

Zeitschrift: Die schweizerische Baukunst
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 3 (1911)
Heft: 12

Artikel: Ueber die Lorrainebrücken-Konkurrenz
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-660237>

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: 21.01.2026

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

Die Schweizerische Baukunst

Zeitschrift für Architektur, Baugewerbe, Bildende Kunst und Kunsthandwerk
mit der Monatsbeilage „Beton- und Eisen-Konstruktionen“

Offizielles Organ des Bundes Schweizerischer Architekten (B. S. A.)

Gegründet von Dr. C. H. Baer, Architekt (B. S. A.)

Herausgegeben und verlegt

von der Wagner'schen Verlagsanstalt in Bern.

Redaktion: H. A. Baeschlin, Architekt (B. S. A.), Bern.

Administration u. Annonceenverwaltung: Bern, Äuferes Bollwerk 35.

Insertionspreis: Die einspalige Nonpareillezeile oder deren Raum 40 Cts. Größere Inserate nach Spezialtarif.

Die Schweizerische Baukunst erscheint alle vierzehn Tage. Abonnementspreis: Jährlich 15 Fr., im Ausland 20 Fr.

Der Nachdruck der Artikel und Abbildungen ist nur mit Genehmigung des Verlags gestattet.

Über die Lorrainebrücke-Konkurrenz.

Der Entscheid des Preisgerichts über die zur Lösung der sowohl technisch als architektonisch wichtigen Bauaufgabe eingelaufenen Projekte ist bereits in der Tagespresse nach verschiedenen Richtungen hin beleuchtet worden, und wohl selten ist ein Preisgerichtliches Urteil derartig einstimmig angegriffen und kritisiert worden, wie im vorliegenden Falle. Man darf sich aber hierüber auch gar nicht wundern, denn die Aufgabe rief sowohl in technischer Beziehung die Konstrukteure des Eisenbeton (vom Berner Stadtrat war ein Kredit gesprochen worden speziell zum Studium von Brücken in Eisenbeton, für andere Konstruktionsarten lagen bereits Projekte vor), als in architektonischer Beziehung infolge der selten vorkommenden großen Dimensionen die Architekten zu einem interessanten Konkurrenzkampf.

Leider wurde schon durch die Wahl der Preisrichter der Erfolg der Konkurrenz in Frage gestellt. Neben einem Nichttechniker als Präsidenten bestand das Preisgericht aus drei Ingenieuren und einem Architekten.

Den entscheidenden Einfluß hatten demnach die Ingenieure, und doch ist die Errichtung einer Brücke in Bern eine eminent wichtige architektonische Frage und es wäre also mindestens ebenso gerechtfertigt gewesen, in erster Linie Architekten sprechen und dann von einem Ingenieur das ausscheiden zu lassen, was unter den von den Architekten angenommenen Projekten konstruktiv minderwertig war; bei derartigen Wettbewerben der letzten Jahre war dieses Vorgehen des Preisgerichts stets Usus.

Zudem verhalten sich von den drei Ingenieuren zwei gegenüber dem Eisenbeton im Brückenbau ablehnend. Nicht zu verwundern ist es deshalb, daß die ursprüng-

liche Absicht verlassen und neben Eisenbetonbrücken im Programme auch Steinbrücken zum Wettbewerb zugelassen wurden. Dies ist an und für sich nicht zu tadeln. Dagegen ist es sonderbar, daß ein Preisrichter, der bei einem früheren Wettbewerb über die nämliche Aufgabe mit einem Steinprojekt den ersten Preis davontrug, berufen war, über die nun einlangenden Entwürfe zu urteilen.

Für den, der den Wettbewerb mitmachen wollte und diese Verhältnisse einigermaßen kannte, ergab sich damit eine recht verzwickte Sachlage.

Eine richtige Eisenbetonbrücke konnte zum voraus nicht auf ungeteilten Erfolg rechnen. Neben reinem Steinbau und etwa noch Beton konnten höchstens Konstruktionen aus einbetonierten Profileisen, die des oft zweifelhaften Verbundes wegen mit Recht von der Fachwelt als unvollkommen angesehen werden, als Haupt- oder Nebenglieder auf vollen Beifall zählen. Wer also eine reine Eisenbetonkonstruktion hier als richtig erachtete, und sich die Mühe gab, einen solchen Entwurf aufzustellen, war um dieses vergebliche Tun zu bedauern. Daß die Mehrheit des Preisgerichtes dem Eisenbeton prinzipiell abhold war, beleuchtet am besten der Schlussatz der Kritik des preisgekrönten Entwurfes „Schwer“: „Der Hauptvorteil dieses Projektes liegt in der richtigen Auswahl der Materialien, der ausschließlichen Verwendung von Stein.“

