

Brückenbau und Heimatschutz

Autor(en): **Moser, R.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **2 (1907)**

Heft 10

PDF erstellt am: **28.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-170436>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

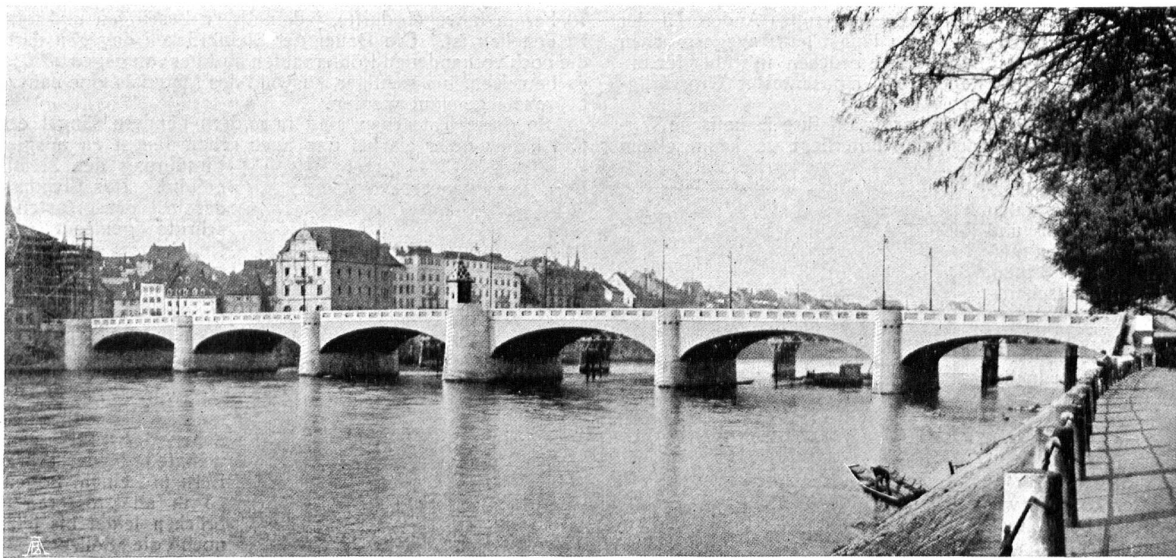
HEIMATSCHUTZ

ZEITSCHRIFT DER « SCHWEIZER. VEREINIGUNG FÜR HEIMATSCHUTZ »
BULLETIN DE LA « LIGUE POUR LA CONSERVATION DE LA SUISSE PITTORESQUE »

NACHDRUCK DER ARTIKEL UND MITTEILUNGEN
BEI DEUTLICHER QUELLENANGABE ERWÜNSCHT

HEFT 10 • OKTOBER 1907

LA REPRODUCTION DES ARTICLES ET COMMUNIQUÉS
AVEC INDICATION DE LA PROVENANCE EST DÉSIRÉE



DIE NEUE RHEINBRÜCKE ZU BASEL (vollendet 1905) als Beispiel einer schönen modernen Steinbrücke
NOUVEAU PONT DU RHIN A BALE (terminé en 1905), exemple d'un beau pont moderne en pierre

BRÜCKENBAU UND HEIMATSCHUTZ.

Von Dr. R. MOSER, Ingenieur in Zürich

Kaum ein anderes Bauwerk vermag auf die Umgebung einen so bedeutenden Einfluss auszuüben wie eine *Brücke*. Sie kann einer Gegend zur Zierde, aber ebensowohl auch zur Unzierde gereichen. Die schweizerische Vereinigung für Heimatschutz hat daher allen Grund, auch die Bauweise der Brücken in den Bereich ihrer Betrachtungen zu ziehen.

Brücken gab es schon in den ältesten, vorgeschichtlichen Zeiten, als die Ureinwohner Pfade durch die Wildnis bahnten und aus rohen Stämmen, abgeschnittenen Aesten, mit Seilen aus Schlingpflanzen oder Pflanzenfasern Wasserläufe und Schluchten überbrückten und überspannten. Das sind, wie uns die Archäologen berichten, die ersten Anfänge des Brückenbaues; aber schon zu Zeiten der Griechen und Römer war die Kunst des Brückenbaues zu hoher Entwicklung gelangt, wie ausführlichen Mitteilungen zeitgenössischer Schriftsteller zu entnehmen ist. Viele dieser Werke, besonders der Römer, haben sich auch bis auf unsere Zeit erhalten und sind meist durch ihre Kühnheit und hervorragende Architektur geradezu bewundernswert. Die Römer bauten ihre Brücken aus Holz oder Stein; von ersteren finden sich, wie leicht erklärlich, nur noch die im Wasser stehenden und dadurch erhaltenen Pfahlreste, während noch jetzt, nach bald zwei Jahrtausenden, eine ganze Anzahl ihrer Steinbrücken vorhanden und zum Teil ganz vorzüglich erhalten ist. Wem es vergönnt war, eines dieser Bauwerke, sei es die Augustusbrücke in Rimini, die Pontemolle in Rom oder den Aquädukt in Nîmes zu sehen, wird von diesen klassischen Meisterwerken nicht ohne aufrichtige Bewunderung geschieden sein. In der Schweiz finden sich nur noch wenige Pfahl- und Mauerreste römischer Brücken, wogegen ein vollständig erhaltenes Bauwerk dieser Art meines Wissens nicht mehr vorhanden ist.

