

| | |
|---------------------|--|
| Zeitschrift: | Schweizerische Bauzeitung |
| Herausgeber: | Verlags-AG der akademischen technischen Vereine |
| Band: | 83/84 (1924) |
| Heft: | 12 |
| Artikel: | Die Entwicklung der modernen Baukunst in Holland: Vergangenheit, Gegenwart, Zukunft: Vortrag |
| Autor: | Oud, J.J.P. |
| DOI: | https://doi.org/10.5169/seals-82763 |

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

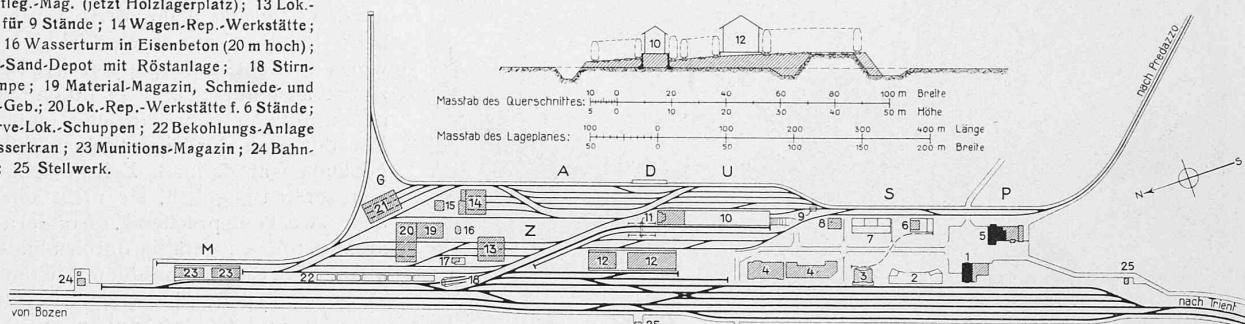
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 22.02.2026

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

Abb. 22. Der Anschlussbahnhof Auer der schmalspurigen Fleimtalbahn (Geleise dünn) an die Brennerbahn (Geleise dick ausgezogen).

LEGENDE: P Personenbahnhof; S Stückgut u. Vieh; U Umlade- u. Verschiebe-Bahnhof; D Desinfektion; A Abstell-Bahnhof; Z Zugförderungen u. Werkstätten-Bahnhof; G Geleise-dreieck; M Munitions-Bahnhof. — 1 bis 3 Aufn.-Geb., Laderampe u. Güterschuppen der Brennerbahn; 4 Freiladeplatz (Sanitäts-Baracken); 5, 6 Aufn.-Geb. u. Güter-Mag. d. Fleimtalbahn; 7 Viehhof; 8 Bahnerhaltungs-Magazin; 9 Brückenwage; 10 Umladerampe, z.T. gedeckt, mit Kanzleieinbau; 11 Umlade-Portal-Kran; 12 Verpfleg.-Mag. (jetzt Holzlagerplatz); 13 Lok.-Remise für 9 Stände; 14 Wagen-Rep.-Werkstätte; 15 Oel; 16 Wasserturm in Eisenbeton (20 hoch); 17 Lok.-Sand-Depot mit Röstanlage; 18 Stern-Laderampe; 19 Material-Magazin, Schmiede- und Kanzlei-Geb.; 20 Lok.-Rep.-Werkstätte f. 6 Stände; 21 Reserve-Lok.-Schuppen; 22 Bekohlungs-Anlage mit Wasser-Kran; 23 Munitions-Magazin; 24 Bahnwärter; 25 Stellwerk.



(Schwingung) des Pfahles bei der Rammung der eisernen Formen war es möglich, jeden Pfahl so lange zu rammen, unter Umständen mehrmals mit Schotterverdichtung des Bodens, bis die für ihn gewünschte Tragfähigkeit vollkommen erreicht war. Im ganzen wurden über 900 Stück solcher konischer Betonpfähle mit bestem Erfolg zur Ausführung gebracht. Deren Länge schwankt zwischen 3,50 m und 4,00 m, die Nutzlast beträgt 18 bis 20 t pro Pfahl. Durch die Verwendung dieser Gründungsart wurde gegenüber den weit weniger tragfähigen Holzpiloten auch noch das teure Hinabführen der Gebäudefundamente bis unter den tiefsten Grundwasserstand erspart.