Eine reine und darum fein gegliederte Eisenbetonbrücke scheint aus architektonischen Gründen nicht am Platz zu sein, denn der bauliche Charakter der Stadt Bern verlangt Massenwirkung. Deshalb konnte, wer im Eisenbeton das Hauptbaumaterial der Zukunft erblickt, ohne mit seiner Überzeugung in Konflikt zu geraten, am Wettbewerb mitmachen. Immerhin war dann die Sachlage noch keineswegs klar. Denn wenn für eine Steinbrücke



schon ein guter Entwurf vorlag, wozu sollte dann der weitere Wettbewerb dienen? Die einen mochten sich sagen: um seitherige Fortschritte der Brückenbautechnik auf diese Vorlage anzuwenden, sie also gewissermaßen technisch aufzufrischen. Andere konnten sich denken: man hat den Entwurf schließlich doch als unpassend empfunden und sucht nach neuen Ideen.

So sind denn unter den Bewerbern zwei Gruppen deutlich erkennbar.

Die eine sucht den früher prämierten Entwurf mehr oder weniger glücklich zu variieren, wobei alles vermieden wird, was mit den Anschauungen des früher preisgekrönten Richters nicht im Einklang steht, wogegen die von ihm ausgehenden Normalien und Konstruktionsgrundsätze stark zur Geltung kommen. Es sind dies alles Projekte, bei denen die Arbeit des Architekten darin bestand, der vom Ingenieur einmal gegebenen Brückenform gewisse Garnituren anzukleben, die der Ingenieur aus Mangel an Formenkenntnis nicht selbst machen konnte.

Die andere Gruppe sucht nach grundsätzlich anderen Lösungen, indem sie offenbar fand, der frühere Entwurf treffe nicht das Richtige. Hier begann der Architekt mit der Arbeit, und der Ingenieur suchte der architektonischen Form ein konstruktiv richtiges Gerippe zu geben.

Nun gehören alle Prämierteren zur ersten Gruppe, während kein Entwurf der zweiten Gruppe Erfolg hatte.

Alle preisgekrönten Entwürfe zeigen Brückliniengewölbe mit viaduktartigem Aufbau. Das ingenieurtechnische Gerippe hat mehr oder weniger geschickte — beim ersten Preis sogar recht geschickte, durch einfache Sachlichkeit angenehm berührende — architektonische Einkleidung erfahren. Es ist, für städtische Bedürfnisse zurechtgestutzt, diejenige Brückenbauform, die im Bahnbau, wo der Ingenieur das erste Wort spricht, heute vollkommen herrscht. Die aufgelösten, kalten, hochstrebenden Formen solcher Viaduktbauteile passen auch vorzüglich in die freie Natur, besonders in wilde, bergige Gegenden. Sie sind in der Regel auch von geringer Breite, eingesenkt; bei größerer Breite aber scheint die günstige architektonische Wirkung sehr in Frage gestellt. In den Rahmen des bernischen Stadtbildes passen sie aber jedenfalls nicht. Hier ist nur Geschlossenes, Ruhiges, Behäbiges am Platze. Wer wird heute noch behaupten, die Kirchenfeldbrücke oder die Kornhausbrücke harmonieren mit dem Stadtbild? Dass aber die steinernen Alarenbrücken der Stadt Bern zur Ziern gereichen und vorzüglich in das Stadtbild passen, ist allgemein anerkannte Tatsache. Es lag deshalb auf der Hand, sich die letztere Brückenart zum Vorbild zu nehmen.

Eine Lösung in dieser Richtung suchte das Projekt „Alte Form, neues Gefüge“, ein charakteristisches Bei-

spiel der zweiten Kategorie von Projekten, das wir, dank dem Entgegenkommen der Verfasser, als Illustration dieser Abhandlung veröffentlichen können, und auf dessen Besprechung wir uns hier in der Hauptsache beschränken wollen.

Hier haben offenbar die Architekten der Brücke zuerst die richtige Form gegeben, und dann haben sich die Ingenieure an die Lösung der konstruktiven Fragen gemacht.

