Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 119/120 (1942)
Heft: 25

Artikel: Baugesinnung: Antrittsvorlesung
Autor: Hofmann, Hans
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-52381

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: 14.12.2025

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

INHALT: Baugesinnung. — Das Langschienen-Problem. — Sind Flanschen hoch beansprucht? — Wirtschaftlichkeit von Kläranlagen. — Mitteilungen: Thermoflex-Individualheizung. Die Anfänge des Höchstdruckdampfes. Der SVMT, Schweiz. Verband für die Materialprüfungen der Technik. Neue Werkstoffe im Baugewerbe. Der Quecksilberdampf-Mutator Sécheron. E. T. H.-Kurszusammenkunft 1918/22. Eidgen. Techn. Hochschule. Axe und Symmetrie. Die Hasler A. G., Werke für Telephonie und Präzisionsmechanik, Bern. Der Neubau der Tessiner Kantonsbibliothek. Eine Ausstellung griechischer und römischer Kunstwerke. Eine Binnenschiffahrts-Ausstellung in Genf. — Nekrologe: Eric Brown. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine.
Vortragskalender.

Band 119 Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich
Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet Nr. 25

Baugesinnung

Antrittsvorlesung von Prof. Dr. h. c. HANS HOFMANN, Architekt BSA
am 30. Mai 1942 im Auditorium III der E. T. H., Zürich

Mit meiner Antrittsvorlesung möchte ich versuchen, eine Frage, die mir nach meiner Wahl zum Professor an die Architekturabteilung unserer Hochschule mehrere Male gestellt wurde, zu beantworten. Ich wurde gefragt: Welchen Stil lehren Sie an der Hochschule?

Es war mir in keinem Fall möglich, den Frager nur mit einem Worte, weder mit den Worten «Neue Sachlichkeit», noch «Neues Bauen» oder «Heimatstil» zufrieden zu stellen. Diese Stilbezeichnungen genügen nicht, um meine Ansicht über das Bauen unserer Zeit klar und eindeutig zum Ausdruck zu bringen. Allein schon die Bezeichnungen «Neues Bauen» und «Heimatstil» lassen vermuten, dass wir wieder einmal an einem Wendepunkt unserer Architekturentwicklung angelangt sind. Noch viel deutlicher beleuchtet die Frage «Bauen Sie modern?» die Entwicklung der jüngsten Vergangenheit, die durch ihren rasch aufeinanderfolgenden Wechsel der Ansichten über Architektur dem raschen Wechsel der Mode gleicht. Sind wir heute glücklich wieder einmal so weit, einen neuen Stil zu kreieren, zum Beispiel den sogenannten Heimatstil? Ich möchte betonen, dass ich den Begriff Stil nur in dem beschränkten Sinne als Bezeichnung der formalen Gestaltung und nicht im Sinne von Lebensstil gebrauche, so wie wir bei der Nennung «romanischer Baustil» in erster Linie an das Würfelkapitäl, an das Würfelgesims und an den Bogenfries denken. Kann das nun aber unsere Absicht sein, die Entwicklung unserer Baukunst mit einem modischen Stil fortzusetzen und sie weiterhin in dem kurzfristigen Pendelschlag von actio und reactio ablaufen zu lassen? Durch diese Fragestellung werden wir veranlasst, uns zu besinnen: erstens auf die Grundlagen des Bauens, zweitens auf die Eigenart der Gegenwart und drittens auf die Entwicklung in der Vergangenheit.

Das Studium des reichhaltigen Bilderbuches der Kunstgeschichte, das, nebenbei bemerkt, nur eine Auswahl der besten Bauten der jeweiligen Zeitepochen zeigt, lässt uns erkennen, dass die materiellen Grundlagen des Bauens zu allen Zeiten die selben waren und die wir in aller Kürze mit den Worten: Zweck, Standort und Klima, Material und Konstruktion bezeichnen können. Ich glaube, nie wurde ein Bau nur der formalen Gestalt willen errichtet. Wir konstatieren weiter, dass den grossen Stilepochen eine Zeitdauer von mehreren Generationen beschieden war, und wenn wir unsere Betrachtung selbst nur auf das Wohnhaus beschränken, können wir feststellen, dass sich die Typen von Wohnhäusern oft über Jahrhunderte erhalten haben. Die Kunstwissenschaft hat über die Baukunst der Vergangenheit das Material gesammelt, geordnet und gedeutet und uns ein reiches Bildermaterial der Formen aller Stile zur Verfügung gestellt.

