**Zeitschrift:** Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift

**Herausgeber:** Bauen + Wohnen

**Band:** 17 (1963)

**Heft:** 7: Flugplatzbauten = Constructions d'aéroports = Air terminals

**Artikel:** Zum Problem des Manierismus in der heutigen Architektur = Au sujet du maniérisme dans l'architecture d'aujourd'hui = With respect to the problem of mannerism in modern architecture

**Autor:** Joedicke, Jürgen

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-331639

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

**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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

**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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 04.02.2026

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

# Zum Problem des Manierismus in der heutigen Architektur

Au sujet du maniérisme dans l'architecture d'aujourd'hui

With respect to the problem of mannerism in modern architecture

Eero Saarinen & Ass.

**TWA-Empfangsgebäude, Idlewild, New York**

TWA Bâtiment de réception, Idlewild, New York

TWA Terminal, Idlewild, New York

1959–1961

Wer einmal Gelegenheit hatte, die Bauten, die Saarinen in seinen letzten Lebensjahren entworfen hatte, zu sehen und miteinander zu vergleichen, wird das Gefühl nicht mehr los, daß hier ein schöpferischer Mensch, gehetzt von der dunklen Ahnung des baldigen Endes, alles überhaupt Mögliche und Erdenkbare abtasten und erproben wollte. Freilich ist diese Unruhe nur eine besonders potenzierte Form jener allgemeinen Unruhe, die heute vor allem in den USA anzutreffen ist. Daß dieses Ungenügen bei einzelnen, wenn auch nicht bei allen, nicht nur Andersein und leerer Protest ist, wird bei Saarinen deutlich, der mit seinem in der ersten Hälfte der fünfziger Jahre erbauten Forschungszentrum der General Motors in Warren bei Detroit den »klassischen« Bau dieser Epoche erstellt hatte.

Das Thema der ästhetischen Verdeutlichung und plastischen Ausbildung einer Konstruktionsform taucht zum erstenmal beim Milwaukee War Memorial auf; bei der Sporthalle der Yale-Universität wird diese Gestaltungstendenz verbunden mit der Absicht, das Bauwerk, wie es Saarinen formuliert hat, als »dynamische und schwerelose Form« zu konzipieren und dieser Form eine bestimmte, außerarchitektonische Bildhaftigkeit zu unterlegen (der gleiche Versuch wird bei dem hier besprochenen Flughafenempfangsgebäude in Idlewild unternommen). Das Botschaftsgebäude der USA in London dagegen zeigt eine durch Achsenbildung gesteigerte Monumentalität, wobei eine eklektizistische Grundhaltung spürbar ist, die bei den Studentenwohnheimen in Yale zur Anlehnung an die verwinkelte Enge mittelalterlicher Städte führt, ein Unterfangen, das von Saarinen mit dem Hinweis auf die notwendige Angleichung an bestehende ältere, neogotische Gebäude gerechtfertigt wird (die gleiche Argumentation findet sich bei Rogers, als er den von ihm zusammen mit Peressutti und Belgiojoso entworfenen Torre Velasca in Mailand interpretierte). Dazwischen entstanden die Flachbauten für die IBM in Rochester, eine äußerst disziplinierte Form einer modernen Fabrik, und das Research Center der Bell-Telefongesellschaft. Einige dieser Bauten können der in unserer Zeit aufkommenden manieristischen Strömung zugerechnet werden, wobei Manierismus hier nicht als Negativum, sondern als Charakteristikum verstanden wird. G. R. Hocke bezeichnet in seinem Buch »Die Welt als Labyrinth – Manier und Manie in der europäischen Kunst« Manierismus als eine Haltung, die immer dann auftritt, wenn ein klassisches – oder sagen wir besser – ein von der Zeit als klassisch empfundenes Weltbild scheinbar oder tatsächlich zerbröckelt.

Welche Überlegungen Saarinen bei seinen Versuchen im einzelnen geleitet haben, wurde noch nicht umfassend untersucht. Aber der Vergleich seiner späteren Bauten mit dem Hauptwerk der ersten Hälfte der fünfziger Jahre, dem Forschungszentrum der General Motors in Warren bei Detroit, kann erste Hinweise geben. Vergleicht man General Motors mit dem Flughafengebäude Idlewild, so fällt die vom Architekten angestrebte Bildhaftigkeit des Flughafenempfangsgebäudes auf.

Dem Bauwerk, das als solches immer statisch ist, weil – soll es standfest sein – die Summe der angreifenden und der entgegenwirkenden Kräfte Null sein muß, wurde der Ausdruck des Bewegten gegeben, wobei das unmittelbare Formvorbild der zum Flug ansetzende Vogel gewesen ist, wie sich aus der Frontalansicht deutlich erkennen läßt. Die Überdeckung des Hauptbaues schwingt, gleich den Flügeln eines Vogels, weit nach oben und nach beiden Seiten aus. Die Auflagerpunkte sind weit nach innen gezogen; zwischen ihnen ragt spitzschnabelig die Überwölbung des mittleren Teiles nach vorn – die der Gebäudeform zugrunde gelegte außerarchitektonische Bildhaftigkeit ist in allen Teilen erkennbar.

