

# "Christus der Kinderfreund": Gruppe über der Kanzelwand in der Pauluskirche in Bern von Bildhauer O. Kiefer in Ettlingen

Autor(en): **Pfleghard, O.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **47/48 (1906)**

Heft 5

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-26051>

## **Nutzungsbedingungen**

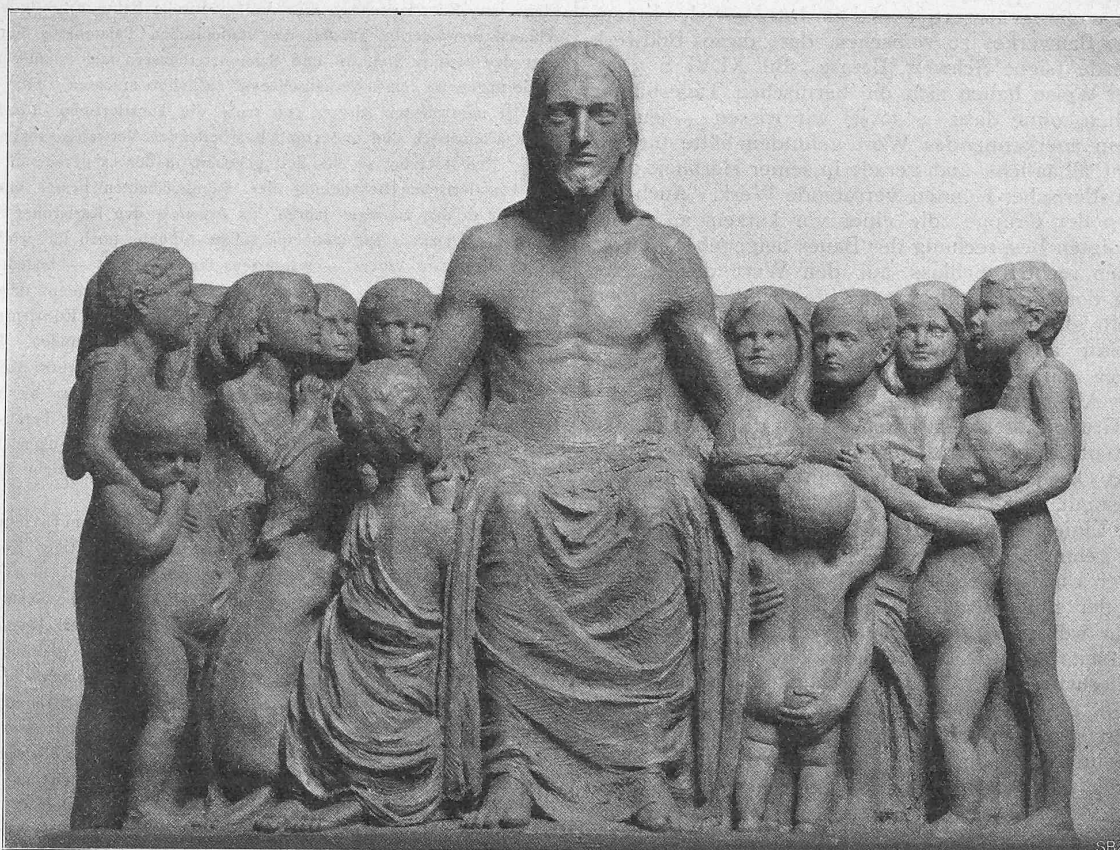
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



« Christus der Kinderfreund ». — Gruppe über der Kanzel in der Pauluskirche in Bern.  
Von Bildhauer O. Kiefer in Ettlingen bei Karlsruhe. — Photographie nach dem Tonmodell.