Mit dem Niedergang des römischen Reiches verfiel auch diese Kunst und verlor sich vollständig, um erst im Mittelalter, mehrere Jahrhunderte später wieder zu neuem Leben zu erwachen. Das Material der Brücken war vorerst wieder das Holz, und erst viel später kam auch der Stein wieder zur Verwendung. Es waren damals namentlich die Pfeilergründungen, welche bei Stein-

brücken die grössten Schwierigkeiten bereiteten, auch mancher Brücke zum Verhängnis wurden, so dass viele Brücken einstürzten und aufs neue dem Holz der Vorzug gegeben wurde. Erst als zur Zeit der Renaissance im XV. Jahrhundert die Schriften römischer Klassiker wieder hervorgezogen und die technischen Verfahren der mit der Fundation von Brücken vollständig vertrauten Römer Beachtung fanden, wurden auch diese Schwierigkeiten überwunden und viele Steinbrücken gebaut. Der Steinbau hat jedoch merkwürdigerweise in der Schweiz sehr spät eingesetzt. Kleinere Brücken mit Bogen geringerer Weite sind vielleicht schon im XIII. Jahrhundert erstellt worden, wogegen als einzige grössere Steinbrücke aus früherer Zeit nur die in den Jahren 1841–44 erbaute Nydeckbrücke in Bern (S. 75) zu nennen ist. Die alte, kleinere und bescheidenere Brücke daselbst wurde 1487 in Holz erstellt und später in Stein umgebaut. Eine weitere Anzahl kleinerer Brücken wurde namentlich noch im Kanton Freiburg und in anderen Kantonen der Westschweiz, besonders im XVI. Jahrhundert erstellt, bevorzugt wurden aber doch mehr die hölzernen Brücken, in deren Konstruktion unsere Vorfahren zum Teil geradezu Vorzügliches geleistet haben. Es waren Häng- und Sprengwerke seltener Bogenkonstruktionen, die zum Schutze mit hölzerner Verschalung versehen und eingedeckt wurden, so dass sie sich Jahrhunderte hindurch bis auf unsere Zeit zu erhalten vermochten. Manche dieser meist heimeligen und vortrefflich dem Landschaftsbild sich anpassenden Brücken (S. 76) hat jedoch dem Zeitgeist schon weichen müssen und wurde als zu eng und unbequem durch eine moderne Konstruktion in Eisen ersetzt.

Die erste *eiserne* Brücke der Welt ist in den Jahren 1776–79 in England entstanden; es war die gusseiserne Bogenbrücke über den Severn in Nähe des berühmten Eisenwerkes Coalbrookdale in Shropshire, das den Guss besorgte. Nach diesem Vorbild wurden sowohl in England als auf dem Festlande bald eine Menge ähnlicher Brücken erstellt. Infolge mangelhafter Kenntnis der im Bogen wirkenden Kräfte und zum Teil auch infolge fehlerhafter Ausführung stürzten jedoch mehrere dieser Brücken wieder ein, so dass der Bau von Gussbrücken, deren Aussehen übrigens meist ein sehr vorteilhaftes war (Carousselbrücke in Paris), immer mehr verlassen wurde. Gänzlich verdrängt wurde sie aber erst mit der Vervollkommnung in der Darstellung des

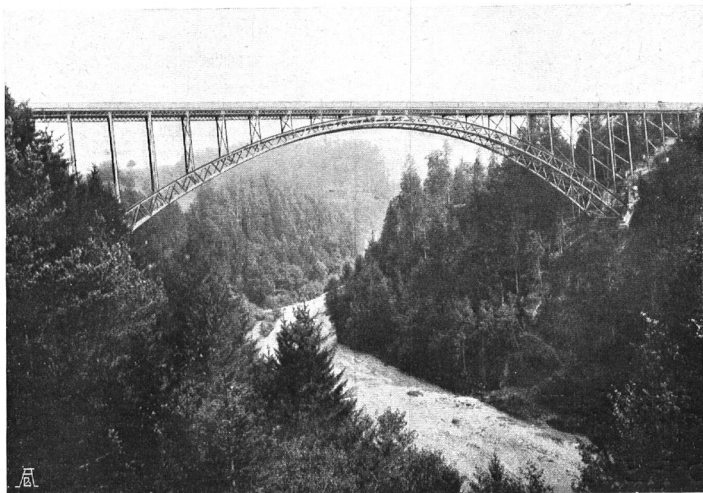
Schweisseisens und der Ausbildung der Walzeisenformen, die der Verwendung dieses Materials bald allgemeinen Eingang und den grössten Erfolg verschafften. Alles andere Material, das Gusseisen sowohl als Stein und Holz, wurde dadurch im Brückenbau nahezu ganz verdrängt. Das *eiserne Jahrhundert* begann, und das Eisen trat die unumschränkte Herrschaft an, die es grösstenteils und namentlich in unserem Lande noch heute besitzt. Trotzdem ist, abgesehen von den in den Jahren 1833 bis 40 erstellten drei Freiburger Drahtbrücken, in unserem Lande das *Eisen* im Brückenbau verhältnismässig sehr spät zur Anwendung gekommen, eigentlich erst mit Beginn des Eisenbahnbaues um die Mitte des vorigen Jahrhunderts. Erst seit wenigen Jahren macht sich infolge von allerlei Erfahrungen wenig erfreulicher Art ein Umschwung bemerkbar, und werden wieder mehr Brücken in Stein oder neuestens auch in Beton, ohne und mit Eiseinlage, und in künstlichem Stein bevorzugt. Andere Länder haben sich hingegen ebenfalls schon längst ganz ausgesprochen dem Steinbau zugewandt und derartige Brücken in früher für unmöglich gehaltenen Dimensionen und imposanter Grossartigkeit zur Ausführung gebracht.