Art und Umfang der ausgeführten Hochbauten sind in der Legende zu Abb. 22 angegeben; sie wurden grösstenteils unter Verwendung von Eisenbeton-Konstruktionen hergestellt, und, was die Zugförderungs- und Werkstättenbauten anbelangt, mit den modernsten Maschinen und Einrichtungen (Lokomotiv-Hebeböcken, mech. Rädersenke

usw.) ausgerüstet. Um die Arbeit an Lau- und Triebwerk der Fahrbetriebsmittel zu erleichtern, wurde beim Bau der Lokomotiv-Reparatur-Werkstätte, anstelle der gewöhnlichen engen Arbeitsgruben, unter den Geleisen ein Pfeilerbau zur Ausführung gebracht, der dem Werkstättepersonal nach allen Richtungen hin volle Bewegungsfreiheit gestattet (Abb. 24). Konstruktiv wurde hierbei in jedem Belange auf die spätere Umwandlung der Spur auf das Mass von 1,00 m entsprechend Bedacht genommen.

Die für eine schmalspurige Lokalbahn ungewöhnlich grosszügige Anlage und Ausrüstung des Anschlussbahnhofes Auer kam in erster Linie unter dem Zwange des Krieges und seiner ungewöhnlichen Erfordernisse zu stande; sie wird jedoch nach erfolgtem Ausbau des umfangreichen Südtiroler-Meterspur-Netzes als Haupt-Reparaturstelle für das gesamte rollende Material dieser Linien auch den Friedenszwecken durchaus entsprechen und somit voll zur Ausnutzung gelangen.

Die Entwicklung der modernen Baukunst in Holland: Vergangenheit, Gegenwart, Zukunft.

Vortrag, gehalten im Zürcher Ing.- und Arch.-Verein am 27. Febr. 1924 von Architekt J. J. P. Oud, Stadtbaumeister in Rotterdam.

(Mit Benützung des Manuskripts, gekürzt.)

Wenn man von der modernen Baukunst Hollands sprechen will, so ist hier, wie bei allen Erscheinungen, die in steter Entwicklung begriffen sind, schwer festzustellen, wo man anfangen, und wo man aufhören soll. Es wird von Modernität gesprochen — zu viel, sagt man —, aber das Neue, Zeitgemäss, auch zeitlich Bedingte, hat in Perioden künstlerischen Aufschwungs die Künstler immer heftig bewegt, und auch zur Ausserung durch das Wort gedrängt, wodurch auch echtes geistiges Wollen einen Anstrich von Absichtlichkeit bekommen kann, wie das in der Renaissance sehr deutlich zu Tage getreten ist.

Man kann zugeben: nichts ist relativer und flüchtiger als das Moderne; sein Wesen ist die Veränderlichkeit, das „Moderne“ lässt sich geradezu definieren als das „Wechselnde im Sinn des Werdenden“. Demnach braucht das Moderne durchaus nicht immer in seinem ganzen Umfang auch das „Neue“ zu sein, denn das Moderne ist das Individuell Werdende, während das Neue das Kollektiv-Werdende ist, ein Unterschied von fundamentaler Bedeutung für die Entwicklung der Kunst. Es ist einleuchtend, dass von einem Beginn des „Moderne“ oder des „Neuen“ nie die Rede sein kann, Ursache und Wirkung lösen einander in ewiger Bewegung ab, ohne scharfe Grenzen; versuchen wir trotzdem Abschnitte festzulegen, so werden sie am ehesten zu finden sein in Epochen, in denen die Entwicklung mehr sprunghweise als kontinuierlich vor sich gegangen ist.

Mit diesen Einschränkungen können wir im Interesse einer klaren Darstellung und wegen der hervorragenden Persönlichkeit des Künstlers sagen, dass Cuypers den Grundstein zur modernen Architektur Hollands gelegt hat. Er war der Erste, der in die abwechselnd romantischen

und klassizistischen Stilnachahmungen, in denen auch die holländische Architektur des letzten Jahrhunderts gefangen war, wieder kräftig subjektives, elementar-künstlerisches Leben brachte; eine Subjektivität — es muss leider gleich gesagt werden — deren ungehemmtes Wuchern der Baukunst von Morgen ebenso sehr schaden kann, wie ihr Aufleben die Architektur von Heute gefördert hat.