Bei dem frühern Projekte sind die Steigungsverhältnisse ebenfalls nicht so günstig. Auf der Südrampe ist zwar die Maximalsteigung dieselbe, dagegen ist sie in den Kehrtunneln nicht ermässigt und kommt auch auf eine etwas grössere Länge zur Anwendung, weil das Tunnelportal höher liegt. Im grossen Tunnel sodann beträgt dort die Steigung südlich zuerst  $10\text{‰}$  und dann  $1,2\text{‰}$  und nördlich nur  $1,1\text{‰}$ , d. h. also zu viel und zu wenig. Das Nordportal des grossen Tunnels hat die Höhe  $950\text{ m}$  und der Kulminationspunkt im Tunnel eine solche von  $960\text{ m}$ . Der nördliche Ausgang des Tunnels liegt  $51,8\text{ m}$  und der Kulminationspunkt  $41,52\text{ m}$  höher als beim neuen Projekt. Sodann kommt bei dem Lommelschen Projekt nördlich eine Maximalsteigung von  $13\text{‰}$  vor und ferner eine zweite Gegensteigung bei Reichenau mit einer Gesamthöhe von  $9\text{ m}$ . Aus allen diesen Gründen ist die Summe des Steigens und Fallens beim frühern Projekt um mehr als  $10\text{‰}$  grösser als beim neuen und beträgt im ganzen  $1098,8\text{ m}$ , oder  $107,5\text{ m}$  mehr als im neuen Projekt.

Die Steigungsverhältnisse des neuen Greinaprojektes müssen daher als recht günstige bezeichnet werden, da sie denjenigen der Simplonbahn am ähnlichsten sind. Hier wie dort schliesst der Tunnel auf der Nordseite an die Talbahn an, deren Maximalsteigung hier  $11,5\text{‰}$ , dort sogar noch etwas mehr, nämlich  $12\text{‰}$  beträgt. Die Maximalsteigung der südlichen Zufahrtlinie ist bei beiden dieselbe,  $25\text{‰}$ , nur dass sie hier entsprechend der höhern Lage des Tunnels etwas länger ist und der auf der Südseite zu überwindende Höhenunterschied hier  $626,48\text{ m}$ , dort  $431,85\text{ m}$  beträgt. Die entsprechende Bahnlänge von der Anschlussstation bis zum Tunnelportal beträgt beim Greina  $26,8\text{ km}$ , und beim Simplon  $20,1\text{ km}$ . Der verhältnismässig geringe Unterschied rührt daher, dass bei der Südrampe des Simplons viel mehr Tunneln vorkommen, in denen ja die Steigung ermässigt werden muss, als bei der Greinabahn, nämlich  $6632\text{ m}$  gegen  $4190\text{ m}$ .

Die Steigungsverhältnisse des frühern und des neuen

Greina- und des Splügenprojektes, sowie der Gotthardbahn bezw. der Bergstrecke Flüelén-Biasca sind in der hier folgenden Tabelle zusammengestellt:

	Greinaprojekte		Splügenprojekt	Gotthardbahn
	früher	neu		
	m	m	m	m
Horizontal	5 442.50	12 942.57	8 339.12	5 541.—
0—10 ‰	54 710.—	50 077.—	35 133.66	25 177.—
10,1—15 ‰	14 127.50	9 573.—	—	1 657.—
15,1—20 ‰	—	—	1 100.—	3 089.—
20,1—25 ‰	24 945.—	24 362.43	12 764.—	28 007.—
25,1—26 ‰	—	—	36 008.22	22 370.—
26,1—27 ‰	—	—	—	4 441.—
	99 225.—	96 955.—	93 345.—	90 282.—

Die Steigungen von  $20\text{‰}$  und darüber haben somit beim Greinaprojekt eine Länge von  $24,362\text{ km}$ , beim Splügen dagegen eine solche von  $48,772\text{ km}$  und am Gotthard von  $54,818\text{ km}$ .