Saarinen selbst hat davon gesprochen, daß er in seinem Gebäude die »erregte Reisestimmung« wiedergeben wolle. »So planten wir das Gebäude nicht als etwas Statisches, sondern als einen Ort der Bewegung und des Überganges.« Neuartig an dieser Interpretation des Bauwerkes sind zwei Dinge: Einmal wird der Formenausdruck als wesentliches Ziel angegeben, und zum anderen wird versucht, durch die Bildhaftigkeit des Bauwerkes bestimmte Assoziationen auf den Benutzer zu übertragen.

Wenn zunächst einmal hingenommen wird, daß es möglich ist, ein Bauwerk nach Prinzipien zu gestalten, die einer anderen Formenkategorie entnommen sind, so wäre die Frage zu stellen – und daran das Gebäude zu messen –, ob es bei einer reinen Übertragung geblieben ist oder ob diese Formvorstellung ästhetisch mit den eigentümlichen Mitteln des Bauens bewältigt, d. h. umgesetzt wurde.

Für unsere Betrachtung interessiert vor allem der Hauptbau. Was sich hier als Großform dem Auge darbietet, ist eine zwar eigenwillige, aber durchaus im Einklang mit der Konstruktion stehende Form. Die Überdeckung ist als Folge von vier Schalen konstruiert, die durch Oberlichtstreifen voneinander getrennt sind. Innerhalb der Schale entstehen vor allem tangential zur Schalenkrümmung wirkende Membrankräfte, die sich an den Rändern summieren und eine nach unten gerichtete Resultierende ergeben. Diese Resultierende wirkt tangential dem Rand entlang wie eine schräg von oben nach unten gerichtete Druckkraft; ihre Größe nimmt zu den Auflagerpunkten hin ständig zu. Bei der Anlage der Konstruktion – zwei große äußere und eine flächenmäßig wesentlich kleinere mittlere Schale – ist leicht einzusehen, daß die von der äußeren Schale kommende Resultierende am Auflager größer sein muß als die von der inneren Schale kommende. Vergegenwärtigt man sich diesen Kräfteverlauf, so wird offensichtlich, daß hier Kongruenz zwischen Formausdruck und Kräfteverlauf herrscht: Die zunehmende Verstärkung des Schalenrandes zum Auflager hin und die schräge Stellung der Stützen infolge des Überwiegens der von den äußeren Schalen kommenden Kräfte ist einleuchtend. Freilich wäre nichts falscher als die immer wieder gedankenlos wiederholte Unterstellung, daß die Konstruktion die Form bedingen würde, vielmehr wurde eine zunächst skizzenhaft vorliegende Formvorstellung nach langen Modellversuchen mit der dafür adäquaten Konstruktion zur Deckung gebracht. Damit unterscheidet sich dieser Bau von vielen anderen, bei denen die Konstruktion entweder Selbstzweck ist oder die plastische Form unabhängig von der Konstruktion entwickelt wurde.

Wenn mit dieser Deckung von neuartiger, plastisch durchgestalteter Form und konstruktivem Gehalt auch viel erreicht wurde, so stellt sich jedoch sofort die Frage, woher diese Form, diese konkav und konvex ineinander übergehenden Flächen und Körper, ihre Rechtfertigung nimmt, ob sie – falls man geneigt ist, dies als ein Kriterium der heutigen Architektur anzunehmen – der Aufgabe entspricht oder nicht. Man kann diese Frage bagatellisieren, indem man darauf hinweist, daß es nicht das erste Mal ist, daß ein Architekt, blind gegenüber der Aufgabenstellung, nur ein Ziel hatte, eine bestimmte Form zu realisieren. Beispiele hierfür gibt es in Gegenwart und Vergangenheit genügend.

Saarinen hat zwei Gründe für diese Form genannt. Einmal wollte er dem Gebäude den Ausdruck des Schwebenden in der Analogie zum aufstrebenden Vogel geben, und zum anderen war es seine Absicht, »... in der Gesamtanlage der Flughafengebäude von Idlewild einen Bau für die TWA zu errichten, der hervorstechen ... sollte«. Die zweite Begründung ist aufschlußreich. Besagt sie doch nicht mehr und nicht weniger, als daß die extravagante Ausdrucksform als Reklame für ein kommerzielles Unternehmen wirken sollte – eine sehr reale Perspektive unserer heutigen Gesellschaft!

Betritt man das Innere dieses von außen so bewegt gegliederten Gebäudes, so steht man einer unverständlichen, geradezu penetranten Symmetrie mit dem Informationsstand als point de vue gegenüber. Es gibt von der Aufgabenstellung her keinen vernünftigen Grund, der unabweislich die starr durchgeführte Symmetrieachse bedingen würde. So ist diese nicht anders als durch die äußere Erscheinungsform des Gebäudes bedingt zu erklären. War es der Wunsch nach Monumentalität durch Achsenbildung, die sich in seinen sämtlichen Repräsentativbauten nach 1956 nachweisen läßt, war es die scheinbare Analogie zum äußerlich symmetrischen Vogel, oder waren es auch Forderungen der Konstruktion, die sich, wie Candela schon ausführte, leichter bei Symmetrie stabilisieren läßt – auf jeden Fall widerspricht diese der von Saarinen angestrebten Wirkung, »die erregte Reisestimmung« im Gebäude widerspiegeln zu lassen. Und je mehr man darüber nachdenkt, um so deutlicher scheint sich abzuzeichnen, daß diese Interpretation eine nachträgliche ist und vordergründig wohl das Interesse an diesen stark expressiven Ausdrucksformen war.