Gegen die Jahrhundertwende sind die Architekten der Versuchung erlegen, diese Schatzkammer der Stilformen zu plündern und einzelne Stilepochen zu kopieren oder mit Stilformen verschiedener Zeiten eine neue Stilblüte zu züchten. Sie haben damit auf das Recht und die Pflicht, die jeder Generation zustehen, zeitgemäss zu bauen, verzichtet. Eine auf der Vergangenheit fussende Form- und Stillehre hat die damalige Architektur beherrscht, und dies in einem Zeitpunkt, in dem die neuen Baumaterialien Eisen und Eisenbeton zur Verfügung standen, die durch die statische Wissenschaft bis dahin ungeahnte Konstruktionsmöglichkeiten erlaubten. Es gab damals bereits nicht mehr den Baumeister vergangener Zeiten, den Baukünstler und Konstrukteur in einer Person, sondern es gab den Architekten und Bauingenieur. Es gab die Architektur und das Bauingenieurwesen. Zwei Beispiele mögen noch besser die damalige Situation beleuchten: Als erstes Beispiel das städtische Miethaus, das Spekulationsobjekt mit den Hinterhäusern, den zu engen Hinterhöfen, den sonnenlosen und ungesunden Wohnungen, aber mit der prächtigen Strassenfassade à la Renaissance oder dekoriert mit einem Potpourri verschiedener kopierter Stilformen. Als zweites Beispiel die weitgespannte Strombrücke in Stahl mit den mittelalterlichen Burgattrappen als Brückenköpfe. Diese Beispiele sind symbolisch für die damalige Symbiose von nackter Zweckerfüllung und sogenannter stilgerechter Architektur. Bei der Zusammenarbeit von Ingenieur und Architekt übernahm dieser nur die Rolle des Dekorateurs und nicht die des künstlerischen Mitarbeiters für die formale Gestaltung des technischen Bauwerkes. Der Aufgabenkreis des Architekten war beschränkt, vor allem auf die öffentlichen Bauaufgaben. Die Planung des städtischen Miethauses war der Spekulation überlassen und die Stadtplanung in der Zeit des grössten Wachstums der Städte dem Techniker. Wir alle kennen die Stadtquartiere, die in jener Zeit entstanden sind, wir haben sie ja geerbt. Der Jugendstil hat sich dann von der Vormundschaft durch die Formenwelt vergangener Zeiten befreit und sich eine neue Formensprache geschaffen, aber ohne den Aufgabenkreis wesentlich zu erweitern.

Die Generation nach dem Weltkrieg 1914/18 hat es abgelehnt, die Erbschaft der Architektur um die Jahrhundertwende anzutreten. Richtiger ausgedrückt: w i r haben sie abgelehnt, denn ich habe die Bewegung, die wir mit « N e u e s B a u e n » bezeichnen, aktiv und mit Ueberzeugung mitgemacht und ich möchte betonen, dass meine Ausführungen über diese Bewegung nicht mit überheblicher Objektivität erfolgen, sondern im Sinne von Selbsterkenntnis und, wenn Kritik geübt wird, im Sinne von Selbstkritik. Wir werden dem «Neuen Bauen» nur gerecht, wenn wir uns die damalige Situation vergegenwärtigen, wie ich versucht habe, sie in aller Kürze zu schildern. Wir wollten vor allem wieder zeitgemäss bauen und nicht nur neue Formen, sondern auch neue Grundlagen schaffen, die den neuen Erkenntnissen der Zeit entsprachen, vor allem denen der Statik und der Hygiene.