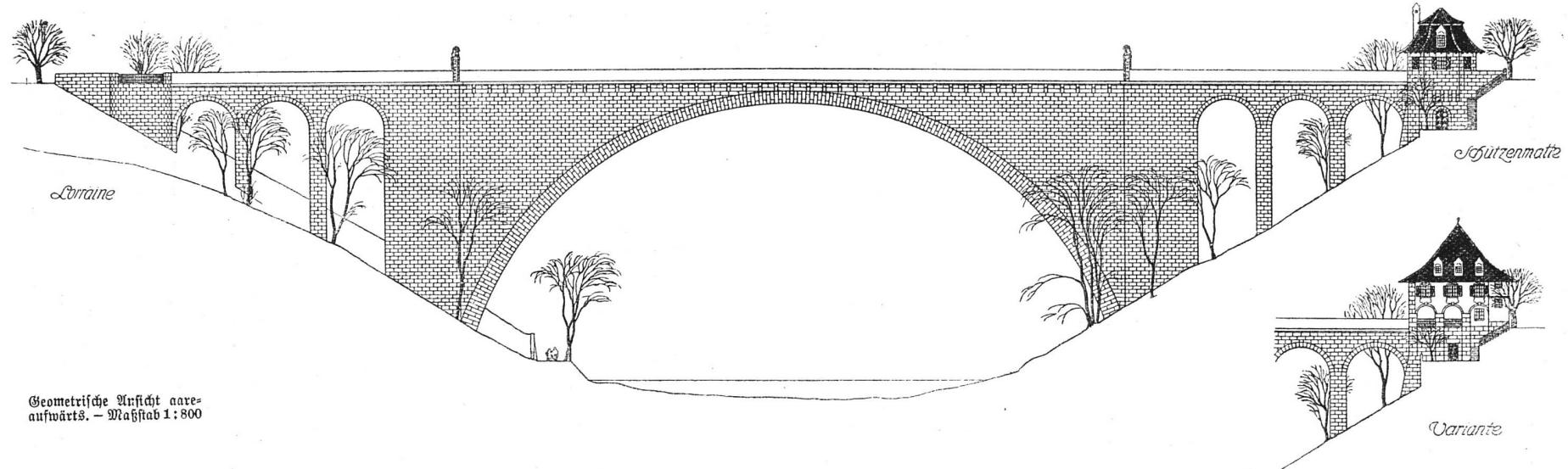
Es mußte das Ziel der Entwerfer sein, eine ästhetisch und konstruktiv befriedigende Form zu finden. Keinesfalls sollte der Form wegen der Konstruktion irgendwie Zwang angetan werden. Dieses Ziel dürfte bei diesem Projekt in hohem Maße erreicht worden sein. Der Entwurf ist konstruktiv den anderen Projekten nicht nur gleichwertig, sondern in vielen Beziehungen sogar überlegen. Alle Konstruktionsteile zeigen sich dabei so wie sie sind: jeder sichtbare Teil hat seine konstruktive organische Berechtigung; es herrscht voller Einklang der Konstruktion mit der äußeren Gestalt.

Das Urteil des Preisgerichtes lautet nun wesentlich anders, in der Hauptsache ablehnend, und fordert deshalb die Kritik heraus.

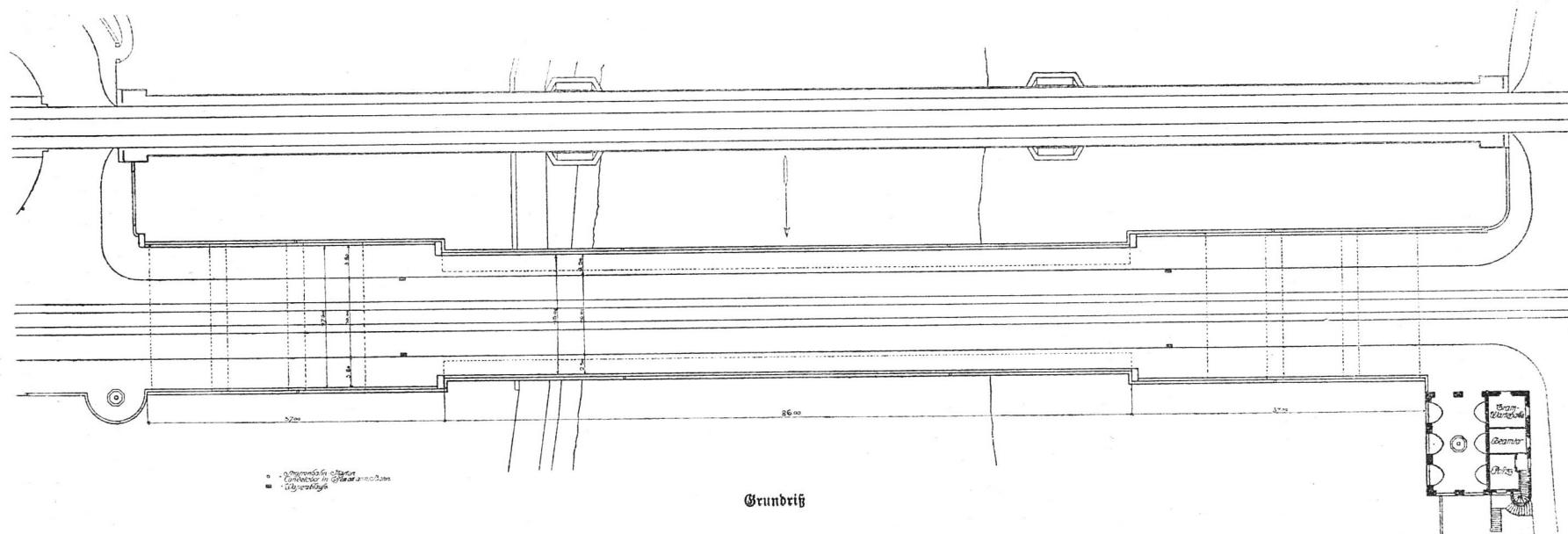
Zuerst wird so nebenbei tadelnd bemerkt, daß sich die „perspektivischen Ansichten allerdings stark an die bestehende Nydecksbrücke anlehnen“. Nicht nur diese Ansichten, sondern die ganze Brücke hat gewiß mit der Nydecksbrücke viel Verwandtes. Diese ist aber ein bloßes Einzelbeispiel einer ganzen Gattung. Die Nydecksbrücke braucht also nicht notwendig das Vorbild gewesen zu sein. Diesen alten, leider mehr und mehr verdrängten Brückentyp wieder zu Ehren zu ziehen, kann auch ohne das Vorhandensein der Nydecksbrücke Bedürfnis gewesen sein. Aber zugegeben, daß die Nydecksbrücke den Anstoß zum Projekt gegeben hat: Ist es nicht natürlicher, Anlehnung an die Brückenart zu suchen, welche als Einzige in der Stadt Bern heimisch geworden ist als an die utilitarischen Bahnhviadukte gebirgiger Gegenden?