Wenn wir nun die Brücken in bezug auf ihre ästhetische Wirkung etwas näher betrachten, so unterliegt es kaum einem Zweifel, dass die eisernen Brücken mit ihren schwärzlichen, meist horizontalen oder gekreuzten Stab- und Profileisen, und in den meisten Fällen steifen Formen, sehr häufig ein Landschaftsbild, wenn nicht gerade zu verunstalten, doch höchst ungünstig zu beeinflussen vermögen und daher in dieser Beziehung unbedingt die letzte Stelle einnehmen. Es gibt zwar auch bei diesen Brücken Formen, die nicht ohne Reiz sind und sogar zierlich wirken können, wie das namentlich bei einigen Bogenformen der Fall sein dürfte (vergl. Schwarzwasserbrücke und oben Linthbrücke, S. 78). Im allgemeinen aber sind die eisernen Brücken der gewöhnlichen Form, mit vollen Blechwänden oder mit geraden horizontalen und gekreuzten Eisenstäben, die dazu noch auffallend dunkel gestrichen sind, langweilig, steif und fremdartig, so dass sie einer Landschaft selten zur Zierde gereichen.

Ganz anders wirken die Brücken aus Holz, wie sie früher gebaut wurden, und noch mehr die Brücken von Stein, die niemals stören, dem Charakter der Landschaft sich gegenteils vorzüglich anpassen, mit ihr förmlich verwachsen und ihr nicht selten zum grössten Schmuck gereichen. Vollends in Gebirgs- und besonders in Felslandschaften wird eine technisch noch so vollkommene Eisenkonstruktion immer als etwas Fremdes doppelt unangenehm empfunden, während hier eine steinerne Brücke sich meist vorzüglich der Gegend anpasst und geradezu aus dem Berge herausgewachsen zu sein scheint. Welch ein Gegensatz in dieser Beziehung zwischen der Gotthardbahn mit ihren vielen Brücken in Eisen und der Albulabahn, deren zahlreiche Brücken und Viadukte in Stein ihr eine gewisse Grossartigkeit verschaffen und den nachhaltigsten Eindruck hinterlassen. Bei der Gotthardbahn wird jeder, der die vielen eisernen Brücken und daneben die herrlichen Granite längs der Linie betrachtet, mit gerechter Verwunderung erfüllt, dass dieses vorzügliche, an Ort und Stelle vorhandene Material von allererster Güte nicht ausgiebigere Verwendung gefunden und dagegen das aus dem Auslande bezogene vergänglichere Eisen den Vorzug erhalten hat. Dazu kommt, dass diese eisernen Brücken schon nach verhältnismässig kurzer Zeit als zu schwach befunden und nun, gleich wie die Brücke der S. B. B. bei Wesen (vergl. S. 78), in einer Weise verstärkt wurden, welche geradezu als hässlich zu bezeichnen ist. Das Vorgehen der Gotthardbahn ist um so weniger begreiflich, als die Ausführung der jeder Belastung gewachsenen Steinbrücken, sobald genügende Konstruktionshöhe vorhanden und sie somit überhaupt möglich ist, nahezu in allen Fällen sogar erheblich geringere Kosten erfordert, als die Ausführung einer eisernen Brückenkonstruktion. Da unser Land sodann wohl Steine im Ueberfluss, dagegen kein

Eisen besitzt, so ist die Verwendung des einheimischen Materials gewissermassen auch noch als eine patriotische Pflicht zu bezeichnen. Es wird deshalb auch der Steinbau mit Recht vielerorts als *nationale* Bauweise bezeichnet. Bei sachgemäsem Vorgehen sind zudem im ungünstigsten Falle die Mehrkosten einer Steinbrücke gegenüber einer solchen aus Eisen so unerheblich, dass sie bei den übrigen grossen Vorzügen des bei richtiger Auswahl viel dauerhafteren Steinmaterials reichlich aufgewogen werden. Denn eine eiserne Brücke erfordert einen stetigen und kostspieligen Unterhalt, der Anstrich muss verhältnismässig oft, meist alle 4 bis 5 Jahre erneuert, abgesprungene Nieten müssen ersetzt und alle Konstruktionsteile aufs genaueste überwacht werden; trotzdem wird eine solche Brücke mit dem Alter immer mehr oder weniger schlotterig, so dass sie nach einer gewissen, allerdings noch nicht genau festgestellten Anzahl von Jahren, die sich jedoch um die 70 herum bewegen dürfte, jedenfalls zu beseitigen und total neu zu erstellen ist. Die Dauer der Steinbrücken dagegen darf, wie die noch vorhandenen Römerbauten im Alter von gegen 2000 Jahren es beweisen, bei richtiger Auswahl des Materials eine nahezu unbegrenzte genannt werden.

Alle diese Tatsachen sind in andern Ländern längst erkannt und haben mehr als bei uns auch schon längst zu ausgiebiger Einführung des Steinbaues geführt. Der Steinbau hat daselbst die grössten Fortschritte gemacht und es sind bereits gewölbte Steinbrücken von einer Grossartigkeit und mit Spannweiten zur Ausführung gekommen, die alle früheren Werke dieser Art weit übertreffen und in jeder Beziehung unsere Bewunderung erwecken müssen. Da die Schweiz neben der früher schon erwähnten Nydeckbrücke in Bern mit einem Bogen von 46 m an grösseren Steinbrücken leider bis jetzt nur noch die Solisbrücke der Albulabahn mit 42 m weitem Bogen aufzuweisen hat, sei hier auf zwei neuere Beispiele an der Grenze unseres Landes, an der Linie Neustadt - Donaueschingen im nahen Schwarzwald, hingewiesen: auf die Gutachbrücke mit 65 m (S. 79) und die Schwändelholztobelbrücke mit 57 m weitem Steinbogen, beide in der Nähe der Station Kappel, die in rötlichem Stein ausgeführt mit dem Grün