Es ist nicht von ungefähr, dass der Name dieser Bewegung «Neues Bauen» und nicht «Neue Architektur» lautete. Das Wort Architektur hatte damals den Beigeschmack von formalistischer Architektur, die die Grundrissgestaltung der dekorativen Fassade unterordnete und die Werke von Malerei und Plastik zu Dekorationselementen degradierte. Diese Architektur beschränkte sich auf einen kleinen Aufgabenkreis und auf einige wenige Architekturrezepte, wie z. B. Axe und Symmetrie, die aber oft in sinnloser Art auf die kleinsten Bauobjekte angewendet wurden, z. B. auf die kleinste Villa, ja sogar auf die Möblierung des Salons. Das neue Bauen war in erster Linie eine Säuberungsaktion, radikal und ungestüm, und kann am besten mit einer Revolution mit allen ihren Vor- und Nachteilen verglichen werden. Wir wissen heute, dass auch wir, wie es bei radikalen Reinigungsprozessen oft geschieht, das Kind mit dem Bade ausgeschüttet haben. Wir haben nicht nur die Tradition der jüngsten Vergangenheit abgelehnt, sondern auch mit der Tradition früherer Zeiten gebrochen und auch das Problem Architektur, Plastik und Malerei beiseite geschoben. Wir hatten damals ein grosses Misstrauen gegen die oft missbrauchten Worte Schönheit und Kunst. Aber wir haben wieder gelernt, eine Bauaufgabe sachlich zu studieren, zu projektieren und sauber zu konstruieren. Wir haben gelernt, ein Projekt von innen nach aussen zu entwickeln, die Fassade aus der innern Struktur und dem Konstruktionsprinzip zu formen. Durch die Befreiung von der falschen Anwendung von Axe und Symmetrie haben wir wieder gelernt, unsere Bauten den topographischen und örtlichen Verhältnissen anzupassen, sie nach der Sonne und den Winden zu orientieren und Haus und Umgebung organisch zu verbinden. Wir haben unsern Aufgabenkreis erweitert und uns mit Siedlungs- und Städtebau befasst. Es ist zu hoffen, dass man der Bewegung «Neues Bauen» in gleichem Sinne wie den früheren Zeiten gerecht wird, indem man das neue Bauen nach den besten Bauten und nicht nach den schlechten Beispielen beurteilt! Wir haben alles das gelernt, was man verstandesmässig erfassen kann, um eine Bauaufgabe zweckmässig zu erfüllen, haben uns aber unter der alleinigen Führung des Verstandes in der Schlussfolgerung getäuscht, die man knapp mit dem bekannten Satz ausdrücken kann: «Was zweckmässig ist, ist auch schön.»

Diese Täuschung hat wohl zusammen mit dem radikalen Bruch mit der Tradition die Opposition der Oeffentlichkeit erzeugt und indirekt bewirkt, dass wir heute von einem Wendepunkt sprechen können. Wir haben uns zu entscheiden, ob wir uns mit Hilfe des sog. H e i m a t s t i l s wieder einmal der Vergangenheit zuwenden und zu Kopisten werden wollen, diesmal nicht von Stilformen, sondern von folkloristischen Details wie alte Haustüren, Petrollampen, Wirtshausschildern, und dabei das

fehlende Alter hinwegtäuschen mit Imitationen, oder ob wir die Bewegung «Neues Bauen» auf ihren guten Grundlagen und Erkenntnissen weiterentwickeln wollen, indem wir uns auch ihrer Fehler bewusst werden. Wenn wir nicht wieder einmal auf das Recht und die Pflicht, zeitgemäss zu bauen, verzichten wollen, gibt es nur die zweite Lösung. Um unsere Bauentwicklung gesund und organisch entwickeln zu können, brauchen wir in erster Linie nicht einen neuen Stil, sondern eine einfache Baugesinnung des Verstandes und des Gefühls. Wir brauchen eine Baugesinnung, die der Eigenart unserer Zeit entspricht, die uns aber auch eine lange Zeitdauer für eine organische Entwicklung einräumen soll.

