

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 20 (1933)
Heft: 4: Numéro spécial de la Section romande de la FAS

Artikel: Schweizerischer Kongress für Touristik und Verkehr in Zürich
Autor: ebr. / P.M.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-86375>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

brauchszweck gebotene Form hinaus enthalte. Damit ist nun tatsächlich wieder die künstlerische Leistung als eine Zutat zur zweckmässigen technischen Lösung gekennzeichnet worden. Und hierin liegt der Widerspruch der richterlichen Auffassung gegenüber der bereits Tradition gewordenen künstlerischen Anschauung, die «ästhetischen Ueberschuss» auch in schlichtester Gebrauchsform erkennt. Kammer- und Reichsgericht haben geltend gemacht, dass, nach dem herrschenden Gesetz, unmögliche Zustände eintreten würden, wollte man jeden Gebrauchsgegenstand, in dem sich modernes Kunstgefühl offenbart, bereits als eine persönliche Schöpfung ansehen; es müsste dann, so sagen die Richter, ziemlich jeder Gegenstand, der die Geschmacksrichtung moderner Kunstanschauung zum Ausdruck bringt, als Erzeugnis des Kunstgewerbes geschützt werden. Das ginge zu weit. Und so wurde der kleine Türdrücker, der aus nichts anderem besteht, als aus einer Kombination von Viereck und Zylinder, für nicht schutzfähig erklärt und damit des hohen Ruhmes, ein Kunstwerk zu sein, entkleidet. Gewiss kein welterschütternder Vorgang, aber doch eine erhebliche Gefährdung künstlerischer Anschauung, die als Ergebnis einer Entwicklung von Jahrzehnten selbstverständlich geworden schien. Der «ästhetische Ueberschuss», der genügend gross sein muss, um nach der Meinung der beiden höchsten Gerichte einen zweckmässigen, technisch vollkommenen Gegenstand zum Kunstwerk zu erheben, kann leicht allen Gedankenlosigkeiten und hohlen Spielereien des Schmuckes eine neue Konjunktur eröffnen.

Diese Geschichte, die wir der deutschen «Werkbund-Korrespondenz» entnehmen — sie bezieht sich auf einen

Türdrücker von Prof. Gropius — bietet wirklich allgemeines Interesse. Sie enthüllt einmal die schiefe Stellung des grossen Publikums und mit ihm der juristischen Kreise, die in der «Kunst» immer nur eine Zutat, eine Dekoration des eigentlich Notwendigen sehen, während die Kunst ohne Führungszeichen gerade in der Organisation dieses Notwendigen liegt.

Eine weitere Schiefheit liegt aber doch wohl auch auf Seiten des Entwerfenden, denn man kann nicht fortgesetzt proklamieren, man suche den Typus, den Standard, das Kollektive, man verabscheue das Nur-Willkürliche, Individuelle — und dann auf einmal dieses Ueberpersönliche, Allgemeine und Kollektive durch Patentschutz wieder zum Privateigentum machen wollen. Wenn man schon theoretisch auf dem sozialen Standpunkt des Dienstes an der Allgemeinheit steht, so wird man auch im Geschäftlichen konsequent sein müssen, und die Erwägung des Reichsgerichtes dürfte doch nicht so uneben sein, dass sich ganz unmögliche Zustände ergeben würden, wollte man gerade die allgemeinen Grundformen patentieren und sie damit ihrer Allgemeinheit wieder berauben. p. m.

Schweizerischer Kongress für Touristik und Verkehr in Zürich

Als der Fremdenverkehr in der Schweiz begründet wurde, stellte sich die Kunst mit geschäftiger Beweglichkeit in den Dienst der Reiseandenken-Industrie. Das Bedürfnis nach Vervielfältigung der Bilder beflügelte die Technik der kolorierten Stiche, die pittoresken Sujets brachten den Malern Verdienst, und so wurde die Arbeit der Schweizer Kleinmeister in der Zeit von 1770 bis 1830 ein Hauptgebiet künstlerischer Tätigkeit in unserem Lande. — Als der erste schweizerische Kongress für Touristik und Verkehr in der E. T. H. tagte, bot die Graphische Sammlung aus ihren reichen Beständen eine Ausstellung «Schweizerische Verkehrswerbung vor 100 Jahren», die mit Anmut an die Frühzeit des schweizerischen Reiseverkehrs erinnerte.

