Zwei Radierungen von Prof. Ernst Gladbach

Autor(en): **Lasius, G.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **29/30 (1897)**

Heft 25

PDF erstellt am: **10.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-82539

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

2. Beyer, Enos, Langen zweischienig. 3. Lartigue dreischienig. 4. Behr fünfschienig. Sollte nun in zweiter Linie verlangt werden, dass für das zu wählende System bezw. den Betriebswagen Seitenschwankungen ausgeschlossen seien, so würde sich die Reihenfolge stellen: 1. Beyer. 2. Behr-Lartigue 3. Enos, Lartigue. 4. Langen. — Dass Nebenkonstruktionen, welche zur Sicherheit und Kontrolle des Betriebes in verschiedener Weise verlangt werden können, auf die angegebene Reihenfolge von Einfluss sein werden, ist nicht anzunehmen. Allgemein gesagt, wird ein einschieniges Hochbahnsystem als rationell bezüglich seines Gewichtes gelten dürfen, wenn bei einer Pfeilerentfernung von 25—30 *m* der laufende Meter der Konstruktion etwa 1 *t* Eisengewicht erfordert. Bemerkt sei, dass die Anlage einer gewöhnlichen Hochbahn unter gleichen Verhältnissen pro laufenden Meter = 1,4—1,5 *t* Eisen beansprucht, was durch die nötig werdenden Querkonstruktionen leicht zu erklären ist. Den Berechnungen für eine einschienige Hochbahn ist pro laufenden Meter ein Verkehrsgewicht von 1—1.1 *t* zu Grunde gelegt, was genügen und rationeller sein dürfte, als bei einigermassen grössern Pfeilerentfernungen die Konstruktion mit zu schweren Betriebszügen zu belasten, da der Betrieb einer Hochbahn ein anderer ist, wie der einer gewöhnlichen Eisenbahn. Eine geringere Spannweite als die angegebene von 25—30 *m* zwischen den einzelnen Pfeilern lässt sich selbstverständlich zur Herstellung einer leichtern Eisenkonstruktion oder zu einer Erhöhung des Betriebsgewichtes benutzen, und es ist dies der Grund, warum sich z. B. die Kosten der dargestellten, doppelgleisigen Enos'schen Hochbahn in St. Paul (Fig. 5) nach dem Centralblatt der Bauverwaltung auf 325 000 Fr. per *km* (reine Konstruktion) berechnen, trotz den gegenüber europäischen viel höheren amerikanischen Herstellungspreisen. Die Ansichten über die Entfernungen der Pfeiler mit Rücksicht auf den Strassenverkehr werden an verschiedenen Plätzen auch verschieden sein; die Grenze dürfte zweckmässig nicht unter 15 und nicht über 30 *m* angenommen werden.

In dem vorliegenden Aufsatz ist der Anlage von Haltestellen, elektrischen Krafstationen, elektrischen Leitungen, der Beschaffenheit des rollenden Materials, Weichen etc. keine weitere Erwähnung geschehen. Dies aus dem einfachen Grunde, weil man bei dem Aufstellen eines Voranschlags für eine Hochbahnanlage derartige Anlagen z. Z. nur mit Pauschalsummen ansetzen kann, welche bei allen erwähnten Systemen ziemlich dieselben sein werden; und es dürfte als hinreichend bewiesen gelten, dass zur Wertschätzung eines Hochbahnsystems, unter gleichen Betriebsbedingungen, als richtigster Masstab sein Gewicht pro lfd. Meter angenommen werden kann. Nicht die Geschwindigkeit des Verkehrs, die sich schliesslich bei jedem System durch zweckentsprechende Einrichtungen erreichen lässt, nicht sonstige technische untergeordnete Konstruktionen kennzeichnen dessen Wert, sondern das Verhältnis des Gewichtes der Verkehrslast zur permanenten Last pro laufenden Meter. Ist dieses Verhältnis rationell, so kann die Anlage einschieniger Hochbahnen als den Verkehrsanforderungen unserer Grossstädte entsprechend erachtet und empfohlen werden.

Zwei Radierungen von Prof. Ernst Gladbach.

Von Professor *G. Lasius*.

(Mit einer Tafel).

I.