Unsere Zeit gleicht keiner andern Zeitepoche. Keine Zeit war so vielgestaltig. Dies gilt auch, wenn wir unsere Betrachtung nur auf das Gebiet der Baukunst, umfassend die architektonischen und die technischen Bauten, beschränken. Die Zahl der Bauaufgaben hat sich gewaltig vermehrt. Neben den Bauaufgaben vergangener Zeiten, dem Wohnhaus, dem Rathaus, dem Fürstensitz und der Kirche, haben wir noch neue Bauaufgaben, die Fabrik, das Bureauhaus, das Miethaus, das Hotel, das Krankenhaus, den Bahnhof und die technischen Bauten, die Brücken, die Kraftwerke, die modernen Verkehrstrassen usw. Dazu kommen die komplizierten neuen Installationen von Wasser, Gas, Elektrizität, Telephon, Radio, Heizung und nicht zu vergessen die vielen gesetzlichen Verordnungen. Die Bauaufgaben sind zahlreicher und ihre Ausführungen viel komplizierter geworden. Der Architekt als Baukünstler blickt oft neidvoll auf die Einheit von Idee und Ausführung, die dem Bildhauer und dem Maler beschieden ist. Aber auch die Zahl der Baustoffe hat sich vermehrt. Neben den altbekannten Baumaterialien Backstein, Naturstein und Holz stehen uns heute noch Eisen, Stahl, Aluminium, Eisenbeton, Kunststein und noch andere neue Baustoffe zur Verfügung. Auch die Bauherren, vor allem für die öffentlichen Bauaufgaben, haben sich verändert. Fürst und Kirche wurden ersetzt durch das Volk, vertreten durch die Regierungen oder Baukommissionen. Diese Aenderung hat bewirkt, dass der Architekt sich auch um die Probleme der öffentlichen Bauaufgaben kümmern muss. Der Raum unserer Tätigkeit und damit auch unser Blickfeld hat sich gewaltig geweitet. Wir können uns heute nicht mehr nur auf die einzelne Bauaufgabe und auch nicht mehr nur auf das Stadtgebiet beschränken, das früher durch die Stadtmauer von der Landschaft klar abgetrennt war. Die Mauern sind schon längst gefallen, und die Besiedlung hat sich, gleich Wasser bei einem Dammbruch, über weite Räume der früher unberührten Landschaft ergossen. Der Verkehr hat das ganze Land mit Eisenbahnen und Strassen erschlossen. Die Nutzung der Wasserkräfte bemächtigt sich der abgelegensten Alpentäler, und ihre Hochspannungsleitungen durchziehen weite Strecken unserer Naturlandschaft. Der Fremdenverkehr wählte die schönsten Landschaften für seine Standorte und hat sie nur allzu oft durch brutale Hotelbauten verunstaltet.

Das ganze Land ist Baugebiet geworden oder kann es noch werden, und die Schönheit unserer Landschaften ist überall bedroht. Aber nicht nur die realen Dinge, sondern auch unser Leben, unsere materiellen und ideellen Bedürfnisse haben sich in kurzer Zeit stark gewandelt. Wir haben heute nicht mehr den Glauben an das Alleinseligmachende von Technik und Wissenschaft, wie noch vor vielleicht zwanzig Jahren, als die Bewegung «Neues Bauen» entstand. Durch den jetzigen Krieg ist die Erkenntnis vollends zur Gewissheit geworden, dass wir mit Technik, Wissenschaft und einer materialistischen Weltanschauung allein nicht glücklicher geworden sind.

Zusammenfassend kann man eine reiche Vielgestaltigkeit des Lebens, der Aufgaben, der Bedingungen, der Mittel und eine grosse Sehnsucht nach den schönen Dingen des Lebens feststellen.

Nach dieser Feststellung erkennen wir auch, dass die Beschränkung ganz allgemein aufgefasst der Hauptfehler des neuen Bauens war. Einmal die beinahe ausschliessliche Verwendung der neuen Baumaterialien Eisen und Eisenbeton und die damit verbundene beschränkte Formensprache, die nicht mit den praktischen und künstlerischen Erfahrungen einer gesunden Tradition befruchtet war. Weiter haben wir uns auf eine mehr verstandesmässige Arbeitsweise beschränkt und dabei das Gefühlsleben zu wenig berücksichtigt. Damit haben wir auch das Leben auf einen zu einfachen Nenner gebracht.