Dann heißt es: „Die großen Mauerflächen der Verkleidungswände von über 30 m Höhe wirken zu schwer und eintönig und täuschen eine massive Steinbrücke vor.“

Hierin zeigt sich eine grundfalsche Auffassung. Verkleidungswände besitzt das Projekt überhaupt nicht. Es ist nichts verkleidet. Was man sieht, sind die T r a g m a u e r n selbst und nicht Verkleidungswände. Auch von einer „Vortäuschung“ kann unter diesen Umständen keine Rede sein. Der Betrachter einer Mauer kann sich ihre Dicke nach Belieben vorstellen; doch sind Mauern von elf Meter Dicke auch für den Laien etwas so ungewöhnliches, daß man ihm wohl zumuten darf, letztere ohne weiteres geringer einzuschätzen. Diese natürliche Vorstellung wird durch die starken



163



Wettbewerb für die neue Lorraine-Brücke in Bern. — Der Entwurf „Alte Form, neues Gefüge“ Architekten (B. S. A.) Jof & Klauser. — Ingenieurfirma Maillart & Cie. in Zürich

Konsolenkonstruktionen unterstützt; sie sind ohne gegenseitige Verankerung nicht gut denkbar und lassen also eine verbindende obere Tragkonstruktion als vorhanden erkennen, die dann natürlich einen massiven Ausbau überflüssig macht.

Der schwere Vorwurf der „Vortäuschung“ müßte übrigens alle Brücken mit äußerlich nicht aufgelistetem Aufbau treffen. Auch die Rydebrücke ist im Inneren ausgehöhlt, ihr ist bis jetzt gewiß noch nie Unwahrheit der Form vorgeworfen worden. Man braucht auch nur ein Brückenbauhandbuch aufzuschlagen um bei derartigen Brücken Entlastungsräume zu erkennen. Jeder Ingenieur wird sich auch erinnern, daß ihm solche Vorkehren als berechtigt und natürlich gelehrt wurden. Übrigens braucht man gar nicht weit nach Beispielen zu suchen. Beim erstprämierten Projekt sind die Anschlußviadukte oben hohl. Hier fand das Preisgericht nichts zu tadeln, trotzdem der Hauptpfeiler hier dem Auge viel zu schwach erscheint, wenn es dem Preisgericht folgend, den Gewölbeaufbau als eine Masse ohne Hohlräume auffaßt!

Schließlich mag man von einer Täuschung sprechen, wenn die Außenwand eine andersgeartete oder andersgerichtete Tragkonstruktion maskiert. Diese wäre also z. B. bei den neuen Sihlbrücken in Zürich und dem für die neue Waldebrücke erstprämierten Entwurf der Fall. Beim vorliegenden Projekt hat dagegen dieser Vorwurf nicht die allergeringste Berechtigung. Die schwere und geschlossene Wirkung ist gewollt und ein Hauptvorzug des Entwurfes.