Auch heute stehen die malerischen Landschaftsreize der Berge bei den Künstlern in hoher Gunst. Tausend Einsendungen schwirrten heran, als der Schweizer Alpenklub im Kunstgewerbemuseum die «Erste schweizerische Ausstellung alpiner Malerei» vorbereitete. Mehr als 300 Bilder und Blätter wurden in den sechs verfügbaren Räumen ausgestellt; die überfüllten Bilderwände waren aber dem alpinen Pathos, der pittoresken Dekoration, dem panoramatischen Lautsprechertum nicht gerade günstig. Die mit allen Effekten vertraute Schilderung der Felsengründe und Gipfelpyramiden ist eben vielfach Alpenmalerei aus zweiter Hand, die auf Hodler, Giacometti, Segantini, Amiet und Vallet fusst. *H. B. Wieland und François Gos* verkör-

pern den für das Ausland berechneten lyrischen Realismus; eine Unzahl mittlerer und kleiner Talente findet Halt und Kräftigung an den unverwüstlichen Motiven der Bergwelt.

Man darf diese Veranstaltung, die einen über den Bereich von Kunstaustellungen weit hinausgehenden Publikumerfolg hatte, nicht vom Standpunkt reiner Kunstaustellungen aus betrachten. Es war nicht leicht, die bedeutsamen und individuellen Werke von *Pellegrini* und *Surbek*, *Stauffer*, *Kündig* und *Hermann Huber*, *Daniolh* und *Willi Wenk*, oder von *Giovanni Giacometti* aus dem Vielerlei herauszuschälen. Das Verdienstliche dieses Unternehmens bestand vor allem darin, dass weite Kreise auf die Schönheit alpiner Landschaftsmotive aufmerksam gemacht und auf die Bedeutung der künstlerischen Landschaftsdarstellung hingewiesen wurden.

Ein neuartiger Versuch war es auch, die beflaggte und beleuchtete Bahnhofstrasse als «Schaufenster der Schweiz» auszustaffieren und die regional geordnete Verkehrspropaganda sämtlicher Landesgegenden auf mehr als 100 Schaufenster zu verteilen. Diese dankbare Grossdemonstration zeitigte ein paar originelle Leistungen der Werbekunst: humoristische Panoramen, amüsante Landkarten, schmissige Panneaux und flott inszeniertes Reklametheater. Daneben wurden aber auch die kindischen und antiquierten Reliefs, Bähnchen und Frühlingsidyllen mit künstlichem Gewächs kokett herausgestellt, und einzelne Ladenbesitzer wandten ihren

klügsten Witz auf, um den Reisezauber mit ihren Handtaschen, Hemden, Messern und Schuhen in sinnfällige Beziehung zu bringen.

Im Hauptbahnhof, dessen unentschlossene Umbaustimmung in solchen Tagen trostlos wirkte, sah man in der Glashalle des Kopfperrons, den die Bahndienst-Ange-

stellten «Vogelkäfig» nennen, einen dekorativen Figurenfries und als Hauptstück eine mächtige Schweizerkarte, auf der die Ortschaften durch humorige Bildsymbolik repräsentiert wurden. Der «Wolfsberg» hat diese etwas überladene, aber von guten Bilderwitzen übersprenkelte Kulturgeographie geschaffen. *abr.*

Nachträge zum Verkehrskongress

Die Ausstellung von Werbegravik aus der Zeit vor 100 Jahren im Kupferstichkabinett war ausserordentlich liebevoll zusammengestellt und strahlte einen Eindruck von Intimität und einer biederen Gediegenheit aus, wie sie dem Hotelgewerbe, das ja doch eigentlich auf die Beglückung und Beruhigung der ferienbedürftigen Menschheit ausgeht, ganz besonders angemessen ist. Diese Prospektchen und Souvenirblätter erheben auf besondere Originalität und gar auf Kunstwert keinen Anspruch, aber sie sind gerade noch mit der von Demokratie und Maschine schon bedrohten und heute ausgerotteten instinktiven Geschmackssicherheit entworfen, um die man die Drucker und Zeichner jener Zeit nur beneiden kann.