Bei der Betrachtung der Gegenwart wird es wohl jedermann klar, dass wir dieser Vielgestaltigkeit weder mit einigen wenigen Architekturrezepten noch mit einer Einschränkung auf wenige Baumaterialien und damit verbunden einer beschränkten Formensprache, aber auch nicht mit einem neuen, formalistischen Stil gerecht werden können. Wir brauchen wieder eine sinngemässe Ordnung. Wir müssen uns wieder klar werden über die Unterschiede von Stadt und Land, von Profan- und Monumentalbau. Wir müssen uns klar werden über das Problem Architektur, Malerei und Plastik, über das Problem Tradition und über die materialgerechte Verwendung aller uns zur Verfügung stehenden Materialien und deren beste Eignung für die verschiedenen Aufgaben. Damit erhalten wir auch eine Bereicherung unserer Formensprache. Allein schon das Beispiel der Bürger- und Bauernhäuser unseres Landes zeigt uns eine reiche Mannigfaltigkeit der Formensprache, die durch sinngemässes Bauen entstanden ist. Neben den materiellen dürfen wir aber auch die ideellen Bedürfnisse nicht vergessen. Diese lernen wir am besten kennen, wenn wir das Erlebnis des Laien oder auch unsere eigenen Gefühle mehr beachten und den tieferen Sinn von Ausdrücken wie warmer Raum, kalter Raum, trostlose Gegend usw. erfassen, Aussprüche, die uns zeigen, dass wir auch die Atmosphäre gestalten müssen und die wieder einmal erkennen lassen, dass die architektonischen Gestaltungen einen grossen Einfluss auf den Menschen ausüben können. Wir müssen für die Nüancen, die unsere Gefühle registrieren, wieder hellhöriger werden.

Die Ausweitung des Baugebietes über das ganze Land und die damit verbundene Bedrohung der schönen Naturlandschaft verpflichten uns mehr denn je, uns als Treuhänder unseres schönen Landes zu fühlen und uns nicht nur auf das engere Berufsgebiet des Bauens zu beschränken, sondern aktiv mitzuarbeiten an den Problemen des Natur- und Heimatschutzes. In diesem Sinne muss auch die Initiative der Architekten für die Landesplanung verstanden werden. Man wird der Idee nicht ganz gerecht, wenn man unter Landesplanung nur die rationelle Nutzung von Grund und Boden versteht und sie nicht auch als Appell an das ganze Volk auffasst, Ordnung zu schaffen, bevor das ganze Land verschandelt ist. Die Initiative ist auch ein Appell an alle Berufskreise zur Zusammenarbeit im Sinne eines weltoffenen Heimatschutzes. Wir wissen ja, dass wir ein Stück Naturlandschaft nur einmal und unwiederbringlich zerstören können. Dafür haben wir leider heute schon zu viele Beispiele. Eine enge Zusammenarbeit zwischen Architekt und Bauingenieur ist dringend notwendig, damit die technischen Bauten durch ihre künstlerische Gestaltung in der Natur bestehen können, sich in die Landschaft harmonisch eingliedern und sie nicht zerstören. Wohlverstanden, nicht mehr die alte Form der Zusammenarbeit, bei der der Architekt eigentlich nur die Rolle des Dekorateurs übernommen hat. Wir wissen heute auch, dass z. B. der Strassenbau nicht nur eine technische, sondern auch eine künstlerische Projektierung verlangt und dass es nicht genügt, die Projektierung nur auf das Strassenband zu beschränken, sondern dass auch die nächste Umgebung mitprojektiert werden sollte. Der Landschaftsgestalter sollte in Zukunft immer mehr als künstlerischer Mitarbeiter bei der Projektierung von technischen Bauten beigezogen werden. Meine Betrachtung wäre ungerecht, wenn ich nicht auch feststellte, dass wir heute schon vollendete Lösungen von technischen Bauten haben, vor allem im Brückenbau, wie z. B. die von unserem Landsmann O. H. Ammann projektierten wundervollen Schwebebrücken in Amerika. Es ist sicher, dass die grossartigen technischen Bauten zu den Hauptwerken der Baukunst unserer Zeit zu zählen sind. Sicher ist es aber auch, dass diese grossen technischen Bauaufgaben nicht à la Heimatstil zu lösen sind und auch nicht vollkommen gelöst werden, wenn wir weiterhin die Wirtschaftlichkeit als obersten Grundsatz allein gelten lassen und nicht auch bereit sind, in gewissen Fällen für die Erhaltung und die schöne Gestaltung der Landschaft Geld aufzuwenden.

Die Flucht in die Natur bedeutet nicht nur Sport und Gesundheitspflege, sondern auch Naturliebe. Die Ehrfurcht vor der Natur und die wunderbare, sinngemässe Zweckerfüllung, die auch Schönheit bedeutet und die wir überall in der Natur erleben, mag uns immer mehr wegleitend sein für unsere Arbeit.