Und damit stellt sich auch noch einmal das Problem der Bildhaftigkeit des Gebäudes, der Analogie mit dem aufstrebenden Vogel. Wir hatten gesehen, daß es Saarinen gelungen war, diese Formvorstellung in die Sprache der Architektur umzusetzen. Es verbleibt jedoch das Phänomen, daß die Möglichkeit, unterschiedlichen Bereichen angehörende Formen miteinander zu vergleichen und die Grenzen der eigentümlichen Formbereiche zu verwischen, von Saarinen bejaht wird. Man erinnert sich an Hockes Definition des Manierismus, dessen Kennzeichen gerade die Vergleichbarkeit alles mit allem sei.

Im Inneren zeigen sich die gleichen plastisch durchgestalteten Formelemente, die wir schon im Äußeren bemerkten. Waren sie hier in sehr genauer Weise mit dem Kraftfluß in der Konstruktion kongruent, so entbehren sie im Inneren dieses Inhaltes. Die äußere Form wird im Inneren verniedlicht und damit auch entwertet. Verwandtschaft der Formensprache, die Saarinen anstrebte, um Einheitlichkeit zu erreichen, ist nur vertretbar, solange sie sich nicht nur auf das Äußerliche beschränkt, sondern auf dem gleichen Prinzip beruht. Was sich hier dem Auge darbietet, erinnert an die Dekorationen expressionistischer Filme Anfang der zwanziger Jahre: Im Gegensatz zur Großform der Überdeckung bleiben die Einbauten im Inneren an der Oberfläche hängen. Was außen Kraft besitzt, beharrt im Inneren auf der Stufe der Imitation.

Hinter dem Versuch, dem Gebäude von anderen Bezirken übernommene Bildhaftigkeit zu geben, steckte jedoch mehr als nur die Suche nach dem Ausgefallenen und Überraschenden. Es ging Saarinen wohl darum, dem Gebäude individuellen Charakter zu geben. Wir erinnern uns an Häring, dessen besonderes Bemühen der Ebenbildhaftigkeit

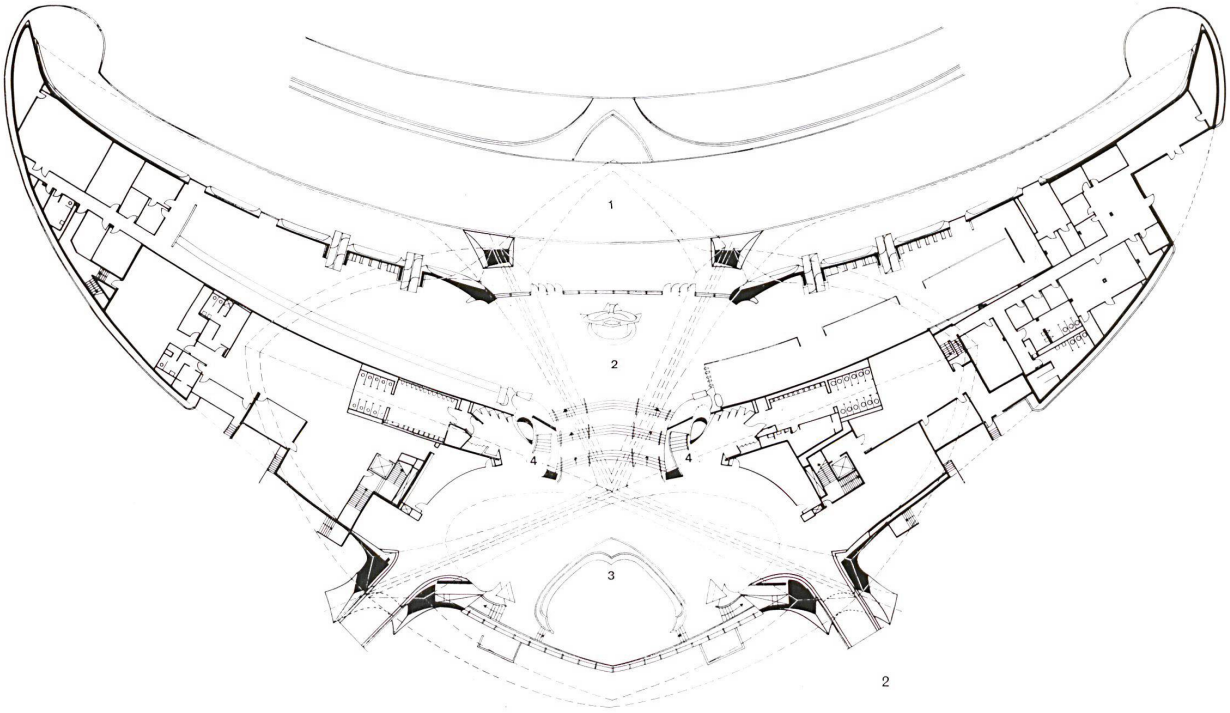
des Bauwerkes galt, und auch an Bakema, der von der Funktion der Form sprach. Die Übertragung organischer Formen auf die Architektur versuchte in unserem Jahrhundert zunächst der Jugendstil, sie blieb aber zumeist im Äußerlichen hängen. Es gibt einzelne Bauten von Gaudi, bei denen der Versuch der Umsetzung mit den Mitteln der Konstruktion gelungen war – so bei der Gewölbekonstruktion der Kapelle in der Colonia Güell und der Sagrada Familia in Barcelona. Das gleiche hat Saarinen in unserer Zeit versucht und erreicht.