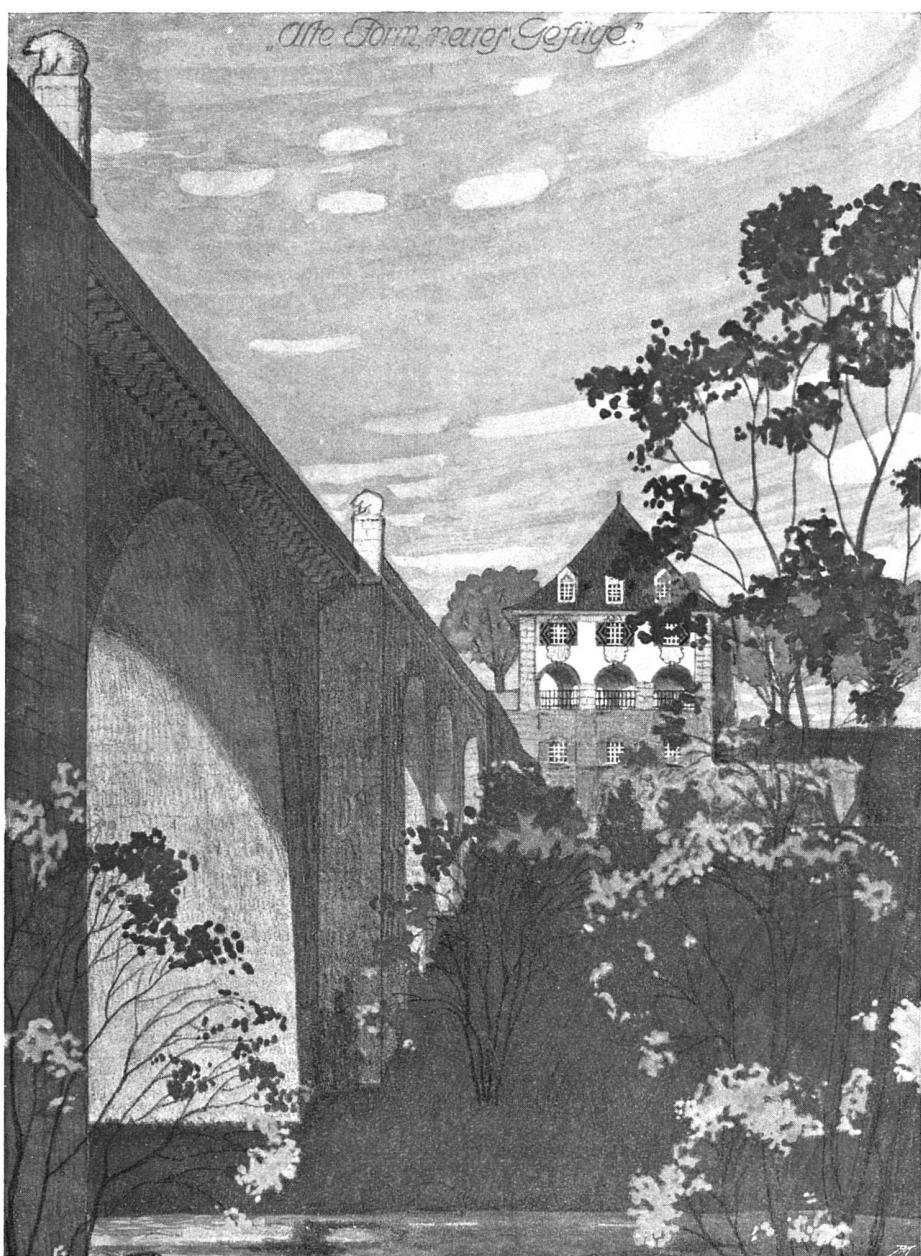
„Die Brunnenfundation an den Widerlagern ist etwas gesucht“ lautet eine weitere kritische Bemerkung. Der Aufschub der Endwiderlager scheint den Verfassern keine so einfache Sache, wie den Herren Preisrichtern. Es handelt sich da um Fundationen in meist aufgefülltem Boden, bis 20 Meter tief reichend und ganz nahe dem hohen Bahndamm liegend. Da ist der Gedanke, eine Fundationsmethode zu wählen, welche ein Kleinstmaß von Setzungen verbürgt, ziemlich naheliegend. Bei aller Bewunderung für den kühnen Optimismus, womit selbst prämierte Projekte riesige Fundamente ohne weiteres in die Böschungen hineinsetzen, sollte einem vorsichtigeren Vorgehen doch etwas mehr Berechtigung zugesprochen werden als es hier geschieht.