Cuypers kam persönlich nicht über eine subjektive Interpretierung der überkommenen Stilformen hinaus; als Schüler von Viollet-le Duc verwendete er gerne gotische Formelemente, daneben aber auch klassizistische, und abgesehen davon legte er ganz im Sinn seines Lehrers grossen Nachdruck auf die rationell-konstruktiven Fragen. Auch hierin erwies er sich also als Anreger jenes holländischen Architektur-Rationalismus, der später besonders durch Berlage zur Blüte kam. Cuypers hat demnach die neue Baukunst Hollands mehr innerlich vorbereitet, als in seinen Werken verwirklicht, und die folgende Architekten-Generation suchte seine noch unklaren Grundsätze folgerichtig zu entwickeln, indem sie einerseits konsequent seinen Rationalismus ausbaute, andererseits der Baukunst wieder jene inneren, ursprünglichen Gefühlsinhalte geben wollte, die der akademisch-kalten Stilarchitektur völlig abhanden gekommen waren. Beide, im Grunde gegensätzlichen Tendenzen verband zunächst die Primitivität ihrer Absichten, das Bedürfnis, vom Wust des Stilplunders loszukommen.

Frühe Arbeiten Berlages (Vorentwürfe zur Börse in Amsterdam) lassen sich in ihrer Formensprache auf späte Bauten von Cuypers (Reichsmuseum, Hauptbahnhof Amsterdam) zurückführen; sonst aber ist dessen Einfluss im einzelnen gering gewesen, weil er seinen Individualismus

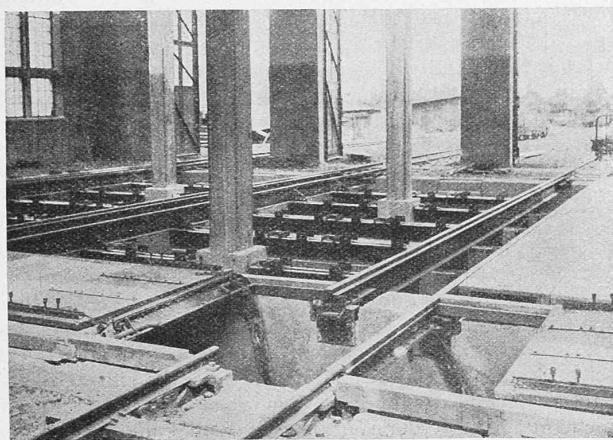


Abb. 24. Inneres der Lok.-Rep.-Werkstätte Auer. Bodenbelag abgehoben, vorn mechanische Rädersenke (ein Schienenstrang ausgehoben).

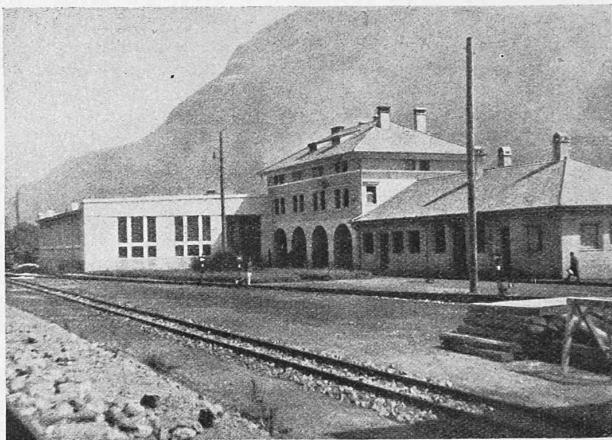


Abb. 23. Lokomotiv-Reparatur-Werkstätte mit Kanzlei und Magazin im Anschlussbahnhof Auer der Fleimstalbahn.

eben doch noch mit den vorhandenen, zu überwindenden Stilmitteln ausdrückte.

Es ist aber die Tragik jeder aufs Elementare gerichteten Kunstauffassung, wie es ja die moderne durchweg ist, dass sie sich zwar die immer neue freie Gestaltung aus den Urgründen heraus zum Ziel setzt, dass sie aber trotzdem letzten Endes sich immer wieder als der Ausbau mehr oder weniger gewaltsam verdrängter Form-Traditionen erweist. So wenig wie irgend eine andere Entwicklung kann sich die künstlerische der innern Kausalität entziehen. Wohl kann sie mehr gleichmässig, oder mehr sprunghaft vor sich gehen, kann sie erst aufbauen und dann Ueberholtes abbrechen, als ruhige Evolution, oder stürmischer zuerst niederreisen und dann neu bauen als Revolution: aber auch diese entgeht dem allgemeinen Zusammenhang nicht, und kommt vom Vergangenen bestenfalls rein äusserlich los. Formschöpfung und Formvernichtung, Zerstörung und Aufbau sind die Pole künstlerischer Evolution, je grösser die Distanz oder die Spannung zwischen ihnen, desto kleiner der absolute Kunstwert der einzelnen Leistung, desto intensiver aber die Entwicklungsaktivität.