Noch auf eine weitere grosse Bauaufgabe unserer Zeit möchte ich hinweisen. Gemeint ist der Städtebau oder, besser ausgedrückt, die Stadtplanung und die Stadtbaukunst. Ich möchte nur ein Problem herausgreifen, das Problem Fussgänger und Auto. Die rapide Entwicklung des Autoverkehrs hat notgedrungen die Stadtplanung in letzter Zeit beherrscht; das Strassennetz musste ausgebaut und erweitert werden. Der jetzige Zeitpunkt mit dem plötzlichen Rückgang des Autoverkehrs, der der Ruhe vor dem Sturm gleicht, eignet sich besonders gut, um sich Gedanken zu machen über das Problem Fussgänger und Auto. Der Mensch ist nicht nur Fahrgast seiner neuen Verkehrsmittel, sondern er ist und bleibt auch Fussgänger. Unsere Plätze sind Verkehrsplätze geworden und gehören dem Auto. Dem Fussgänger verbleiben noch schmale Verkehrsinseln, auf die er sich vor der Bedrohung retten kann. Auf dem Trottoir der Stadtstrassen, die in vielen Fällen den Charakter von nüchternen Korridoren haben, erleidet der Fussgänger den Lärm, den Staub, den Geruch des modernen Verkehrs und bei jeder Ueberquerung der Fahrbahn ist er bedroht, und viele sind schon

von der neuen Krankheit, der Platzangst, befallen. Ist der Mensch wieder einmal Sklave seiner eigenen Erfindungen geworden? Dank der bekannten Erscheinung, dass sich der Mensch an alles gewöhnt, nimmt er auch diese Umstände als unabänderlich hin. Es braucht das Erlebnis der Altstadt, um die Unabänderlichkeit dieser Situation in Frage zu stellen. Jedermann zieht es vor, in der Altstadt zu flanieren, statt in einem neuen Vorstadtquartier. Auf die Frage «Warum?» wird der Laie antworten: Es ist gemütlicher — es ist intimer. Wir Architekten kennen die Gründe für die angenehme Atmosphäre der Altstadt. Es ist die lebendige Räumlichkeit von Strassen und Plätzen und die Harmonie der Bauten, die durch Qualität und Taktgefühl oder, anders ausgedrückt, durch eine gesunde Baugesinnung entstanden sind.

Können wir für unsere neuen Stadtteile nicht wieder eine angenehmere Atmosphäre schaffen, in der sich wieder jedermann wohlfühlen würde? Dieses Problem können wir mit Hilfe eines sog. Heimatstils bestimmt nicht lösen, indem wir Altstadtteile in der Art von Attrappendörfchen der Weltausstellungen kopieren. Wir müssen weiterhin die technischen Aufgaben des modernen Verkehrs einwandfrei lösen. Dazu brauchen wir breite, sehr breite Strassenprofile und wir brauchen weite Bauabstände, um den hygienischen Anforderungen zu genügen. Diese weiten Räume erlauben uns nun aber, die Natur mehr wie bis anhin in unsere Städte zurückzubringen. Sie erlauben Baumpflanzungen in grosser Fülle, aber nicht in der Art der steifen geometrischen Baumalleen, sondern in dem landschaftlichen Charakter, wie wir heute unsere Gärten gestalten. Wenn wir uns dann endlich entschliessen würden, darauf zu verzichten, die oft recht schmalen Vorgärten mit Sockel und Geländer abzuschliessen und die Vorgartenstreifen der gärtnerischen Gestaltung des Strassenraumes zur Verfügung zu stellen, könnten wir unseren heutigen nüchternen Verkehrstrassen oder auch Verkehrskanälen den Charakter von Grünflächen geben. Die Idee der Gartenstadt übertragen wir dann nicht nur auf die Gärten zwischen den Strassen, sondern auch auf den Strassenraum. Von der lebendigen Räumlichkeit der Altstadtstrassen wollen wir lernen, dass es nicht genügt, den Strassenraum durch die abstrakten, immer parallel verlaufenden Baulinien zu bestimmen, sondern dass wir den Strassenraum vorerst architektonisch gestalten müssen, bevor wir die Baulinien festlegen. Wenn wir aber das Problem Fussgänger und Auto vollständig lösen wollen, müssen wir dazu übergehen, Fussgängerverkehr und Autoverkehr zu trennen. Wir würden in diesem Falle nicht nur ein Netz von Verkehrstrassen projektieren, sondern auch ein Netz von zusammenhängenden Fussgängerwegen, wobei wir dem wichtigen Detail eines angenehmen Belages besondere Aufmerksamkeit schenken sollten. Und wir sollten nicht nur Verkehrsplätze für das Auto, sondern auch Plätze für den Fussgänger oder Menschen projektieren. Diese vom Verkehr unberührten, ruhigen Plätze dienten als Vorplätze von öffentlichen Gebäuden oder als Zentren von Läden und Gaststätten. Denken wir einen Augenblick an den Markusplatz in Venedig oder auch an einen intimen Dorfplatz im Tessin. Solchen Plätzen könnte man Dimensionen geben, die eine räumliche Geschlossenheit wieder gewährleisteten, die den grossen Verkehrsplätzen mit den breiten einmündenden Verkehrstrassen für immer versagt bleibt. Wir können auch sprechen vom verkehrstechnischen und vom künstlerischen Platz. Diese künstlerischen Plätze wären wieder würdige Räume zur Aufstellung von Werken der Plastik und Malerei. Mit diesem Beispiel möchte ich die allgemeine Forderung verbinden, dass wir uns nicht nur auf die Planung für die praktischen und technischen Probleme mehr im Sinne von Stadtplanung beschränken sollten, sondern auch ideelle und kulturelle Probleme im Sinne einer ideenreichen Stadtbaukunst zu lösen haben, die der Stadt den künstlerischen Charakter und eine wohltuende, lebendige Atmosphäre geben sollen.