„Die großen Auskragungen der Brückentafel über dem Hauptgewölbe und die Fundation der Hauptpfeiler erscheinen unbegründet oder ungenügend.“ (Man beachte die herrliche Logik dieses Satzes!) Die Brückenbauer vergangener Zeiten wandten stark auskragende Gesimse in der Regel aus Schönheitsgründen an und es bilden auch hier die starken Auskragungen ein wirkungsvolles Motiv der Mittelpartie der Brücke. Dazu bieten sie eine Kostenersparnis und sind deshalb mindestens ebenso motiviert wie die Zwillingsbögen mit

Zwischentragkonstruktion, woran das Preisgericht nichts auszusetzen findet; alle zweiten Preise besitzen keine einheitlichen Gewölbe. Es wird in beiden Fällen bezweckt, an Gewölbebreite zu sparen. Wieso dieser Zweck durch Auskragung der Brückentafel nicht ebensogut erreicht werden könnte als durch Zwillingsbögen, ist unerfindlich. Dagegen hat der einheitliche Bogen mit Auskragungen gegenüber den Zwillingsbögen, die mager und zerrissen wirken, nicht nur ästhetische sondern auch konstruktive Vorteile; denn ein einheitlicher Bogen besitzt die vierfache Stabilität eines halb so breiten Zwillingsbogens; ganz besonders fällt die schlechte Stabilität der Zwillingsbögen ins Gewicht, wenn sie nicht richtig miteinander verbunden sind. Beim preisgekrönten Projekt „Schwer“ ist aber beispielsweise gar kein Verband vorhanden. Der Zwischenraum der Bögen wird durch einbetonierte Differdingerträger überspannt, welche nur 25 cm von der Gewölbe-Außenseite auf eisernen Stühlen aufliegen. Die angesichts der großen Höhe mangelhafte Stabilität wird durch diese exzentrische Belastung noch bedenklicher gestaltet. Da beim einheitlichen Bogen aus Betonblöcken eine wesentliche Ersparnis an Gerüstkosten ebenfalls erzielt werden kann, so fällt auch dieser letzte Vorteil des Zwillingsbogens dahin.

„Die Fundationen der Hauptpfeiler erscheinen ungenügend.“ Diese Hauptpfeiler sind wenig belastet und es werden die Lasten in einwandfreier Weise dem Felsgrund zugeführt ohne die zulässigen Spannungen zu überschreiten.

Auch der Vergleich der Kostensumme gibt zu Bemerkungen Anlaß. Hier sagt das Gutachten des Preisgerichts: „Die Kostensumme beträgt 1239 636 Fr. Dies ist im Verhältnis zu der nur 11 m breiten Brücke zu hoch.“ Auf die halbe Brücke länge ist die Breite der Brücke 17,60 m, also 2,60 m — nicht 1,30 m, wie das Preisgericht unrichtig bemerkt — größer als nach Programm verlangt war, der übrige Teil ist programmgemäß 15 m breit. Die Verfasser berechnen, daß unter Verzicht auf diese Verbreiterung der Preis sich auf rund 1170 000 Fr. ermäßigigt. Gerechterweise hätte also diese Zahl zum Vergleich herbeigezogen werden sollen. Ganz sonderbar ist es aber, von einer nur 11 m breiten Brücke zu sprechen, während die Nutzbreite doch überall mindestens 15 m beträgt. Will man die Kosten nach dem Verhältnis der Bausumme zur Breite des Hauptgewölbes beurteilen, so ergibt sich, daß von den prämierten Entwürfen vier teurer und nur zwei billiger sind. Von einer besonders teuren Brücke kann also nicht gesprochen werden. Offenbar röhrt dieser Widerspruch daher, daß das Preisgericht bei Zwillingsbögen den Zwischenraum einfach der Gewölbebreite zuzählt! Der merkwürdige Gedankengang kommt in der Tabelle zum Ausdruck, (Fortschreibung auf S. 169.)