Für die Zwischenstationen, deren auf der Südseite vier und auf der Nordseite zehn vorgesehen wurden, sind horizontale Strecken von  $500\text{ m}$  eingelegt und die grösste Distanz zwischen zwei Stationen Reichenau-Chur beträgt  $8,7\text{ km}$ . Zwischen Olivone und Somvix, den beiden Tunnelstationen, ist die Länge mit  $20,995\text{ km}$  zwar noch grösser, kommt jedoch nicht in Betracht, weil diese Strecke doppelspurig angelegt ist und die Züge hier kreuzen können.

(Forts. folgt.)

### „Christus der Kinderfreund.“

Gruppe über der Kanzelwand in der Pauluskirche in Bern.  
Von Bildhauer O. Kiefer in Ettlingen.

Anlässlich der Besprechung der neuen Pauluskirche in Bern im dortigen Ingenieur- und Architekten-Verein wurde die von Bildhauer O. Kiefer modellierte Gruppe, welche die Kanzelwand der Kirche krönt, als verfehlt be-



zeichnet, ja sogar geäußert, es sei im Interesse der Innenwirkung des Bauwerkes zu wünschen, dass dieses Bildwerk entfernt werde (siehe Schweiz. Bauztg., Bd. XLVI S. 310). In ähnlicher Weise haben sich die bernischen Tagesblätter ausgesprochen, ohne dass — soviel wir wissen — jemand auch nur ein anerkennendes Wort gefunden hätte für das gewiss nicht alltägliche und gerade in seiner Herbheit doch grosses künstlerisches Können verratende Werk. Auch die Abbildungen der Gruppe, die einer vor kurzem an dieser Stelle<sup>1)</sup> erfolgten Besprechung des Baues beigegeben waren, lassen keinen rechten Schluss auf den Wert der in der Ausführung dem Modell nicht ganz gleichstehenden Arbeit zu. Deshalb glauben wir, es sei nötig und von Interesse, auch das Gute an der Arbeit kurz in Schutz zu nehmen unter Hinweis auf die nach einer Aufnahme des Tonmodells hergestellte Abbildung auf Seite 61.

Die Gruppe steht im Brennpunkt der Sehstrahlen aller Kirchenbesucher. Zusammen mit dem Aufbau der Kanzel und Orgel bildet sie ein architektonisches Ganzes, muss sich somit, als Teil einer Einheit dieser einordnend, in strenger Linienführung aufbauen. Das ist dem Künstler meisterlich gelungen. Man beachte nur die leichte konkave Biegung der Umrisslinie, die sich durch die Anordnung der Köpfe der stehenden Kinder ergibt und durch die die Christusfigur selbst um so erhabener erscheint.

Andererseits aber ist das Bildwerk ein Teil eines Bauwerkes modernster Art. Nicht zierliche, kleinliche Architekturformen oder süßlich idealisierte Ornamente geben dem Ganzen sein charakteristisches Gepräge, sondern derbe Einfachheit und volkstümliche Urwüchsigkeit. Daher kann dem Künstler kein Vorwurf daraus gemacht werden, dass er auch bei dem ihm zur Bearbeitung zugefallenen Teil des Gesamtwerkes auf die übliche, allgemein gefällige Formengebung verzichtete und zu seinen Kindergestalten Modelle aus dem Volke verwendete, in wahrer, strenger Auffassung ohne Verschönerung und unwirkliche Idealisierung. Dafür wirkt die Liebe und Ehrfurcht, die aus den andächtigen Gesichtern spricht und die Art, wie sich die Kleinen und Grossen um Christus zusammenscharen, um so ansprechender, sodass wir es ohne weiteres diesen Kinder-Gesichtern überlassen dürfen, selbst um die dem Bildwerk gebührenden Sympathien zu werben.