Dieser Prozess von Formzerstörung und Neubildung begann in Holland erst wesentlich nach Cuypers, er setzte hauptsächlich ein mit Berlage, der dort anfing, wo Cuypers aufgehört hatte. H. P. Berlage, Schüler eines Semper-Schülers¹⁾, hat im Beginn seiner Laufbahn die herkömmlichen Formen auf jede Weise angewandt; der Vortragende zeigte einen grauenhaften Entwurf für ein Mausoleum, in dem griechische, gotische, Renaissance-Formen und ganze Bauteile in unerhörter Weise vermengt und übereinander getürmt waren, ein Monstrum, das Gipfel- und Wendepunkt der akademischen Formvermischung zugleich war; auf diesem Weg war schlechterdings nicht mehr weiter zu kommen.

Cuypers hatte die Vertiefung der Architekten angestrebt durch Subjektivierung des Stilmaterials; Berlage erkannte die Unzulänglichkeit dieses Verfahrens, und so suchte er durch alle Formen hindurch auf den Kern der architektonischen Realität durchzudringen. Von hier aus, also von innen nach aussen wollte er zur unmittelbaren Gestaltung kommen. Es wurde vorhin gesagt, dass bei solchen Reformationen ebenso schöpferische wie vernich-

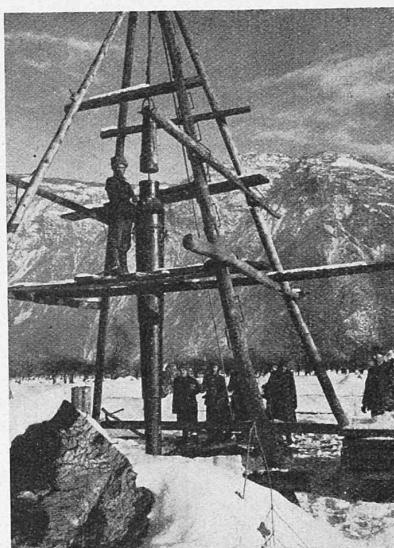


Abb. 25. Pilotierung im Gelände des Anschlussbahnhofs Auer.

tende Kräfte mitwirken müssen. Klarheit des Schaffens ist in solchen Perioden selten zu erreichen, und auch Berlagess frühe Arbeiten geben ein verwinkeltes Bild widerstreitender Bestrebungen, das rein ästhetisch nicht befriedigt. Mehr tragisch als schön, waren diese Bauten der Uebergangszeit doch von bahnbrechender Bedeutung für die Baukunst Hollands.

Der im Sinn von Viollet-le-Duc gothisierende Rationalismus von Cuypers beschränkte sich noch ganz auf das Ästhetische, jeder architektonische Schmuck sollte aus der Konstruktion entwickelt sein: ob sich das Vorhandensein dieses Schmuckes aber überhaupt, sei er nun im einzelnen rationell oder nicht, rationell rechtfertigen lasse, wurde nicht gefragt. Berlagess Rationalismus umfasste ein breiteres Gebiet, er bezog sich auf alle Lebenserscheinungen, die für die Architektur irgendwie Bedeutung hatten, und darin berührte er sich mit verwandten Tenden-

zen des Auslandes, mit Wagner, Van de Velde, Behrens (ehe dieser begonnen hatte, mit Berliner Neuromantik und Filmgesellschaften zusammenzuklingen). Das Programm dieser, in ihren Resultaten national gefärbten, in ihrer Grundtendenz aber ganz internationalen Bestrebungen war die baukünstlerische Gestaltung aus dem praktischen Bedürfnis des Lebens heraus, unter Anerkennung und Verwendung aller neuen technischen Errungenschaften; ein Programm, heute so noch aktuell wie damals.