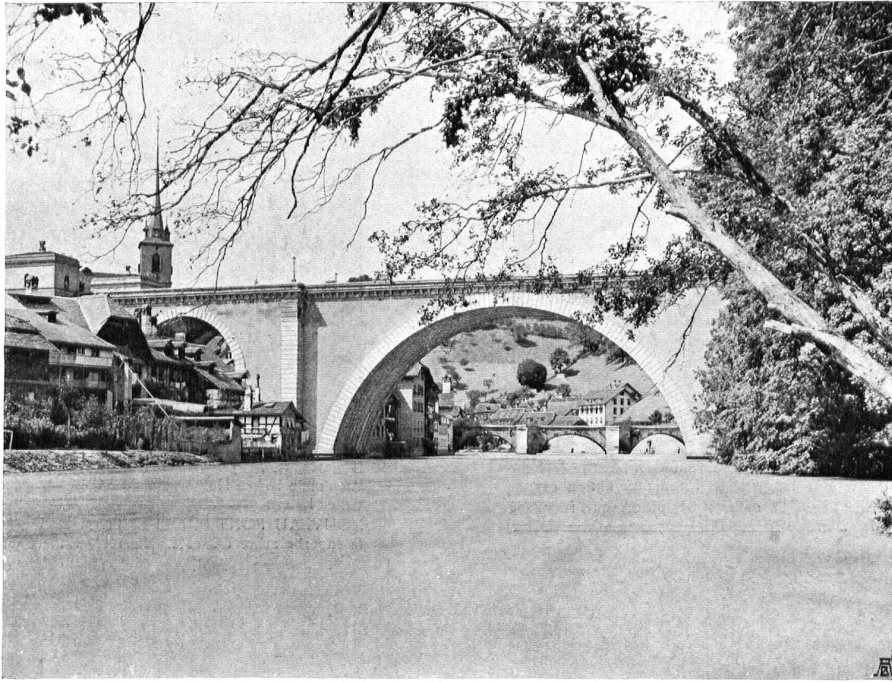


DIE SCHWARZWASSERBRÜCKE als Beispiel einer auch ästhetisch in hohem Masse befriedigenden eisernen Brücke
SCHWARZWASSERBRÜCKE. Exemple d'un pont en fer qui ne laisse rien à désirer au point de vue esthétique

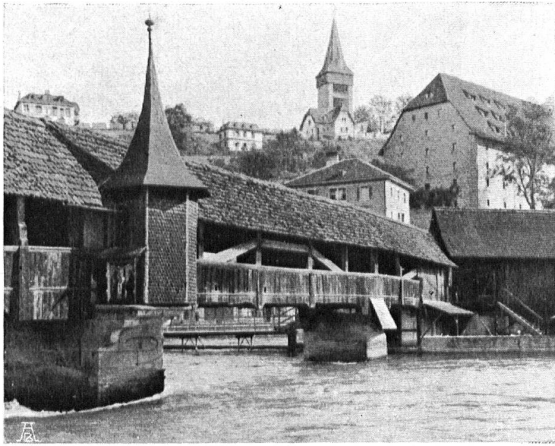
Nach einer Reproduktion der „Schweizerischen Bauzeitung“
D'après une reproduction de la «Schweizerische Bauzeitung»

der Tannen in vorzüglicher Harmonie stehen, so dass sie nicht nur jeden Sachverständigen mit hoher Befriedigung erfüllen, sondern auch das Herz eines jeden Naturfreundes erfreuen werden. Nebenbei sei noch erwähnt, dass erst kürzlich das Syratl bei Plauen in Sachsen mit einem Steinbogen von sogar 90 m Weite überspannt worden ist, und dass in allen Ländern rings um uns herum der Steinbau wieder seit geraumer Zeit schon zu Ehren gezogen und mit Recht bevorzugt wird, nur leider nicht in unserem Lande, dem Steinlande par excellence. So hat u. a. die preussische Regierung eine Verordnung erlassen, nach welcher beim Bau von Brücken dem Stein unter allen Umständen der Vorzug zu geben ist, sobald die Ausführung überhaupt möglich ist. Und dies in Preussen, wo Eisen in Hülle und Fülle vorhanden, der Stein dagegen häufig viel schwieriger zu beschaffen ist!

Wie rückständig und geradezu trostlos, man dürfte sogar sagen kopflos, in dieser Beziehung bei uns die vorgefassten Meinungen selbst in Fachkreisen noch sind, dafür nur ein Beispiel, das aber bezeichnend sein und beweisen dürfte, wie schwer es hält, die einmal eingewurzelte Bequemlichkeit vieler Ingenieure und Interessenten ins Wanken zu bringen: Ein Fachgenosse spricht mit Bedauern von einer kürzlich erstellten Kleinbahn, dass sie, weil ihr das Geld zur Ausführung von eisernen Brücken fehlte, sich zum Bau von Steinbrücken habe entschliessen müssen. So etwas ist kaum glaublich aber tatsächlich wahr, schwarz auf weiss zu lesen, und leider kein alleinstandendes Beispiel, da in nahezu jedem unserer Hochtäler Brücken von Eisen zu finden sind, zu denen das Material mühevoll und mit grössten Kosten hinaufgeschleppt werden musste, während das schönste und dauerhafteste Baumaterial an Ort und Stelle zu haben war (vergl. die Abbildungen auf den Seiten 76 und 77).



DIE OBERE NYDECKBRÜCKE IN BERN. — Spannweite 46 m. Erbaut 1841 bis 1844 von K. E. Müller aus Altdorf
 PONT SUPÉRIEUR DE LA NYDECK, BERNE. — Envergure 46 m. Construit de 1841 à 1844 par K. E. Müller, Altdorf



DIE MÜHLENBRÜCKE IN LUZERN als Beispiel einer malerischen
 alten Holzbrücke mit kleiner Kapelle
 PONT DES MOULINS, LUCERNE. Exemple d'un vieux pont en
 bois, très pittoresque avec sa petite chapelle



DIE TEUFELSBRÜCKE UBER DIE SIHL BEI EINSIEDELN. Beispiel
 einer alten gedeckten Steinbrücke. — Photographie von E. Ganz
 PONT DU DIABLE, SUR LA SIHL, PRÈS EINSIEDELN. Exemple
 d'un vieux pont couvert, en pierre. — Photographie E. Ganz

