

# Krisis der modernen Architektur

Autor(en): **Meyer, Peter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **93/94 (1929)**

Heft 15

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-43332>

## **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.

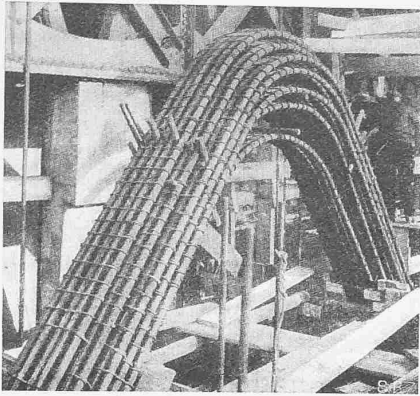


Abb. 13. Armierungsbild von der Lafayette-Brücke.

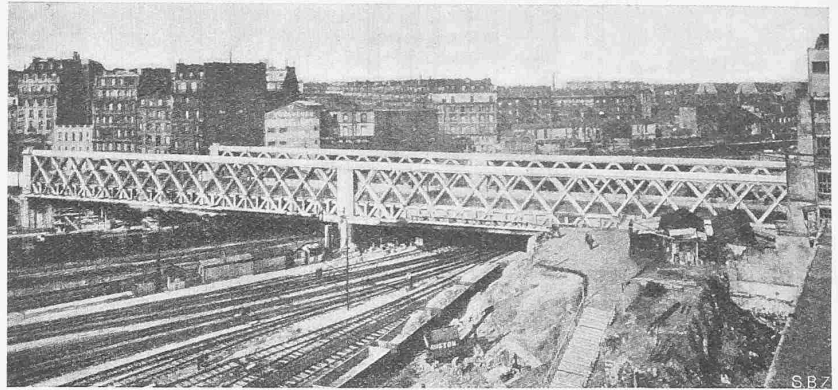


Abb. 12. Ueberführung der Rue Lafayette: Eisenbeton-Fachwerk, Trägerhöhe 10,40 m.

von den Zügen. Im Gegensatz zu Zürich (vergl. „S. B. Z.“ vom 9. März d. J., Seiten 118/119) sind im Pariser Ostbahnhof keine besondern Gepäckbahnsteige vorgesehen, es wird vielmehr das Gepäck unterirdisch befördert. Dabei sei auf den prinzipiellen Unterschied in der Bedienung der abgehenden und der ankommenden Fernzüge hingewiesen. Für die abgehenden, bei denen der Zustrom der Reisenden und des Gepäcks sich auf eine grössere Zeitspanne verteilt, genügt ein Längstunnel zu den Aufzügen im Quertunnel und damit zu den am Kopf der abfahrtsfertigen Züge befindlichen Gepäckwagen. Für die ankommenden Fernzüge dagegen mit ihrer stossweisen Belastung durch Reisende und Gepäck ist eine kontinuierliche Bandförderung vorgesehen, die das Gepäck in annähernd gleicher Zeit in die Gepäck-Ausgabe fördert, wie sie der Reisende zu deren Erreichung benötigt. Durch diese Trennung von Reisenden und Gepäck nach der Höhe ergibt sich im Pariser Ostbahnhof eine verhältnismässig sehr grosse Zahl von Perron-Geleisen, bezogen auf die vorhandene Breite. Beim Vergleich mit den Zürcher Verhältnissen ist aber wohl zu beachten, dass es sich in Paris um einen ausgesprochenen Richtungsbetrieb mit klarer Trennung zwischen Fern- und Vorortverkehr handelt, d. h. um einen betrieblich sehr idealen Fall, im Gegensatz zu dem mit Manövriere-Notwendigkeiten stark belasteten Zürcher Hauptbahnhof. (Die Chemins de fer de l'Est bauen gleichzeitig auch einen grossen Verschiebebahnhof mit 100 Geleisen in Vaires-Torey, mit Anschluss an die Linie der Grande Ceinture Le Bourget-Bonneuil, im Kostenbetrag von rd. 80 Mill. fr. Fr.)

Von praktischem Vergleichswert für Zürich, d. h. mit dem Hochbahnhof in *Hohlbau der Geleisanlagen* nach Vorschlag Gull, ist die Gepäck-Ausgabe unter den Bahnsteig-Geleisen, die Abbildung 9 in grösserem Masstab zeigt. Die Verhältnisse sind bezüglich Konstruktion hier insofern einfacher, als bedeutend mehr Stützen und kleinere Spannweiten möglich sind, als sie für die Gull'schen, mit Bahnwagen zu befahrenden (nebenbei bemerkt zu niedrig bemessenen) Lagerräume vorgesehen sind; auch beträgt die minimale Lichthöhe dieser Pariser Halle nur rund 5 m. Was für Armierungskonstruktionen dort ausgeführt werden, zeigt als Beispiel Abb. 10. Ob der für die Gull'sche Deckenkonstruktion (die mit den schwersten Lokomotiven an beliebigen Stellen befahrbar sein muss) angenommene Preis von 120 Fr./m<sup>2</sup> ausreichend wäre, mögen die Eisenbeton-Konstrukteure nachrechnen.