Jeder vorwärtsdrängende Künstler hat aber nur eine ganz beschränkte Menge revolutionärer Aktivität; und gerade dem echten Künstler, der nicht Nur-Revolutionär ist, wie allzuviel in unserer Zeit, ist Revolution überhaupt nur Mittel, nur ein Raumschaffen für positives Gestalten, nie Selbstzweck. Ist er eine stark polemische Natur, so überwiegt bei ihm anfangs der Drang zum Problem die Liebe zur Kunst; er treibt mehr an, als dass er ergreift und röhrt. Allmählich überwiegt dann die Liebe zum Werk die Tendenz, er ergibt sich der Kunst, versenkt sich in die Vollendung des fragmentarisch schon Erreichten, und bemüht sich nur noch nebenbei um die prinzipiellen Probleme. Auch in Berlage haben sich diese Kräfte ausgetragen; nachdem er als Pionier den entscheidenden Stoß gewagt hatte, gewannen die aufbauenden Tendenzen das Uebergewicht über das Problem, und seither hat er Bauten geschaffen, die zu den besten aller Zeiten in Holland gehören. Seiner Loslösungen vom Akademismus verdanken

¹⁾ Berlage studierte 1875 bis 1878 an der Bauschule der E.T.H. in Zürich, wo Semper von 1855 bis 1871 gelehrt hat. Red.

sie die Freiheit der Formgebung, seiner akademischen Erziehung ihre straffe innere Gebundenheit.

Immerhin klebt auch diesen Arbeiten noch allerhand traditioneller Ballast an, in der Praxis verengt sich der Wirkungsbereich seines Rationalismus noch oft auf die Formgebung selber, der allzu aufdringlich die Forderung der technischen Konstruktion, und zu wenig die des praktischen Lebens zugrunde liegen. Denn wenn auch die Konstruktion einen sehr vornehmen Platz im Gesamtkomplex der künstlerischen Gestaltung einnimmt, so sollte sie doch nicht ästhetisch allein massgebend sein: nicht die Konstruktion eines Stuhls ist die Hauptsache, sondern das bequeme Sitzen.

Weil sich die Technik den praktischen Bedürfnissen ohne Nebengedanken hingab, kam sie zu neuer, und charakteristischer Gestaltung. Es folgt daraus nicht, dass Automobile, Flugzeuge, Maschinen für den Architekten vorbildlich sein sollen, keine Gleichstellung von Baukunst und Technik, wie sie eine gewisse Art mechanistischer Aesthetik behauptet¹⁾; wohl aber kann die Maschine dem Architekten Ansporn und Belehrung sein. Freilich hat es die Maschine leichter, ein kollektives, neues, elementares Formwollen auszudrücken, das sich nur um das Funktionelle zu bemühen hat, während eine organische Baukunst von vornherein ausser ihren inneren Zwecken auch noch äussere aesthetische Beziehungen, zur Umgebung beispielsweise, in sich schliesst.

Obwohl sich also Berlage in seiner Formgebung mehr von der Konstruktion, als vom Lebensbedürfnis leiten liess, tat er auch dies noch zu wenig folgerichtig, um schon dadurch zu evident neuen Formen zu gelangen. Zwar plädierte er für die materialgerechte Anwendung der neuen Konstruktionsmethoden und Materialien; in seiner eigenen Praxis aber passte er sie mehr den herkömmlichen Bauweisen geschickt an, als dass er sie gestaltete. Nur in seinem, schon der späteren Zeit angehörigen Kontorgebäude in London hat er auch praktisch eine Lösung versucht, die seinen Theorien entspricht, und dabei kam er zu einer ganz anderen Formensprache, die der Ueppigkeit akademischer Arbeiten gegenüber fast nüchtern anmutet; doch liegt ja oft mehr Leidenschaft in der Askese als in der Entfaltung. Darum sind Berlages Bauten, wenn man diesen heissen Kampf um organischen Ausdruck betrachtet, dem sie ihre strenge Formgebung verdanken, im Grund eher innerlich bewegt, ja romantisch zu nennen, als nüchtern.

Trotzdem wirkten in seinem Schaffen stark zurückhaltende Tendenzen, denn abgesehen von seinem Streben nach Sachlichkeit zwang ihn seine Auffassung von Monumentalität, die kaum erst entfesselte individuelle Freiheit sogleich wieder der Gesetzmässigkeit eines höheren Schönheitsbegriffs unterzuordnen. Wurde so Berlage kraft seiner meisterhaften Selbstbeherrschung hauptsächlich zum Fortsetzer des Cuyper'schen Rationalismus, so gab sich die folgende Generation, aus Reaktion gegen diese Zurückhaltung gewissermassen, umso mehr dessen Individualismus hin, denn jede neu errungene Freiheit will erst bis an ihre Grenzen ausgekostet sein, bis sie sich von neuem ins Joch einer Tradition beugt.