BEISPIEL BON EXEMPLE



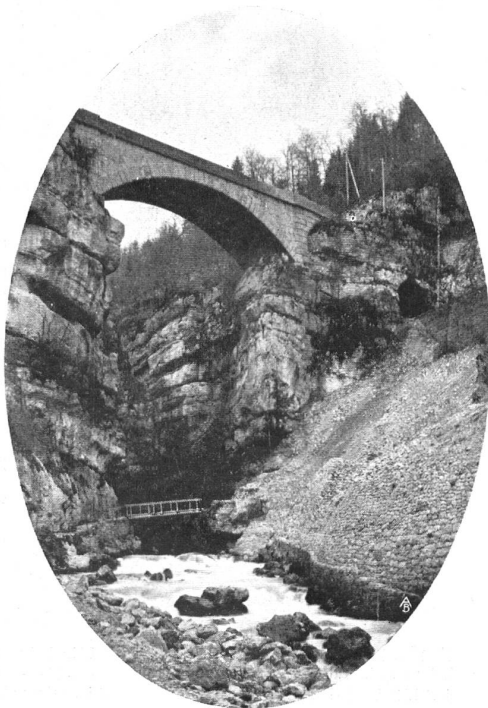
DIE EHEMALIGE ZIEGELBRÜCKE BEI BURGDORF, eine malerische alte Holzbrücke, jetzt durch eine langweilige Eisenkonstruktion ersetzt
ANCIEN PONT PRÈS BERTHOUD, en bois, très pittoresque, remplacé par la construction en fer à droite

GEGENBEISPIEL MAUVAIS EXEMPLE

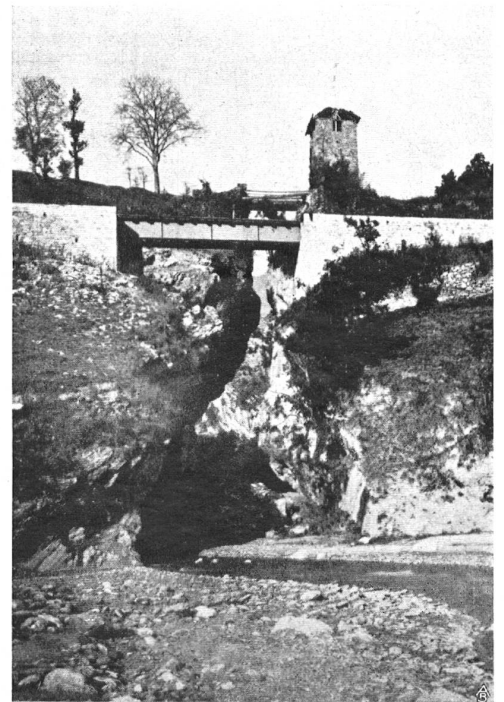


DIE NEUE ZIEGELBRÜCKE BEI BURGDORF, die an die Stelle der alten malerischen Holzbrücke gesetzt wurde. Man beachte die „stimmungsvolle“ Laterne
NOUVEAU PONT PRÈS BERTHOUD. Une lanterne banale a remplacé le superbe arbre d'à côté. Le reste vaut ce détail

Photographien von *Bechstein* in Burgdorf
 Photographies *Bechstein*, Berthoud



STEINBRÜCKE ÜBER DIE TAUBENLOCHSCHLUCHT
Photographie von F. Schönenberger, Bern
 PONT EN PIERRE DANS LA GORGE DU TAUBENLOCH
Photographie de F. Schönenberger, Berne



EISERNE BAHNBRÜCKE ÜBER DIE DALA BEI LEUK, hässliche, an dieser Stelle völlig ungerechtfertigte Eisenkonstruktion
 PONT DE LA DALA PRÈS LOËCHE. Construction triviale en fer, tout à fait déplacée au milieu des rochers

==== BEISPIEL ===== BON EXEMPLE =====



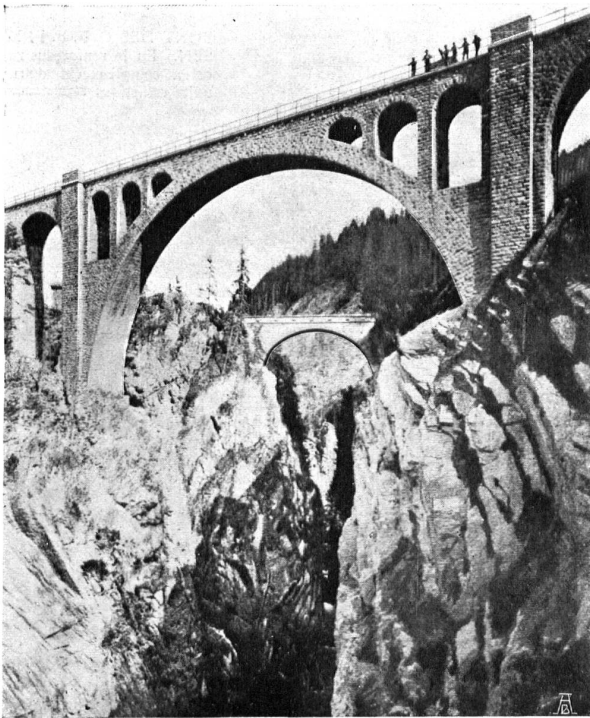
STEINERNE STRASSENBRÜCKE ÜBER DEN BACH VON AVEGNO IM MAGGIATAL. Besonders wirksam im Gegensatz zu der nahen, neben abgebildeten modernen eisernen Bahnbrücke
 PONT EN PIERRE DANS LE VAL MAGGIA. Le contraste avec le pont du chemin de fer (reproduit à droite) est éloquent

===== GEGENBEISPIEL ===== MAUVAIS EXEMPLE =====



EISERNE BRÜCKE DER MAGGIATALBAHN ÜBER DEN BACH VON AVEGNO, 100 m unterhalb der neben abgebildeten malerischen alten Strassenbrücke aus Stein
 PONT EN FER DANS LE VAL MAGGIA, à une distance de 100 m du vieux pont reproduit à gauche