Häring hat Ähnliches zunächst versucht, er sprach davon, daß die Leitbilder nicht mehr aus dem Bereich der »Geometrie«, sondern aus dem Bezirk der organischen Welt zu entnehmen seien. Jedoch zeigt sein Denken später eine charakteristische Veränderung. Er erkannte, daß die Form nicht von außen oktroyiert werden könnte, sondern aus der Sache, aus dem Wesen der Aufgabe entwickelt werden müßte. Und die Sache, um die es, so scheint es mir, in der Architektur immer geht, ist die Ausbildung des auf eine Aufgabe bezogenen Raumes, seine Ausformung und Konstruktion und seine Gestaltung innerhalb einer gegebenen städtebaulichen Konzeption. Und dahinter steht letztlich für jeden Architekten die Frage, ob das Bauwerk Ausdruck subjektiver Empfindungen sein kann oder ob das Persönliche gegenüber dem in jeder Aufgabe enthaltenen objektiven Gehalt zurückzutreten habe. »Organhaftes Bauen«, so führte Häring einmal aus, »hat natürlich nichts mit der Nachahmung von Organwerken zu tun. Die entscheidende Forderung, die man vom Standpunkt der Organik stellt, ist die, daß die Gestalt der Dinge nicht mehr von außen bestimmt wird, daß sie in der Wesenheit des Objektes gesucht werden muß.«

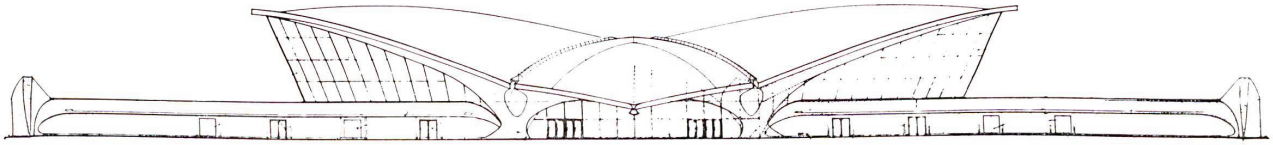
Die bei Idlewild offensichtliche Betonung des Subjektiven, der Versuch, ein aus der organischen Welt entnommenes Bild auf die Architektur zu übertragen, reiht diesen interessanten Bau in die heute weit verbreitete manieristische Strömung ein, deren allgemeine Behandlung durch die Architekturkritik noch aussteht.

Jürgen Joedicke

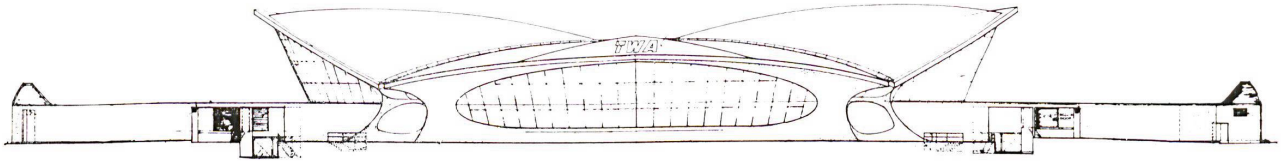
1




2



3




4

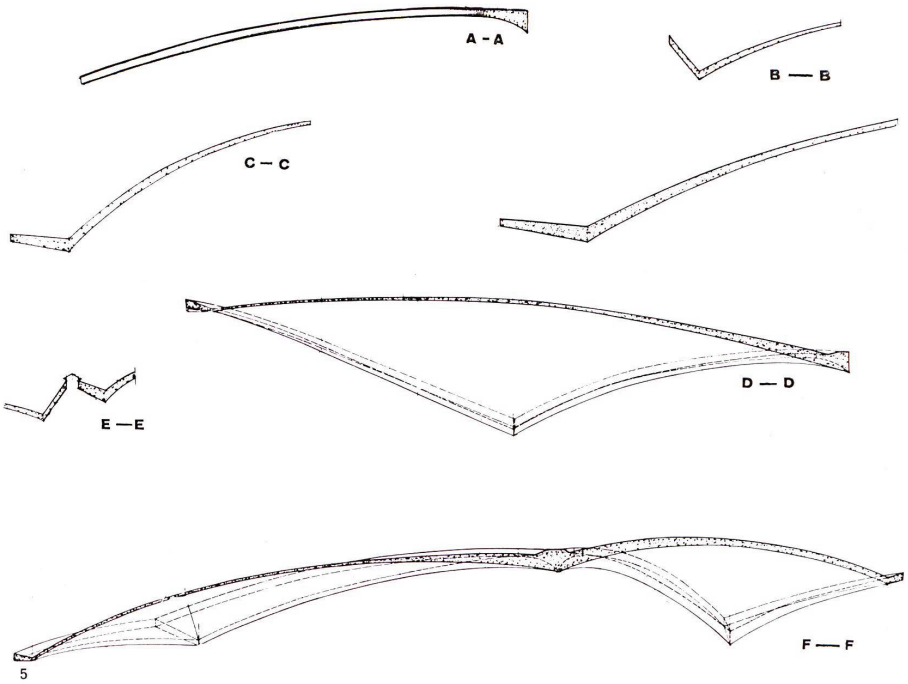
1
Eingangsansicht. Das Gebäude besteht aus zwei Teilen, der in der Höhe dominierenden Empfangshalle und den niedrigen Seitenbauten.
Vue de la façade d'entrée. Le bâtiment se compose de deux parties: le hall d'accueil qui domine et les bâtiments bas de chaque côté.
View of entrance face. The building consists of two parts, the high dominant reception hall and the low annexes.