*

Es ist die sogen. *Amsterdamer Schule*, neben deren Führer M. de Klerk²⁾ noch Kramer und Von der Meij zu neunen sind, die den Subjektivismus bis zum Aeussersten ins Romantisch-Phantastische hetzt, ohne sich um das Stil-Problem noch im mindesten zu kümmern. Dabei mögen einige zum Exzess verlockende neue Möglichkeiten der Betontechnik und Ziegelfabrikation, des Dachdeckens usw. mitgewirkt haben, sowie der Umstand, dass meist keine Monumentalbauten, sondern nur Wohnbauten zu erstellen waren, bei denen, sofern man bei bescheiden-zweckentsprechenden Lösungen bleiben wollte, keine grossen Lor-

¹⁾ Vergl. z. B. «La Conception rationnelle et conséquente», Vortrag von H. Van de Velde, in «S. B. Z.» vom 30. März und 6. April 1918. Red.

²⁾ Gestorben im Dezember 1923. Red.

beeren zu pflücken waren. Ein Lichtbild des Wohnungsblocks Hille (Amsterdam), einer Jugendarbeit de Klerks, ergab die merkwürdige Beobachtung, dass sich die Formensprache dieser Individualisten mehr auf die Stilarchitektur, als auf Berlage zurückführen lässt, dessen Einfluss mehr in indirekt-anregendem als in direkt-vorbildlichem Sinne wirkte. In ihrer Extravaganz stechen diese Bauten von der akademischen Architektur ebenso ab wie von der organisch gerichteten modernen. Dem Rationalismus ist in jeder Form vollkommen abgeschworen und sein Gegensatz zum Subjektivismus ist auf die Spitze getrieben. Das eben erst neu eroberte Prinzip einer organischen Baukunst geht wieder ganz verloren, und der Akzent, durch Cuypers und Berlage von aussen nach innen verlegt, liegt jetzt wieder ganz auf dem Aeusseren. Nicht den praktischen Bedürfnissen des täglichen Lebens entwächst die neue Formgebung, sondern dem Streben nach auffälliger Erscheinung.¹⁾ Die der Wirklichkeit entfliehende Inspiration, das vorgefasste Bild der Strasse, der Fassade, wird Hauptsache und Grundlage der Gestaltung, und ihr wird erst hinterher der Zweck, die Realität angepasst. Immerhin, selbst wenn man sich zu dem Wesen dieser Baukunst, die alle Grundsätze der Architektur in jeder Hinsicht verneint, ganz ablehnend verhält, ist zuzugeben, dass sich in ihren besten Erzeugnissen, z. B. in manchen Arbeiten von de Klerk eine grosse Begabung ausspricht. Aeusserste Gesetzmöglichkeit, eine Fülle endlos variierter Fenster-, Tür-, Balkon- und Erkermodelle, gewagte, oft ganz unkonstruktive Zusammenstellungen ungeeigneter Materialien blos der Form und Farbe zuliebe, handwerklich wundervoll gearbeitete, eigenwillige Details, eine schwungvolle, aber völlig irrationelle, nur ästhetisch begründete Massengruppierung sind einige dieser Mittel, mit denen sehr originelle, oft grosszügige (aber, fügen wir hinzu: theatralisch-leere) Strassenbilder erzielt worden. Diese ganze virtuose Kunst, der jeder feste Boden einer architektonischen Realität fehlt, ist der Ausdruck einer künstlerischen Weltanschauung, die nur für sich besteht, l'art pour l'art, und deren Vertreter sich in die Möglichkeiten ihres eigenen Talentes versenken, ohne sich den objektiven Grundsätzen unterordnen zu können, die schliesslich jeder hohen und allgemeinen Baukunst zugrunde liegen.