O. Pflighard.

### Künstlerische Bahnhofsorgen.

Professor *Karl Widmer* veröffentlicht im Feuilleton der Frankfurter Zeitung beherzigenswerte Betrachtungen über die moderne Ausgestaltung der Bahnhöfe, die, obwohl sie zunächst auf süddeutsche (badische und Karlsruher) Verhältnisse bezug nehmen, doch auch in der Schweiz Beachtung verdienen:

«Die künstlerische Kultur eines Volkes bemisst sich nicht nach der Zahl der Oelbilder und Marmorstatuen, die alljährlich für die Museen oder für die Salons reicher Leute gekauft werden. Viel wichtiger ist der Geschmack, mit dem es seine Häuser baut und seine Wohnungen einrichtet. Und in der Monumentalkunst sprechen nicht diejenigen Werke das entscheidende Wort, die dem Luxus, sondern die den ernstesten Zwecken des Lebens dienen. In Zeiten, wo die Religion den Hauptinhalt des Lebens ausmachte, war das der Tempel. In Zeiten, wo die wichtigsten öffentlichen Lebensinteressen in weltlicher Arbeit aufgehen, ist der weltliche Nutzbau auch die wichtigste Aufgabe der Monumentalbaukunst. Darin liegt die *künstlerische Bedeutung des Bahnhofs*. Dieses echte Wahrzeichen unseres Zeitalters des Verkehrs sollte für die Allgemeinheit, deren praktischen Interessen es dient, zugleich ein Vorbild künstlerischen Geschmacks und sogar eine Quelle höherer künstlerischer Anregung sein; der Ausdruck nicht nur einer materiellen, sondern auch einer ästhetischen Kultur.

Der Staat, der die Bahnhöfe baut, hat für diese Seite der Bahnhofsfragen im allgemeinen nicht immer viel übrig. Nehmen wir als konkretes Beispiel einmal das Stück einer Weltverkehrslinie: die *badischen Bahnhöfe* zwischen Mannheim und Basel. Was bekommt man da nicht an Musterleistungen des staatlichen Bau-Bureaokratisms zu sehen! Jene nüchternen Stein- und Backsteinwände, an denen die Reizlosigkeit in Form und Farbe zum Prinzip erhoben scheint. Oder noch schlimmer: die schüchternen

Flüge ins «Künstlerische», die das städtische Bahnhofsgebäude mit der zehnmal verwässerten Tünche des italienischen Palazzostils herausputzen, oder den kleinen Stations- und Bahnwärterhäusern mit kümmerlichen Holzverzierungen im Schweizerhäuschenstil aufhelfen möchten. Hier fühlt man aus der unerreichten Absicht recht die künstlerische Unzulänglichkeit eines schematisch und unpersönlich arbeitenden Verwaltungsapparates.

Und doch hat es eine Zeit gegeben, in der es gerade in *Baden* mit der künstlerischen Behandlung der Bahnhofsbauten besser bestellt war. Das war in den vierziger Jahren, als *Eisenlohr* den Karlsruher Hauptbahnhof baute. Damals hat man eine solche Aufgabe noch für wichtig genug gehalten, um sie einem — wenigstens für seine Zeit — bedeutenden Architekten zu übergeben. Eisenlohr hat freilich noch gemeint, den modernen Inhalt in die historische Form einer romanisierenden Kunstsprache übersetzen zu müssen. Diese Anschauung ist heute überwunden. Darin liegt eben das glücklichste Moment einer so eminent modernen Aufgabe, dass es dafür keine Vorbilder aus der Vergangenheit gibt, dass sie den Architekten logischerweise *zwingt*, unmittelbar aus dem Zweck heraus zu schaffen. Der Zweck ist die Quelle aller fruchtbaren Stilgedanken. Wenn aber irgendwo, so ist hier die Uebertragung heterogener fertiger Kunstformen sinnwidrig und unkünstlerisch.