Sie werden gestatten, dass ich meine Ausführungen noch mit einem Beispiel aus meiner eigenen Tätigkeit belege. Bei der Planung der Landesausstellung habe ich mich immer wieder durch den Gedanken leiten lassen, eine Atmosphäre zu schaffen, in der sich möglichst viele Besucher wohlfühlen sollten. Ich möchte diese Absicht bezeichnen mit «Dienst am Menschen». Der große Erfolg hat selbstverständlich meine Ansichten über Stadtbaukunst gefestigt und in mir den Glauben erweckt, dass es möglich sein sollte, eine «Landi-Atmosphäre» in permanenter Form auch auf unsere Städte zu übertragen, auch mit der gleichen Arbeitsmethode der Zusammenarbeit der besten künstlerischen Kräfte. Für dieses Ziel braucht es den starken Bauwillen einer Stadt, nicht nur eine praktische Stadt zu verwalten, sondern auch eine schöne und angenehme Stadt zu gestalten. Ein starker Bauwille, der sich nicht in die unzähligen Alltagsprobleme verliert und sich von den wesentlichen Dingen des menschlichen Lebens nicht abdrängen lässt. Schon Aristoteles stellte für die Planung einer Stadt die Forderung auf, dass sich der Mensch darin sicher und glücklich fühlen sollte. Um glücklich zu sein, brauchen wir nicht nur materielle Dinge, sondern auch Schönheit und die Schönheit der Werke der Baukunst, der Plastik und der Malerei. Wir brauchen eine Baugesinnung oder Ideale, die Bauherr, Publikum und Fachmann verbinden, und wir brauchen weniger die dem Laien oft geheimnisvolle Berufssprache, sondern mehr die Sprache des gesunden Menschenverstandes und des Gefühls. Wie das Ziel erreicht wird, ist Sache des Architekten, des Ingenieurs, des Gartengestalters, des Bildhauers und des Malers und ist in erster Linie eine Sache der Begabung. Der Begabung allein kann es gelingen, eine Synthese der unzähligen Probleme für eine sinnvolle und vollendete Lösung zu finden. Im Namen der Begabungen ist es zu wünschen, dass wir uns nicht durch einen formalistischen Stil, durch Schlagworte und Rezepte einengen, sondern uns die Freiheit wahren, damit jeder seine künstlerische Handschrift schreiben kann — wohlverstanden nicht im Sinne von l'art pour l'art, sondern im Geiste einer hohen und idealen Baugesinnung. Wir können es wohl getrost der Nachwelt überlassen, unserer Zeit die endgültige Stilbezeichnung zu verleihen.