Aus dem dritten Bande von Mollers Denkmälern Deustcher Baukunst durch das Meisenbach'sche Verfahren verkleinert wiedergegeben, bieten die heutige und nachfolgende Nummer dieser Zeitschrift ihren Lesern eine Erinnerung an Gladbachs fleissigen Stift. Die Gegenstände sind der Aufgang zur Burgruine Münzenberg und ein Stück vom Barbarossa-Palast aus Gelnhausen, beides Monumente, die der Blütezeit des romanischen Stiles, etwa 1160 angehören.

In der Biographie (No. 3 letzten Jahrganges) unseres verehrten Meisters wurde gesagt: „bessere architektonische Publikationen in einfach anspruchsloser, aber treuer und charakteristischer Wiedergabe, wie die Gladbach'schen Blätter von Münzenberg, Arnsburg, Gelnhausen, Hildesheim etc. sind nie erschienen; sie stehen heute noch mustergültig da."

Dass das Gesagte richtig ist, sollen die beiden Tafeln beweisen; es sei aber gestattet diese Behauptungen noch etwas näher zu begründen und auszuführen, auch in etwas zu beschränken. Diese Gladbach'schen Radierungen stammen aus einer Zeit, die im Gebiet der Malerei und Zeichenkunst alles Heil in der reinen Linie sah. Gladbach, als Architekturzeichner aus der Schule Mollers, legte noch einen besonderen Nachdruck auf die genaue Wiedergabe der Konstruktion, des Steinverbandes und besonders des Details, das mit liebevollster Hingabe seiner Bedeutung und Form nach erforscht wurde. Dazu kamen noch besondere Einflüsse.

Der Onkel Moller war ein grosser Verehrer von Merian. Die Topographie mit ihren Städteansichten, die Merianbibel und andere Stiche wurden dem jungen Gladbach als ein Vorbild hingestellt.

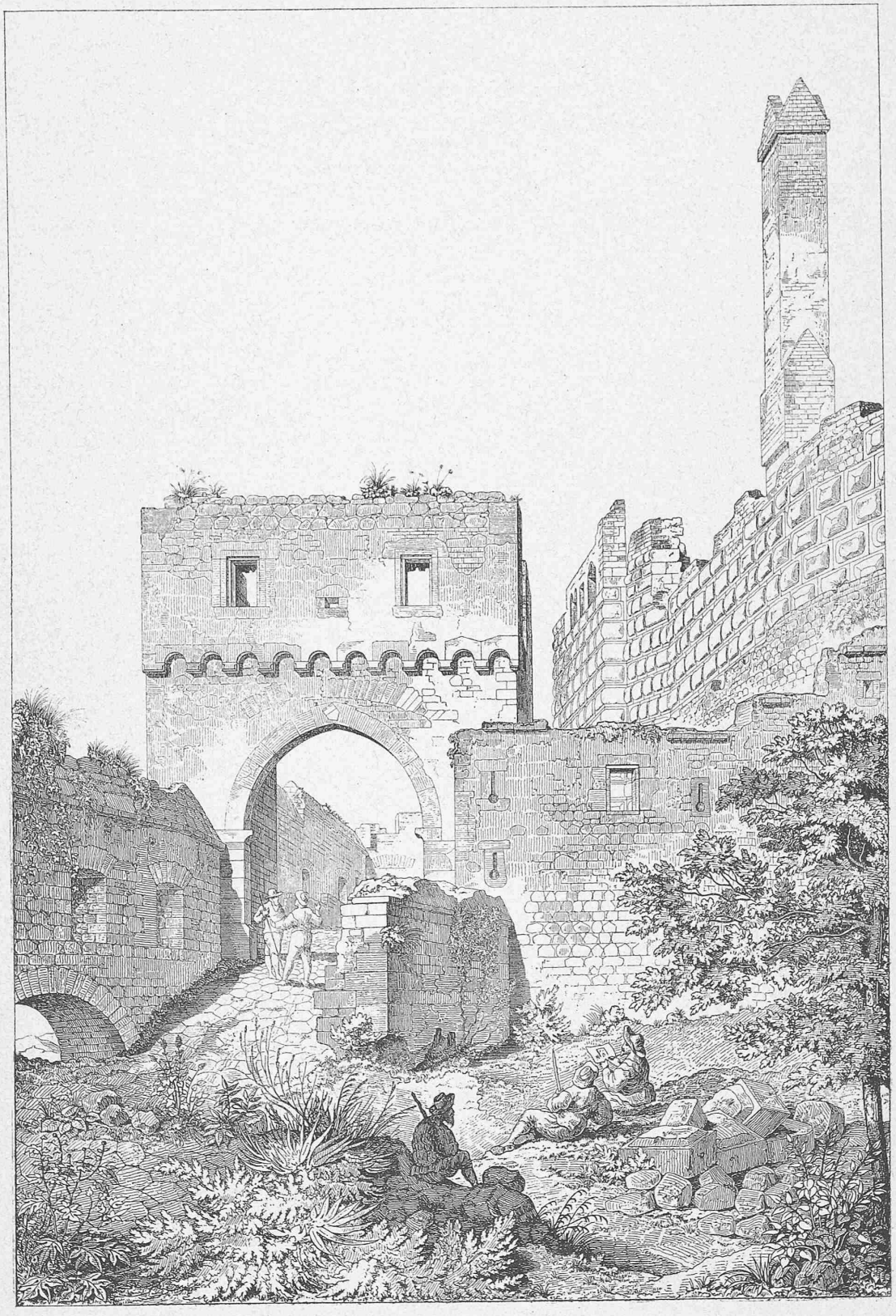
Das Zusammenhalten der Massen, die geschickte Verwendung von Licht und Schattenpartien, die Sorgfalt der Zeichnung lernte er unter diesem Einflusse. Keinem seiner vielen Schüler, auch aus der spätesten Zeit seiner Thätigkeit wird eine Lobrede auf Merian entgangen sein. Die grosse Gewandtheit und Sicherheit im Zeichnen verdankte er dann wesentlich seinem Vetter Hessemer, der eine grosse Virtuosität in der Umrisslinie, sowohl im Zeichnen von ornamentalen Gebilden, wie in der Auffassung architektonischer Gesamtansichten besass. Auch das liebevolle Beobachten und Eingehen auf die Natur, besonders der Pflanzenwelt, stammt aus dieser Quelle. Hessemer war auch Poet und sah diese Welt mit ganz besonderen Augen an. Wenn Gladbach später bei seinen Radierungen in den Vordergründen besonders schöne Blatt- und Blütenpflanzen darstellte, erzählte er gerne von solchen gemeinsam mit Hessemer gepflogenen Studien. Auf solchen Grundlagen entstanden Gladbachs Zeichnungen und Radierungen.