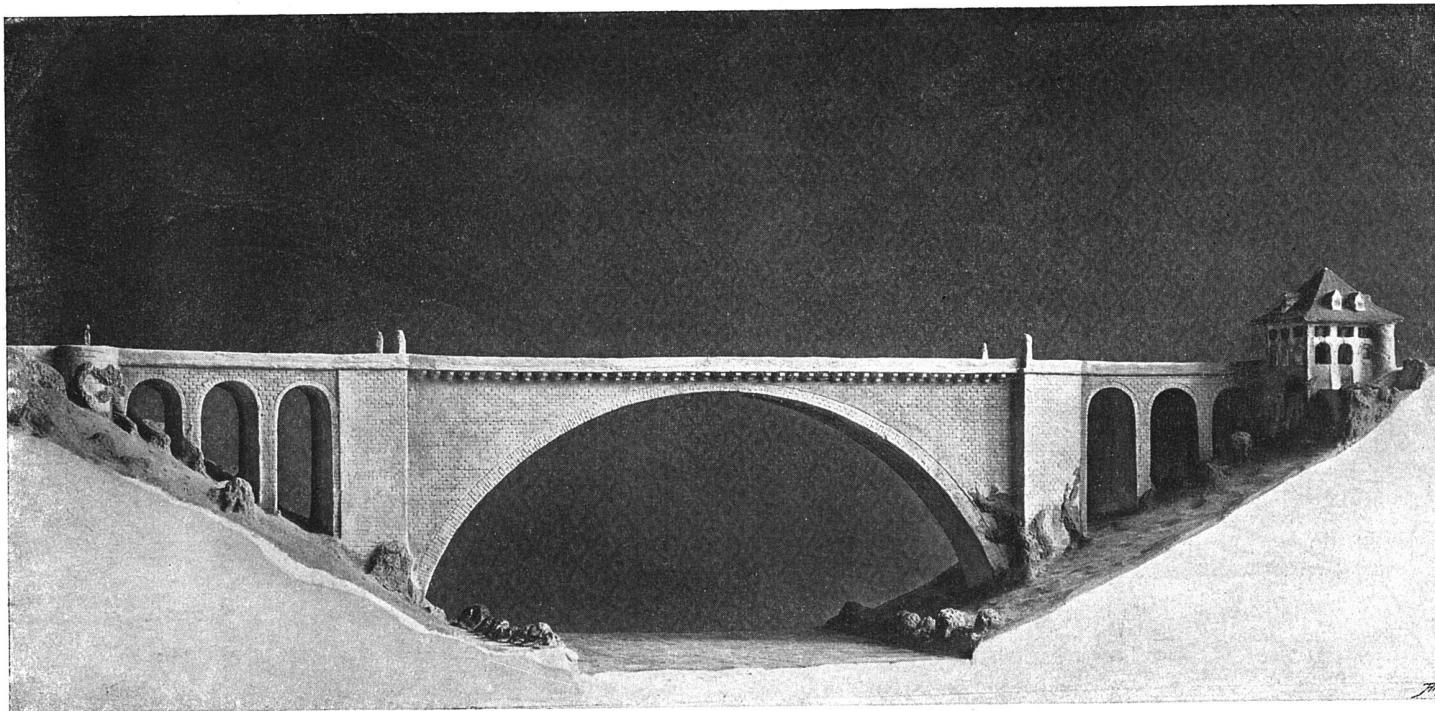
Blick von der Lorraine gegen die Schützenmatte

Nach der Temperazeichnung der Architekten



Architekten (B. S. A.) Jöß & Klauser in Bern.
— Ingenieurfirma Maillart & Cie. in Zürich

Wettbewerb für die neue Lorraine-Brücke in
Bern. — Entwurf „Alte Form, neues Gefüge“



Photographie nach dem Originalmodell

Phot. Henn, Bern

Architekten (B. S. A.) Jöß & Klausen in Bern.
— Ingenieurfirma Maillart & Cie. in Zürich

Wettbewerb für die neue Lorraine-Brücke in
Bern. — Entwurf „Alte Form, neues Gefüge“

die dem Jurybericht beigefügt ist; dort heißt es beispielsweise:

Gewölbestreifen

Nr.	Zahl	Breite
3	2 à 4,90	15,80
8	2 à 5,00	15,00
14	2 à 4,30	12,60
16	2 à 5,00	13,00
	usw.	

Nach unseren Begriffen ist $2 \times 4,90 = 9,80$;
 $2 \times 5 = 10$ usw.

Ganz abgesehen von den in vorliegendem angeführten Eigentümlichkeiten des Gutachtens, die es dem Konkurrenten sehr erschweren, an eine seriöse Beurteilung der Projekte durch das Preisgericht zu glauben, drängt sich unwillkürlich die Frage auf, was für einen Nutzen die ausschreibende Behörde, die Baudirektion

der Stadt Bern, aus dieser Konkurrenz gezogen hat. Sie hat für die ausgeworfenen 10 000 Fr. vier Varianten des vor 15 Jahren mit einem ersten Preis gekrönten Projektes „Ehre dem Stein“ von Oberingenieur Dr. Moser erhalten, von denen eine sich allerdings durch bessere architektonische Behandlung auszeichnet, sowie ein Projekt nach System Melan; fürwahr, nicht gerade viel Neues für 10 000 Fr. Der Zweck der Ausschreibung und der Wunsch des Stadtrats, Vorschläge für neue Konstruktionsarten zu erhalten, wurde infolge der einseitigen Stellungnahme des Preisgerichts nicht erfüllt. Dieses wenig erfreuliche Resultat ist ein neuer Beweis dafür, daß die richtige Wahl der Preisrichter eine Hauptbedingung für das Gelingen eines Konkurrenzausschreibens ist, wenn dieses neue Ideen in moderner Technik als Resultat bringen soll und nicht Varianten alter Systeme.