2
Grundriß 1:800.
Plan.

1 Eingang / Entrée / Entrance
2 Informationsstand / Stand d'information / Information
3 Wartehalle / Hall d'attente / Waiting room
4 Aufgang zur Galerie / Montée vers la galerie / Stairs to balcony

3
Vorderansicht mit Eingang 1:800.
Vue de face avec entrée.
Front view with entrance.

4
Rückansicht.
Vue arrière.
Rear view.



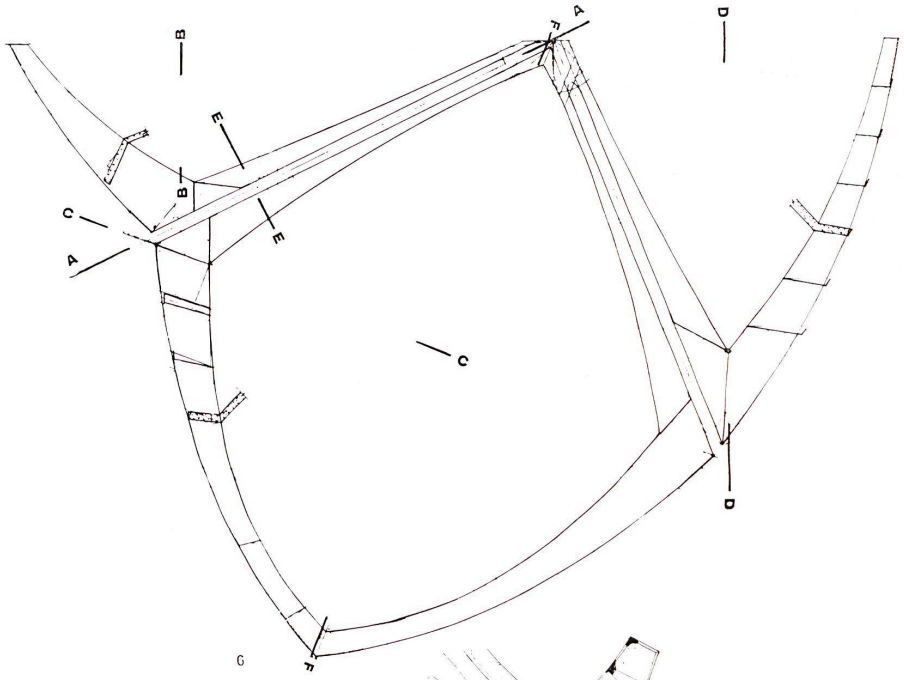
5

5
Detailschnitte durch die Dachkonstruktion.
Coupes de détail de la construction de la toiture.
Cuts showing details of the construction of the roof.

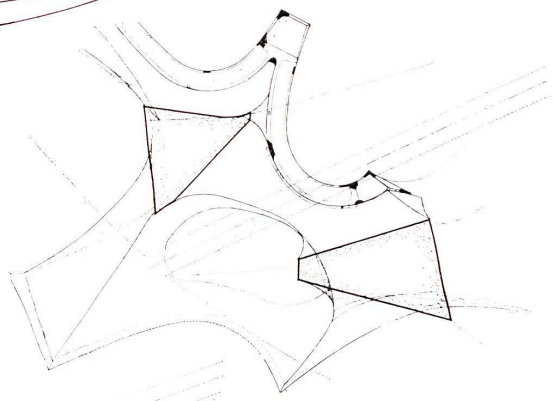
6
Untersicht einer Hälfte der Dachkonstruktion mit Angabe der Schnittführungen.
Vue de dessous d'une motié de la construction de la toiture avec indication des lignes de section.
Upward view of one half of the construction of the roof, explaining the cuts.

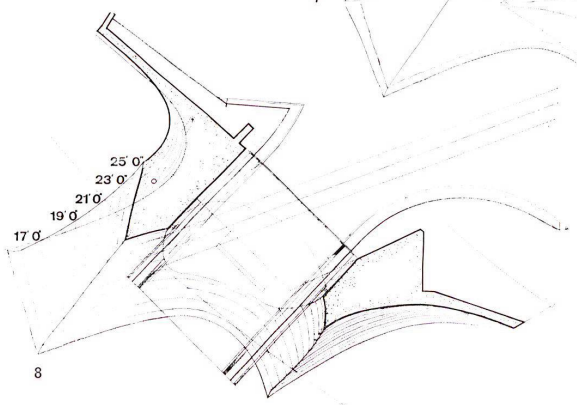
7
Horizontalschnitt durch einen der rückwärtigen Pfeiler, etwa in Höhe des Ansatzes der Schale geschnitten.
Coupe horizontale à travers l'un des piliers arrière, environ à la hauteur du début du plafond en coquille.
Horizontal view of one of the rear columns, cut approx. at the base level.