Aufnahmen von A. Pillichody in Bern
 Photographies de A. Pillichody, Berne

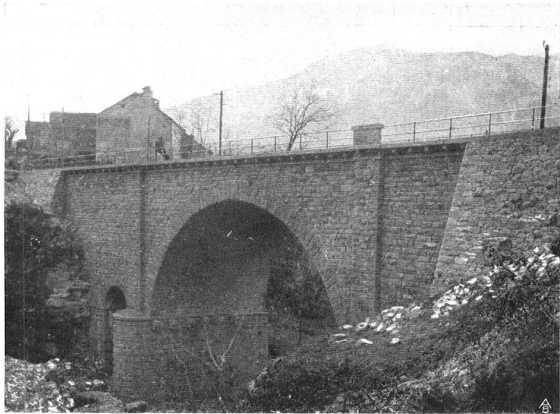


SOLISBRÜCKE DER ALBULABAHN. (42 m Spannweite.) Im Hintergrund die Strassenbrücke. Neue Steinbrücke in kühner, der Gegend trefflich angepasster Konstruktion
 PONT DE SOLIS, DES CHEMINS DE FER RHÉTIQUES. (42 m d'envergure.) Au fond le pont de la route. Construction moderne en pierre qui s'adapte parfaitement à la contrée



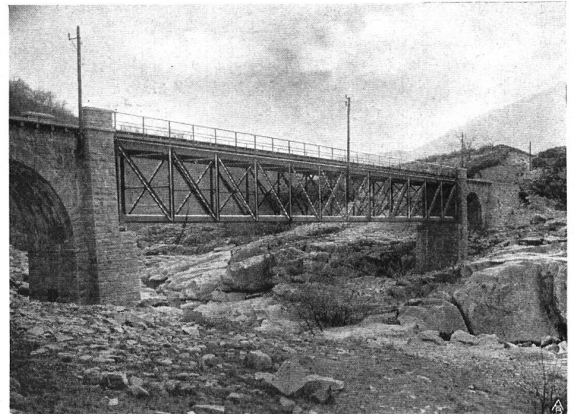
EISERNE BRÜCKE BEI INNER-FERRERA (Graubünden), eine hässliche Eisenkonstruktion in einer Gegend, wo Material genügend vorhanden wäre zu einem Steinbau
 PONT EN FER PRÈS INNER-FERRERA (Grisons). Construction hideuse dans une contrée où les matériaux ne faisaient pas défaut pour un pont en pierre

BEISPIEL ===== BON EXEMPLE =====



STEINBRÜCKE BEI PONTE BROLLA IM MAGGIATAL
PONT EN PIERRE PRÈS PONTE BROLLA, VAL MAGGIA

GEGENBEISPIEL ===== MAUVAIS EXEMPLE =====

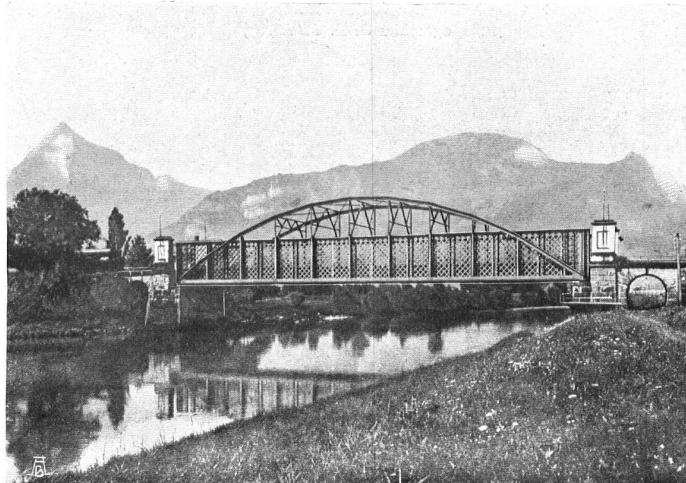


EISENGITTERBRÜCKE OB PONTE BROLLA IM MAGGIATAL
PONT EN FER TREILLISSÉ, PRÈS PONTE BROLLA, VAL MAGGIA

Aufnahmen von A. Pillichody in Bern
Photographies de A. Pillichody, Berne

SCHLECHTES
===== BEISPIEL =====

EISENBAHNBRÜCKE D. S. B. B.
BEI WESEN. In neuerer Zeit
verstärkt und dadurch in ihrer
Wirkung völlig verderben



MAUVAIS
===== EXEMPLE =====

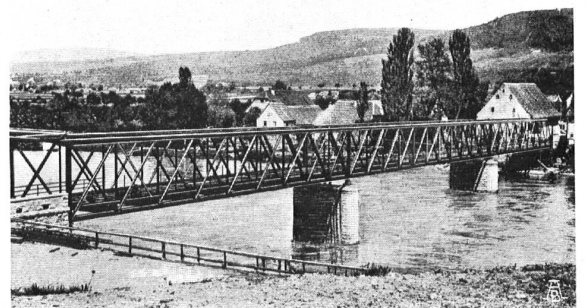
PONT DES C. F. F. PRÈS WE-
SEN. En le renforçant naguère,
on a complètement détruit son
unité esthétique

BEISPIEL ===== BON EXEMPLE =====



OBERE LINTHBRÜCKE BEI ZIEGELBRÜCKE (GLARUS). Parallel-
träger von 53 m Lichtweite. Erbaut 1875. N. O. B.
PONT DE LA LINTH, PRÈS ZIEGELBRÜCKE (GLARIS). Envergure
de 5 m. Construit en 1875

GEGENBEISPIEL ===== MAUVAIS EXEMPLE =====



DIE NEU ERBAUTE RHEINBRÜCKE RHEINHEIM-ZURZACH, eine
typisch langweilige, hässliche Eisenkonstruktion
NOUVEAU PONT DU RHIN ENTRE RHEINHEIM ET ZURZACH.
Exemple typique d'une construction en fer laide et ennuyeuse

Diese Ausführungen mögen genügen, und mit den nebenstehenden Abbildungen von Beispielen gut oder schlecht gewählter Brückenkonstruktionen dürften sie hinreichend beweisen, dass die Vereinigung für Heimatschutz hier noch ein schönes Feld zu bebauen und dabei in doppelter Beziehung die Heimat zu schützen hat: Erstens durch die Förderung einer dem Charakter des Landes besser angepassten Bauweise der Brücken und zweitens durch die Förderung der Verwendung des heimischen Materials zu Nutzen und Frommen des Landes.