Die Moderne und das neue Barock.

Von Gustav Ebe.

Eine bedeutsame Erscheinung in der neuzeitlichen geistigen Strömung auf dem Felde der architektonischen Stilistik bildet die starke Anteilnahme, die sich den Aufgaben der Städtebaukunst zuwendet. Man betont in der Anlage der Städte heute weniger das malerische Prinzip als die hygienischen und verkehrsfördernden Maßnahmen. Es scheint danach die Gestaltung des Städtebildes in seiner Gesamtheit in den Vordergrund der Erörterungen gerückt zu sein und dagegen das Interesse der Fachkreise für das künstlerische Werden und die Schätzung des Einzelbauwerks in geringerem Maße betont zu werden. Indes dürften diese anscheinend rivalisierenden Richtungen im Architekturstil bald wieder zu einem befriedigenden Ausgleich gelangen; denn der Wert einer Stadtanlage wird nicht allein durch die zweckmäßige Planung der Straßenzüge und Plätze, sondern ebenso sehr durch die Ausgestaltung der einzelnen Bauwerke bestimmt. Versucht man nun die Richtung der neueren Architekturschule näher zu charakterisieren, so zeigt es sich, daß von allen historisch hergebrachten Stilarten das Barock der Moderne am nächsten steht. Man kann in vielen Fällen die Moderne als eine Fortsetzung des Barocks in neuzeitlicher Umformung bezeichnen. Die gleichzeitig erfolgte gelegentliche Wiederaufnahme der mittelalterlichen Stilarten kommt für die Erscheinungen der Moderne weniger in Betracht; denn Romanismus und Gotik bebauen ihr eigenes Feld, ihre heutige Wiedergabe hält sich strenger an die historische Schablone und gestaltet dem gesteigerten individualistischen Empfinden der Neuzeit einen knapperen Spielraum, wenn auch ihre Bedeutung, vornehmlich in der Betonung des Heimatlichen, anerkannt werden muß.

Das frische Aufblitzen der Geister, welches am Ende des 16. Jahrhunderts den Barockstil hervorbrachte, bevorzugte in den Formen immer noch die römische Antike, aber sie übernahm diese mit bewußter Freiheit und brachte dieselbe nach eigenen Gesetzen zur Verwendung. Dagegen hatte die Frührenaissance meist die im Mittelalter geschaffenen Grundtypen benutzt und nur die Einzelformen nach dem Vorbilde der Antike umgebildet, und zwar mit entschiedener Vorliebe für die dekorative Wirkung. Später bemächtigte sich die Hochrenaissance nach ernsthaften Studien des ganzen Formenschatzes der klassischen antiken Baukunst, mit ihrem gesamten Gerüst von Säulen- und Pilasterstellungen, Arkaden, Hauptgesimsen, Friesen und Dreiecksgiebeln, nicht weniger aller Einzelheiten in Bildung der Kapitale, Gesimse, Einfassungen und Bekrönungen der Öffnungen. Zugleich suchte man den Kanon der antiken Verhältnisse zu erforschen und hielt sich streng an die erlangten Resultate, besonders die Säulenordnungen betreffend, gebunden. Die Folge dieser Bestrebungen war eine gewisse Fesselung der freien Schöpfungskraft, eine Unfreiheit im Ausdruck moderner Bauideen und in der Bildung entsprechender Typen für neue Gebäudeklassen. Indem man sogar die inneren Lebensbedingungen, aus denen die Schöpfungen der Antike hervorgegangen waren, auf moderne Verhältnisse zu übertragen suchte, wie es noch Palladio in seinen Palästen und Villen tat, kam man in der profanen aber auch in der kirchlichen Außenarchitektur zu prunkvollen, jedoch für den Inhalt der Bauten unbezeichnenden Fassadenbildungen.

Eine unbedingte Befreiung von der Starrheit der Regeln brachte erst das aufstrebende Barock mit seinem großen Vorläufer Michelangelo. Man kann das innere Wesen des Barockstils nur verstehen, wenn man sich in den Drang einer schaffensfreudigen, geistig hochbewegten