In einem Punkt aber wollen wir intolerant sein! Wir wollen intolerant sein gegen den Mangel an Qualität und gegen die Unehrlichkeit und uns dabei auch fragen: Ist es richtig, dass jedermann bauen darf und dass jeder ungestraft eine schöne Landschaft verunstalten kann? Die Baugesinnung, die ich meine, bedeutet nicht nur ideale Zielsetzung, sondern sie verpflichtet auch auf die besten menschlichen Qualitäten des Charakters, wie Ehrlichkeit, Taktgefühl, Zuverlässigkeit und Pflichterfüllung. Eine Baugesinnung, die der besten Tradition und Eigenart unseres Landes entspricht und dem Ideal der Menschlichkeit dienen soll.

In diesem Sinne versuche ich, meiner Aufgabe an unserer Hochschule gerecht zu werden. Ich möchte den jungen Architekten helfen, ihre Begabungen zu entwickeln, tüchtige Berufsleute mit Sinn für die Realität zu werden, aber auch Menschen mit einem gesunden Idealismus und einem ernsten Verantwortlichkeitsgefühl gegenüber ihrem Land, gegenüber Gegenwart und Zukunft.

Das Langschienen-Problem

Von Ing. H. O. HOFFMANN, Zürich

Das Problem der Langschiene ist so alt wie die Eisenbahn selbst. Noch in der neuesten Literatur ist der Satz zu finden: «Der Stoss ist die schwächste Stelle im Geleise, eine allseitig genügende Anordnung zur Behebung seiner Mängel ist noch nicht gefunden». Tatsächlich ist der altehrwürdige, verschraubte Laschenstoss auch heute noch durchgehends die Regel. Dem Tempo, das in stets steigendem Masse unser gesamtes Wirtschaftsleben beherrscht, müssen naturgemäss auch die Transportmittel sich anpassen, indem ein zunehmend sich erhöhender Güteraustausch, mit obendrein beschleunigter Geschwindigkeit, zu bewältigen ist. Die Konkurrenz des freizügigen, seine Transportgüter sich auswählenden Autoverkehrs, zwingt die Bahn-Verwaltungen im besonderen mit der Entwicklung der Dinge Schritt zu halten, indem sie durch den zweckmässigen, modernen Ausbau ihrer Anlagen die Transportgeschwindigkeit zu erhöhen und durch einschneidende Sparmassnahmen im Betriebe die Frachtsätze zu vermindern suchen. Eines der Mittel um beiden Zwecken zu dienen ist unbestritten in der *Lösung des Langschienen-Problems* gegeben. Den Aussenstehenden mutet es oft sonderbar an, mit welch zaudernder Langsamkeit, trotz der brennenden Notwendigkeit, vielerorts zur Lösung der Frage seitens der interessierten Kreise die Mitarbeit geliehen wird. Gerade der Verlauf der jüngsten Ereignisse hat gezeigt, wie auf der einen Seite ob dem Widerstreit der Fachleute nichts geleistet, während auf der andern Seite jede offerierte Idee unvoreingenommen und eingehend geprüft und wenn gut befunden, übernommen und damit Vollendetes vollbracht wurde. Auf dem gewiss unverfänglichen Forum einer der letzten Internationalen Schienentagungen war folgendes zu hören: «. . . . Die Tatsache, dass bei der bisherigen Geleisekonstruktion von statischen Gesichtspunkten ausgegangen wurde, obwohl die Eisenbahn Sinnbild der Bewegung ist und daher die Dynamik in erster Linie Grundlage für die Ausgestaltung des Oberbaues hätte sein müssen, ist die Ursache, weshalb wir einen Fortschritt bei der Eisenbahn, gemessen an der ausserordentlichen Entwicklung der neuzeitlichen Verkehrsmittel, nicht beobachten konnten! Erst in jüngster Zeit erkannte man, dass der Dynamik entscheidende Bedeutung für die Steigerung der Leistung der Verkehrsmittel zukommt. Wenn wir für die Eisenbahn erfolgversprechende Massnahmen treffen und ihre *ehemalige Führung wieder zurückgewinnen* wollen, kann dies