8
Horizontalschnitt durch einen der rückwärtigen Pfeiler mit Angabe der Höhenlinien. Im Schnitt ist die Röhre zu erkennen, durch welche die Fluggäste vom Flughafenempfangsgebäude zu den Flugzeugen gehen (siehe auch Abb. 2 und Abb. 5 und 6 nächste Seite).
Coupe horizontale à travers l'un des piliers arrière avec indication des lignes de hauteur. Dans la coupe on reconnait le tube à travers lequel le passagers vont du bâtiment de réception de l'aérodrome jusqu'aux avions (voir également fig. 2 et fig. 5 et 6 à la prochaine page).
Horizontal view of one of the rear columns showing scale of heights. The sectional drawing shows the tubular shaped tunnel used by the passengers to proceed from terminal to the planes (also see ill. 2, 5, and 6 on next page).

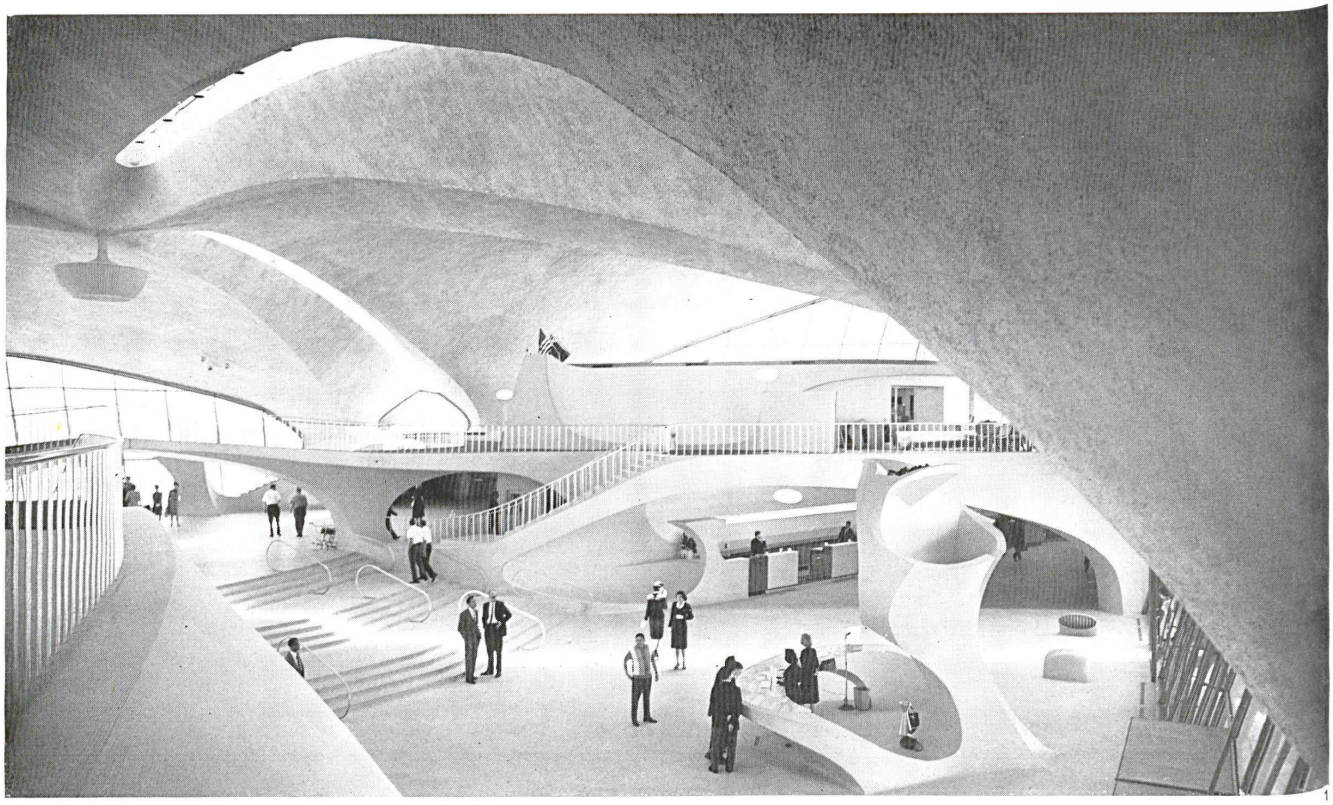


6


7



8



1

1
Blick von der Empore nach unten. Rechts der Informationsstand, der als Point de vue die Grundrißachse betont.

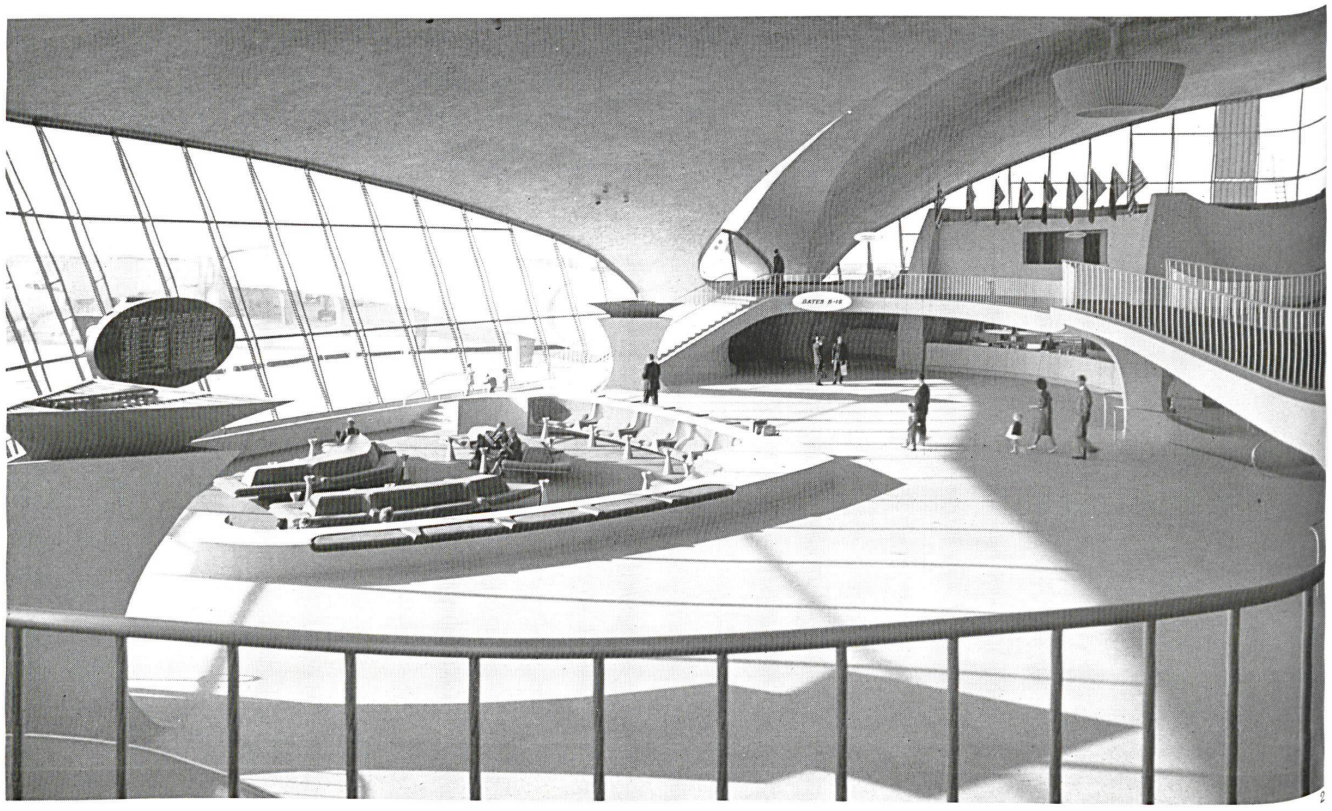
Vue depuis l'estrade vers le bas. A droite la guichet d'information qui accentue l'axe du plan en tant que point du vue.

View from the gallery looking down. Right, the Information Desk, which as focus accents the plan axis.

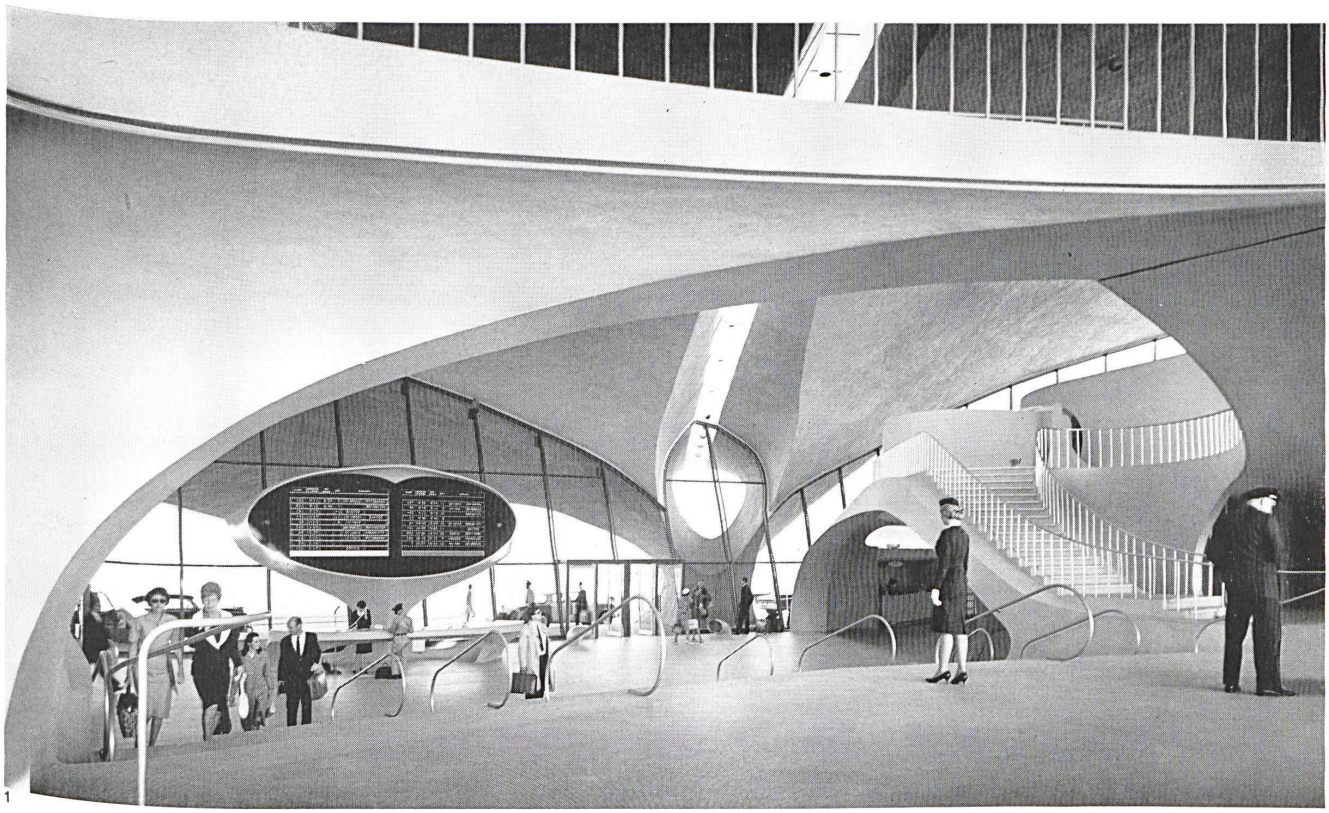
2
Sitzplatz in der Empfangshalle. Auf den Emporen befinden sich verschiedene Restaurants.