MITTEILUNGEN

Die „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen“ und die Matterhornbahn. Interessant ist es zu beobachten, wie technische Kreise des Auslandes über die Matterhornbahnfrage denken. So schreibt die sehr verbreitete „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen“: „Hoch gehen and-

dauernd die Wogen der öffentlichen Erörterung betreffs des Heimatschutzes und gegen die alles überwachende Ausbeutungslust, die der Spekulation und dem Geldverdienste alle Naturschönheiten und Ideale der Schweiz dienstbar machen möchte. Derzeit richtet sich der Widerstand namentlich gegen die Tellsplattbahn und die Matterhornbahn. Es ist bezeichnend, mit welchen lockenden Geldanerbietungen er zu besiegen versucht wird. Golliez, einer der Konzessionsbewerber um die Matterhornbahn, hat, wie er selbst der Schweizer Presse mitteilte, folgende Versprechungen gemacht für den Fall, dass die Konzession zustande kommt: dem Führervereine des Vispertals jährlich 20.000 Fr. als Ersatz für etwaige Schädigung der Führerinteressen durch die Bahn (die Führer haben aber das Angebot abgelehnt); der Naturforschenden Gesellschaft auf deren Gesuch (?) einen Zuschuss von 100.000 Fr. zu Erstellung eines Observatoriums; zu demselben Zwecke sollen nochmals 100.000 Fr. von einigen Freunden des genannten Konzessionsbewerbers versprochen sein; ferner eine jährliche Summe von 10.000 Fr. zum Unterhalte des Observatoriums; endlich soll, wenn während dreier aufeinanderfolgender Jahre die Dividende 8% erreicht, der Überschuss der Reinertrags zugunsten des Bergsports und der Wissenschaft (für das Observatorium) verwendet werden. Diese Wohltaten muten beinahe ähnlich an wie die reichen Zuwendungen, welche der Fürst von Monaco zur Verschönerung der Spielhölle spendet. Vielleicht könnte ja auch diese einmal, wenn sie in Monaco nicht mehr genügend zieht, nach Erstellung der Bahn auf das Matterhorn verlegt werden. Erstlich geredet, kann man es auch in den weitesten Kreisen ausserhalb der Schweiz nur mit warmer Anerkennung empfinden, wie vielseitig und energisch jetzt dort die öffentliche Meinung für Hochhaltung von Natur und Schönheit, Poesie und Geschichte gegen das Übermass von Geschäftssinn auftritt. Es ist aber auch hohe Zeit, dass diese vaterländische Strömung des Heimatschutzes und diese edleren Gefühle zu durchschlagendem und dauerndem Erfolge kommen.“

Die Jahresversammlung des deutschen Bundes Heimatschutz in Mannheim. Die Versammlung war aus allen Teilen des Reiches zahlreich besucht und die Referenten waren in der angenehmen Lage, im allgemeinen konstatieren zu können, dass der Gedanke des ästhetischen Heimatschutzes an werbender Kraft und Nachachtung gewinnt. Besonders nötig ist auch in Deutschland der Kampf gegen das grundhässliche Reklameunwesen in der Landschaft. In Preussen sind nun gesetzliche Mittel vorhanden, aber andere Gebiete des Reiches entbehren noch solcher Abwehr. Hervorragend ist die Tätigkeit des bayrischen Heimatschutzverbandes. Zum Vorstand des Deutschen Bundes für Heimatschutz wurde Professor Schulze-Naumburg, der bekannte Vorkämpfer der Bewegung, ernannt. Gleichzeitig mit dem Bunde tagte in der gleichen Stadt die ähnliche Zwecke verfolgende deutsche Vereinigung für Denkmalpflege. Auch in dieser Versammlung erwähnte man mit Genugtuung das preussische Gesetz gegen die Verunstaltung von Strassen, Plätzen usw., ferner eine ins Leben gerufene Vereinigung zur Erhaltung der deutschen Burgen. Professor Stürtzenacher aus Karlsruhe sprach über die neue badische Landesbauordnung, die sich in ihren Prinzipien mit der württembergischen deckt, aus deren Inhalt vor geraumer Zeit an dieser Stelle einiges mitgeteilt worden ist, mit dem Wunsche der Nachbildung mancher Bestimmung auch in unserem Lande (vergl. S. 31, „Baugesetze und Aesthetik“). Es sind mit gutem Erfolge gemacht worden, Strohdächer gegen Feuer zu imprägnieren. Man betonte in der Versammlung, dass die Behörden Stroh- und Schindeldächer wieder begünstigen, sei nicht minder zu begrüssen, als die Bestimmung, dass die Häuser beliebig hinter der Strassenflucht zurückstehen dürften, auch nicht der Fluchtlinie parallel gestellt zu sein brauchten. Man mahnte, allerorten das Schutzwürdige zu inventarisieren. Für die ländlichen Baumeister und die Baulustigen, zumal auf dem Lande, sollten gemeinnützige Stellen geschaffen werden, wo sie sich in Bausachen Rat holen könnten. Der Verpflanzung der Mietkasernen aufs Land müsse mit aller Kraft entgegengetreten werden.