Im Gesamtzusammenhang der holländischen fiel dieser Architektur die Rolle zu, ein Erstarren in der äusserlichen Form-Tradition Berlages zu verhindern. Gerade der modernen Baukunst kann das Fortdauern irgend einer persönlichen Formausrüstung gefährlich werden, und zu neuem Formalismus, zu neuer Akademie versteinern. Immer wieder sind die formalen Resultate neu zu überprüfen, der Erscheinung nach zu zerstören, dem Gehalt nach zu korrigieren. Ganz ohne Absicht hat dieser Individualismus also das Verdienst, der holländischen Baukunst den Weg zu weiterer Entwicklung offen gehalten zu haben, zudem aber noch ein anderes: ihre Vergewaltigung jeder architektonischen Logik rief einer kräftigen Reaktion in umgekehrter, also rationeller, organischer Richtung. Diese Gegenbewegung sucht durchaus von innen nach aussen zu bilden, genau so wie die moderne Malerei nicht vom äusseren Objekt, sondern der inneren Vision ausgeht und nicht Abbildungen, sondern Gebilde schafft. Es liegt in der Natur dieser Bewegung, dass sie mehr als Formwollen, denn als Formsein betrachtet werden will, sie fängt jedes mal von vorne an, um sich stets folgerichtig von allem zu reinigen, was der Idee nur äusserlich, unorganisch anhaftet. Dieses Streben zur Klarheit und Sachlichkeit im höheren Sinn ist der eigentliche Grundzug des neuen Stiles, der sich freilich erst in grossen Umrissen am Horizont abzeichnet. Ein erstes und augenfälliges Ergebnis hiervon ist beispielsweise das Verschwinden des Ornamentes. Es ist uns zu nebensächlich und zu laut geworden in seinem Eigendasein als sinnvolle Form schon für sich allein scheint

¹⁾ Vergl. den illustrierten Aufsatz von Arch. M. Stam über «Holland und die Baukunst unserer Zeit» in Band 82 der «S. B. Z.» (Oktober-November 1923). Red.

es uns zu wenig verknüpft mit dem Ganzen, es stört dessen Einheit und konzentrierte Geschlossenheit.

Kein Gestaltungsverfahren scheint komplizierter, aus so unvereinbaren Gegensätzen gemischt wie das architektonische, doch lassen sich diese Komponenten in zwei Gruppen ordnen, deren eine die materiellen Faktoren des Zweckes, des Materials und der Konstruktion umfasst, während die ideellen Faktoren die andere ausmachen, nämlich die künstlerische Emotion, die alle Bestandteile zusammenfasst und das Widerstreitende eint und ausgleicht.

Unsere Zeit ist aber psychisch abgestumpft, und deshalb sensationsüchtig geworden, sie sucht den Reiz stark betonter Einseitigkeiten. Nun sind alle praktischen Faktoren, ausgenommen der Zweck, dem Fortschritt der technischen Entwicklung unterworfen, zudem zeigte der moderne Formwille auf technischem Gebiet seine ersten (weil hier leicht erreichbaren) Resultate, und so konnten unter den Architekten jene Nur-Techniker auftreten, die in ihrer einseitigen Bewunderung der Technik die ästhetische Seite völlig vernachlässigten. Von den Enttäuschungen ihres unvermeidlichen Fehlschlags verwirrt, wurden sie dann zu den Nur-Romantikern unserer Zeit (wenn denn dieses Wort schon durchaus in diesem Zusammenhang gebraucht werden soll), die ins andere Extrem pendelten, wo die absolute Aesthetik jede Technik ignoriert.

Aber nicht Technik oder Aesthetik allein, nicht nur Verstand oder nur Gefühl, sondern beider harmonische Einigung ist das Ziel baukünstlerischen Schaffens. Grundlegend bleibt dabei, dass die Realität, das Bedürfnis, Ausgangspunkt für jede ästhetische Gestaltung ist. Jedes vorgefasste Formschemata ist verwerflich; es vergewaltigt die unumgänglichen Notwendigkeiten und vergrößert den Zwiespalt zwischen innerem und äusserem Leben, der nur durch Bejahung, nie durch Verneinen der Wirklichkeit geschlossen werden kann.

Das technische Können unserer Zeit enthält noch viele Wunder, die sich künstlerisch noch nicht entfaltet haben, man denke nur an die früher unerhörten Möglichkeiten von Straffheit und Genauigkeit der Form, wie sie die Maschine bietet, oder an die des Auskragens und der Nahtlosigkeit beim Beton, an die Wunder der Eisenkonstruktionen oder an die Fortschritte der Spiegelglas-Technik, um nur einige zu nennen. Sie alle harren der Verwendung, die nur immer wieder an der Sentimentalität einer bequemen selbstzufriedenen Kunstanschauung scheitert.