Also fort mit dem Schema! Individualisieren im Einzelnen wie im Ganzen! Gerade ein Bahnhof, der einen so vielgestaltigen Komplex der verschiedenartigsten Zweckanlagen in sich vereinigt, gibt dem Architekten die reichste Gelegenheit, die Vielseitigkeit und logische Schulung seines Talents zu zeigen. Die *Schalterhalle* eines grossen Verkehrszentrums als Mittelpunkt der ganzen Anlage und Sammelpunkt des gedrängtesten Verkehrs ist die gegebene Aufgabe für die Entfaltung *monumentaler* Raumstimmung. Hier ist übersichtliche Einfachheit und Weiträumigkeit schon aus praktischen Gründen geboten. In den für Aufenthalt und Ruhe bestimmten *Wartesälen* und namentlich in den *Restaurationsräumen* sollte der Grundsatz einer *gemütlichen Innenraumstimmung* so weit als immer nur möglich durchgeführt werden. Es ist deshalb ein Widersinn, dass ohne jeden praktischen Grund, lediglich des Schemas wegen, in allen grossen Bahnhöfen diese Räume übermässig hoch sind. Das macht sie so unbehaglich und erzeugt die berichtigte «Wartesaalstimmung». Wenn man die Decken niedriger legt, dann bekommt der Raum auch einen wohlichen Charakter. Für eine genügende Ventilation sind die Hilfsmittel der modernen Technik ausreichend. Und für das weitere hat die Ausstattung zu sorgen, die einfach, gediegen und vor allen Dingen geschmackvoll sein soll. Was an unnützem Zierat gespart wird, kann einer gediegenen künstlerischen Ausschmückung der Wände zu gute kommen. Aber dann nur wirkliche Kunst, keine Dekorationsmalerkunststücke. Lieber gar nichts als etwas Schlechtes! Für die Aussenarchitektur kommt es vor allem darauf an, wo der Bahnhof steht. Handelt es sich um einen Grosstadtbahnhof, so wird die Bedeutung des Orts und des Bahnhofs selbst in einem Gebäude von *monumentalem* Charakter entsprechend zum Ausdruck kommen. Aber darum keine Renaissancepaläste oder Ritterburgen! (Aufnahmegebäude im Bahnhof Glarus! Die Red.) Der Bahnhof soll auch in seinem Aeussern das sein, was er ist. Für die Bahnhöfe von Landstädten oder Dörfern, die im Gegensatz zu der architektonischen Umgebung des städtischen Bahnhofs mehr oder weniger in der *Natur* stehen, wird die Anpassung an die bodenwüchsige Bauweise des heimischen Bauern- und Landhauses die dankbarsten Motive geben. Das sind Grundsätze, die sich ohne die geringste Erhöhung des pekuniären Aufwands durchführen lassen. Der Staat könnte darin wahrhaft Mustergültiges schaffen.»

### Miscellanea.

**Die geschichtliche Entwicklung der Perspektive.** An der Jahresfeier der königl. Technischen Hochschule in München am 9. Januar 1906 hielt Professor Dr. *Ludwig Burmester* einen Vortrag über die geschichtliche Entwicklung der Perspektive in Beziehung zur Geometrie und gab eine übersichtliche Darlegung, wie sich die Perspektive, aus der Beobachtung der Natur hervorgegangen, durch Jahrtausende bis in das vorige Jahrhundert zur hohen Vervollkommnung entwickelt habe. Die Perspektive im Altertum war nur eine Beschreibung des Aussehens räumlicher Gebilde und wurde zuerst exakt wissenschaftlich in der Zeit der Früh-Renaissance von Filippo Brunelleschi behandelt, der an trefflich ausgeführten Perspektiven von Florentiner Bauten und Platzanlagen die täuschende Wirkung der Perspektive zeigte. Die Wahrheitstreue dieser Darstellungen erweckte Interesse und Bewunderung aller Künstler. Die Freude an der Perspektive und an deren ästhetischer Wirkung in den Gemälden ermutigte zur Uebertragung der malerischen Perspektive auf Relieffdarstellungen, auf bauliche Anordnungen und auf die Dekorationen der Bühne.

<sup>1)</sup> Bd. XLVI, S. 275, 290 und 311.