Der Traum des Matterhorns. Ein geistreiches Gedicht hat Virgile Ressel in der Lausanner „Revue du Dimanche“ vom 26. Juli veröffentlicht, einen Traum des Matterhorns von der ihm drohenden Bahn. Die Idee, wie der Mont Cervin im ersten Sonnenstrahl des Morgens erwacht und sich auf den wüsten Traum der Nacht besinnt, ist schon sehr hübsch und poetisch, und was der Berg nun über das geplante Attentat der Finanzmänner alles zu sagen weiss, ist reich an Schlagern. Er schliesst seine rasonierende Betrachtung:

Etre l'endroit où Cook mobilise ses troupes,
Servir de piédestal à des marchands de soupe,
Offrir aux épiciers pour cent francs d'infini,
Restaurer à la carte et loger en garni,
Montrer des boîtes de conserves pour reliques,
N'être qu'une façon de montagne publique,
Merci! Mais snobs, badauds, asthmatiques, perclus,
Que verriez-vous d'ici? Vous ne me verriez plus! . . .

Zum Schutz des Rosenlaultales (vergl. S. 64). Nationalrat Steiger hat zum Schutze der Naturschönheiten im Rosenlaultal und am Bachsee folgende Anträge eingereicht:

1. Konzession Grindelwald-Meiringen. Zusatz zu Art. 7. „Insbesondere soll das Gschwandenmaad in Rosenlauri weder durch Stations- noch durch andere Bahnanlagen verunstaltet werden.“

2. Konzession Grosse Scheidegg-Faulhorn. Zusatz zu Art. 7. „Insbesondere ist die nähere Umgebung des Bachsees nicht für Stationsanlage in Anspruch zu nehmen.“

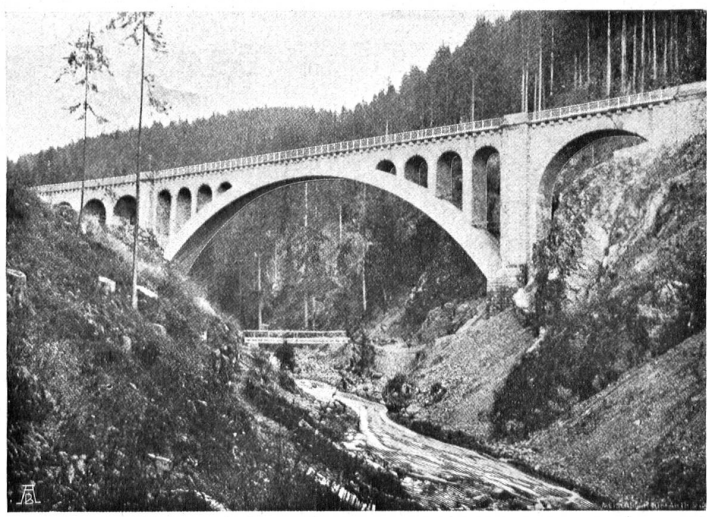
Das Geschäft wird auf Antrag von Nationalrat Speiser auf die nächste Session verschoben, damit die Kommission den Antrag Steiger prüfen kann.

Ueber die Wertschätzung grösserer älterer Bäume. Nicht wenig tragen die vielen grösseren älteren Bäume in und um Solothurn dazu bei, dass diese Stadt eine recht anmutige, freundliche genannt wird. Ein genialer Besucher nannte sie Gretchen im Grünen; deshalb kann nicht genug empfohlen werden, das Möglichste zur Erhaltung der Baumbestände beizutragen.

Solche Bäume sind in der Tat lebende Monumente, die an Ebenmass, Form und Farbe alles, was von Menschenhand geschaffen ist, weit übertreffen. Sie sind somit eine Hauptzierde einer Ortschaft, werden aber oft von den Bewohnern selbst zu wenig geschätzt. Da derartige Wahrzeichen dem Lande, der Gesamtheit gehören, soll es nicht in der Macht Einzelner stehen, seien es Private oder Behörden, diese Zeugen vergangener Zeiten, an denen sich voraussichtlich noch manche Generation erfreuen könnte, ohne ganz unbestreitbare triftige Gründe ohne Aussicht auf entsprechenden Ersatz verschwinden zu lassen.

Diese Auffassung wird jetzt überall als richtig anerkannt; die Folge ist, dass nach gesetzlichem Pflanzenschutz gerufen wird, wodurch Bäume, die sich durch ihre Art, Grösse, Alter auszeichnen, gegen alle Eingriffe gesichert werden sollen. In verschiedenen Staaten haben schon solche schützende Bestimmungen Gesetzeskraft. Das ist ein schöner Erfolg der Heimatschutzbestrebungen.

In und um Solothurn bilden die Linden den Hauptbestandteil der älteren Bäume; einige Lindenalleen stammen aus frühern Jahrhunderten. Die Wälle unserer beinahe ganz verschwundenen schönen Schanzen waren auch zum guten Teil mit Linden bepflanzt. Man trifft noch einzelne Prachtbäume auf öffentlichem und Privatboden, die um so schöner und mächtiger sind, als dieselben frei sich entwickeln können.



DIE GUTACHBRÜCKE DER BADISCHEN SCHWARZWALDBAHN von 65 m Spannweite. Da in der Schweiz keine Steinbrücke mit gleicher Spannweite vorhanden ist, musste ein Beispiel aus dem Auslande gewählt werden

Photographie von R. Moser in Zürich

PONT DE LA GUTACH DANS LA FORÊT NOIRE. Comme il n'y a pas en Suisse un pont en pierre d'une telle envergure (65 m), il a fallu chercher un exemple à l'étranger

Photographie de R. Moser, Zurich



ALTE STEINBRÜCKE MIT TOR IN BRUGG
VIEUX PONT EN PIERRE AVEC PORTE A BRUGG