Places assises dans le hall d'accueil. Les restaurants se trouvent sur les différentes estrades.

Seating area in the reception hall. Various restaurants are situated on the gallery.




2



1

1
Eingang mit Informationsstand. Durch Oberlichter sind die einzelnen Teile der Konstruktion voneinander getrennt.

Entrée avec guichet d'information. Des lanterneaux séparent les différentes parties constructives les unes des autres.

Entrance with Information Desk. The individual parts of the building are separated one from the other by skylights.

2
Luftaufnahme.

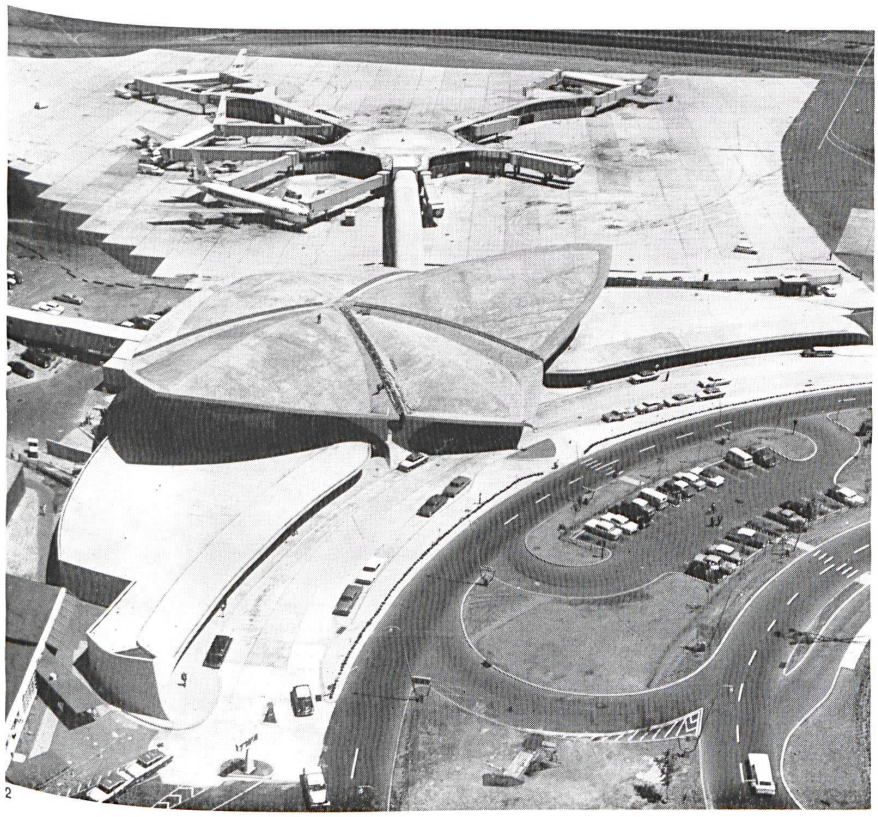
Vue aérienne.

Air view.

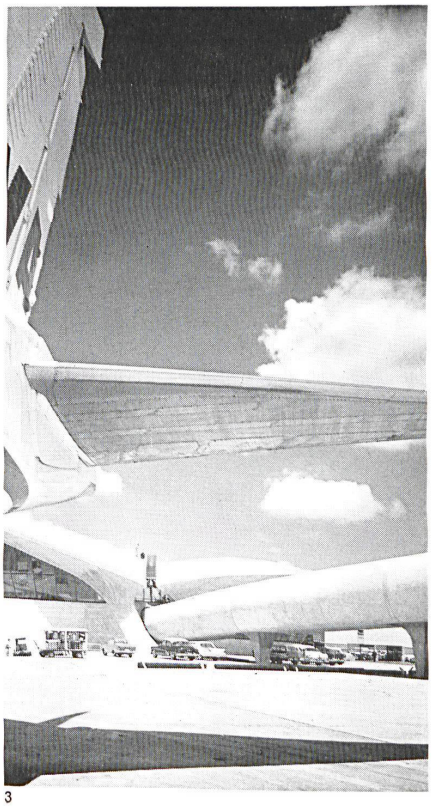
3
Detailaufnahme des Flughafenempfangsgebäudes. Die Röhre verbindet das Flughafenempfangsgebäude mit den startbereiten Flugzeugen.

Vue de détail du bâtiment de réception de l'aérodrome. Le tube relie la bâtiment de réception de l'aérodrome avec l'avion prêt à partir.

Photograph of terminal showing many details. The tubular shaped tunnel connects the terminal with the planes, which are ready for take-off.



2



3