Es ist interessant, wenn man seine verschiedenen Arbeiten nach ihrem technischen Verfahren hin vergleicht. Es tritt überall der Zeichner in den Vordergrund. Seine Radierungen sind als solche eigentlich nicht charakteristisch, es sind nur Zeichnungen auf Stahl, ihr Wert liegt im Umriss. Die Radiernadel ist zu ganz andern Leistungen berufen, sie kann die wunderbarsten Stimmungen wiedergeben, man denke nur an Rembrandt.

Gladbach hat auch viel in Aquarell gemalt, aber seine Bilder sind Zeichnungen mit scharfem Umriss, die angemalt sind, farbig empfundene Bilder sind es nicht. So malten aber die meisten seiner Zeitgenossen. Schwind und Ludwig Richter gehören auch dahin, er befindet sich also in guter Gesellschaft. Es war Gladbach Bedürfnis, neben seinen geometrischen Aufnahmen in Plänen und Details durch perspektivische Ansichten die Bauwerke nach ihrer malerischen Erscheinung zur Geltung zu bringen. Als er dies in der Fortsetzung der Mollerschen Denkmäler zuerst versuchte, brachten ihn die Stecher durch ihre geistlose Wiedergabe und Missverständnis der Formen schier zur Verzweiflung. Er griff selbst zur Radiernadel und der Aufgang zur Burg Münzenberg auf beiliegender Tafel ist seine erste Probe der Radierung, und damit war für ihn der Weg gefunden. (Schluss folgt.)

Miscellanea.

Die Herstellung einer Eisenbahnverbindung vom Atlantischen zum Grossen Ocean ist Gegenstand eines Staatsvertrages, den die südamerikanischen Staaten Brasilien, Bolivia, Peru und Chile vor kurzem abgeschlossen haben. Von Rio de Janeiro ausgehend, soll die Linie mittels eines grossen Tunnels durch die Anden nach dem Atlantischen Ocean führen. Die Bahn hat den Zweck, die wirtschaftlichen und politischen Beziehungen zwischen den verschiedenen Republiken des südamerikanischen Kontinents



Ruine des Schlosses Münzenberg in der Wetterau.

Nach einer Radierung von Prof. Ernst Gladbach.

Aetzung von Meisenbach, Riffarth & Cie. in München.