In einer Halle der E. T. H. war durch den Schweizerischen Werkbund eine Schau guter schweizerischer Fremdenverkehrsplakate improvisiert worden: Versuche, mit neuen Mitteln wieder so etwas wie ein Geschmacksniveau in die Fremdenverkehrspropaganda zu bringen. Man darf ohne Ueberheblichkeit sagen, dass kaum ein anderes Land eine solche Reihe ausgezeichnete Plakate, die zugleich künstlerisch und reklametechnisch wirksam sind, aufweisen könnte. Hoffentlich machen sie bei den Verkehrsinteressenten Schule. Auch im Hauptbahnhof Zürich war eine bemerkenswert gut zusammengestellte

Plakatreihe ausgestellt neben der originellen riesigen Schweizer Karte. Es ist ein Verdienst, dass sich die Firma Wolfensberger, die diese Karte stiftete, der künstlerischen Durchbildung solcher Aufgaben annimmt, aber es sollte dabei selbstverständlich sein, dass auch — hier und auf Plakaten — jeweils der entwerfende Künstler genannt wird.

Im übrigen bewegten sich die Veranstaltungen, von denen unser Mitarbeiter ausführlicher berichtet, auf einem bedauerlichen Niveau. In den Schaufenstern der Bahnhofstrasse machte sich, mit einigen seltenen Ausnahmen (z. B. die Firma PKZ und ein Schaufenster von Herbert Matter SWB), der flachste Dilettantismus breit, und in der alpinen Gemäldeausstellung tobte sich bei 90 von 100 Bildern eine wüste Brutalität aus, die offenbar der Meinung ist, gewaltige Gegenstände könnten nur mit gewaltsamer Malweise wiedergegeben werden. Wenn man es nicht gelesen hätte, hätte kein Mensch geahnt, dass die Bilder eine Jury passiert haben.

Es ist schade, dass sich dieser Kongress, der ein Vorbild an Organisation hätte sein müssen, nicht dazu entschliessen konnte, seine künstlerischen und reklametechnischen Massnahmen einer hiefür kompetenten Zentralstelle anzuvertrauen, wie sie im SWB gegeben wäre. *P. M.*

Chronique suisse-romande

Le Quai des Eaux-Vives

Une étape de la construction de ce quai fait en ce moment l'objet d'une demande de crédit de 125.000 francs auprès du Conseil municipal. Il s'agit de terminer le tronçon sur lequel se trouve actuellement le garage de la Société nautique, qui est transféré au Port Noir.

Le projet en exécution, dont nous avons l'occasion de donner un croquis avec l'installation de Genève-Plage, a subi des péripéties avant d'avoir son caractère définitif. Les études prévoyaient, à l'origine, une emprise double de la largeur actuelle, aussi les critiques ne manquèrent-elles pas et, ensuite d'un referendum, en septembre 1915, le premier projet fut refusé.

Un second projet adopté par le Grand Conseil le 7 mars 1917 reçut un commencement d'exécution. C'est de cette période que date le débarcadère des Eaux-Vives.

Lorsque fut créé le Service d'Urbanisme, son premier Directeur, feu Camille Martin, reprit les études sur une base plus conforme au caractère général de la ville. Les projets précédents étaient, en effet, un compromis entre une conception de rive pittoresque et de quai monumental.

Une solution analogue a été préconisée encore tout récemment par quelques membres de l'association pour l'urbanisme «Le Guet». Cette intervention n'a eu, très heureusement, pas de suite.

Le 4 juillet 1923 le Grand Conseil adopta le tracé définitif. Les modifications ultérieures n'ont porté que sur l'aménagement du Port Noir où se trouvent également les établissements de Genève-Plage.

Aujourd'hui la plus grande partie du projet est exécutée, et nous aurons bientôt, à Genève, au bord du lac un système de parcs riverains que pourront nous envier