Der Drang nach einer organischen, ornamentlosen, Gestaltung, die alle diese Möglichkeiten realisiert, ist der grosse, lebendige Grundzug, der durchaus international, so verschieden die jeweilige Oberfläche, das jeweilige Ergebnis aussehen mag, alle modernen Bestrebungen der Baukunst durchzieht, und Oud durfte ohne Chauvinismus sagen, dass die holländische Architektenschaft Wesentliches, ja Grundlegendes im Sinn dieser grossen Entwicklungslinie geleistet hat. So sind ihre Werke für uns nicht Vorbilder im

einzelnen, keine Muster zum Kopieren, wohl aber wertvolle Anregungen und Beispiele für eigenes, ehrliches Streben.

*

Interessante Lichtbilder belegten das Gesagte; schade, dass Herr Oud, vielleicht aus einer gewissen Scheu, Unpräpariertes auf Deutsch zu sagen, keine Einzel-Erläuterungen, dazu gab, obwohl er das, nach seinem sehr schön gesprochenen Vortrag gut hätte tun können, und gerne hätte man einiges über Farbe, Material und Konstruktion der ungewöhnlichen Bauten gehört. Da keine Grundrisse gezeigt wurden, war es natürlich schwer, die äusserst gruppierteren, in Einzelkuben aufgelösten Beispiele dieser modernen organischen Baukunst als wirklich organisch zu empfinden, und manchmal schien doch diese Auflösung fast als Sport, als Selbstzweck be-

trieben worden zu sein. In seinem straffen Aufbau und der sehr sorgfältigen Durcharbeitung war der Vortrag geradezu vorbildlich, und es war gewiss auch denen, die mit den holländischen Modernen nicht restlos einverstanden sind, ein Vergnügen und ein Genuss, Herrn Oud kennen zu lernen.

P. M.

Die Einfahrbahn für Automobile über der Fabrik Fiat im Lingotto bei Turin.

Mit dem Ausbau und der Entwicklung der Automobil-Industrie entstand auch die Notwendigkeit, die Fahrzeuge vor der Ablieferung einer besonderen Probefahrt zu unterziehen, um die Sicherheit für ihre absolute Fahrbereitschaft zu gewinnen. Das bei einem beschränkten Fabrikationsumfang sehr einfache Verfahren des Ausprobierens der Fahrzeuge auf der Strasse schafft grosse Schwierigkeiten, wenn die Produktion einen grösseren Umfang annimmt, denn es ist nicht leicht, einen zuverlässigen Stab von erfahrenen Einfahrern zu vereinigen, die, ohne einer ständigen und direkten Kontrolle unterworfen zu sein, für die volle Betriebsicherheit der Fahrzeuge, die man ihnen anvertraut hat, garantieren können. Ausserdem verursacht die grössere oder kleinere Entfernung zwischen der Fabrik und dem geeigneten Einfahrgelände immer einen Zeitverlust, der ein weiteres erschwerendes Moment dieser Probe bildet. Die italienische Automobilfabrik Fiat hat alle diese Schwierigkeiten auf eine bisher ungewohnte Weise überwunden. Die Fahrzeuge, die die Montage verlassen¹⁾, werden durch Lastenaufzüge auf die Dachterrasse des grossen Gebäudes befördert, die in ungefähr 30 m Höhe über Boden zu einer ausgezeichneten Rundbahn von 24 m Breite und mehr als 1 km Länge ausgebaut ist. Dort finden unter der direkten und ständigen Kontrolle des leitenden technischen Personals die Versuchsfahrten statt, bei denen unter Benützung der an den beiden extremen Punkten der Bahn gelegenen, mit 6 m überhöhten Kurven die Fahrzeuge mit ihrer Maximalgeschwindigkeit ausgefahren werden.

Die betreffende Bahn bildet das Dach eines riesigen, rechtwinkligen Fabrikgebäudes, der neuen Fiatfabrik im Lingotto bei Turin, ausschliesslich für die Herstellung von Automobilen bestimmt. Das Gebäude (Abbildung 1) besteht aus zwei, je 507,3 m langen Hauptteilen und zwei kleineren Flügeln, die zusammen eine Länge von

¹⁾ Näheres über die Fabrik vergl. „Ingegneria“ vom 1. März 1924.



Abb. 1. Gesamtansicht der neuen Automobilfabrik Fiat im Lingotto bei Turin.