Bemerkenswert sind die *Eisenbetonbauten*, die in Paris, nicht nur hier in der neuen Gare de l'Est, in neuerer Zeit ausgeführt werden. So zeigt Abb. 11 eine Fundament-Armierung aus dem Aufnahme-Gebäude; für die Ueberbrückung der Untergrundbahn z. B. ist ein Rahmenträger von 16,50 m lichter Spannweite nötig, der bei 5,76 m Höhe und 1,80 m max. Breite in der untern Zugzone mit 90 Rundeisen  $\varnothing$  30 mm armiert ist. Auch das Armierungsbild Abbildung 13 der Eisenbetonbrücke zur Ueberführung der Rue Lafayette (Abb. 12) mutet, verglichen mit schweizerischen

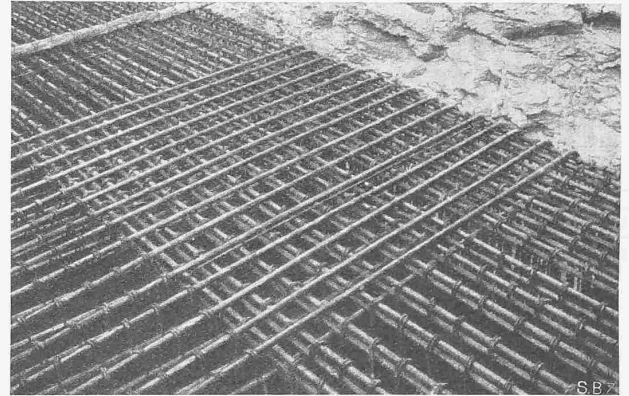


Abb. 11. Fundament-Armierung im neuen Ost-Bahnhof.

Gepflogenheiten, eigenartig an, wie das ganze Eisenbeton-Fachwerk überhaupt. Die Brücke hat zwei Oeffnungen von total 132,3 m Stützweite, einen Hauptträgerabstand von 20,4 m und 10,4 m Trägerhöhe; sie ist entworfen von Ing. Caquot in Firma Pelnard-Considère & Caquot (Paris). [Diese, sowie ähnliche, nicht minder gewaltige Bauwerke und bautechnische Merkwürdigkeiten werden interessante Besichtigungsobjekte anlässlich der G. E. P.-Generalversammlung von Ende September d. J. in Paris bilden].

Die Arbeiten zur Umgestaltung des Pariser Ost-Bahnhofs sind 1927 in Angriff genommen worden und sollen auf Ende 1931 vollendet werden; sie sind veranschlagt auf 325 Mill. fr. Fr. Der Entwurf ist unter Leitung von Direktor Ribaud von der Cie. du Chemin de fer de l'Est durch Dir. Descubes (†) ausgearbeitet worden; die Bauleitung besorgt Obering. Henry, unter Mitwirkung von Arch. Bernaut und Ing. Ridet.

### Krisis der modernen Architektur.

(Fortsetzung von Seite 170.)

#### III. Kollektivismus und Individuum.

Der fest in seine Zunftordnungen und die Abhängigkeiten des Feudalsystems eingebundene Mensch des Mittelalters war ein kollektiver Mensch in des Wortes strengstem Sinn. Der Einzelne, wenn er noch so hoch gestellt war, hatte nur Existenz in Bezug auf die Gesamtheit, für die er mitverantwortlich war; in der Antike war es nicht anders und bei primitiven Völkerschaften ist es noch heute so. Gerade der aufstrebende Rationalismus hat dann diese gewohnheitsrechtlichen Bindungen zersetzt, und den Verstand des Einzelnen als massgebende Instanz eingesetzt, und so sind diese Bindungen, die dem Individuum Ort und Art seiner Wirksamkeit von Geburt an vorschrieben, immer mehr als Unfreiheit empfunden worden. Im Namen des Rationalismus hat sich die französische Revolution dagegen aufgelehnt und diese Gesellschaftsver-

## UMBAU DER GARE DE L'EST IN PARIS.

Abb. 9. Querschnitt (in Richtung der Geleiseaxen) durch den Kopf-Perron und die tiefliegende Gepäck-Ausgabehalle samt Abfahrt zum Stadtverkehr. — Masstab 1 : 400.

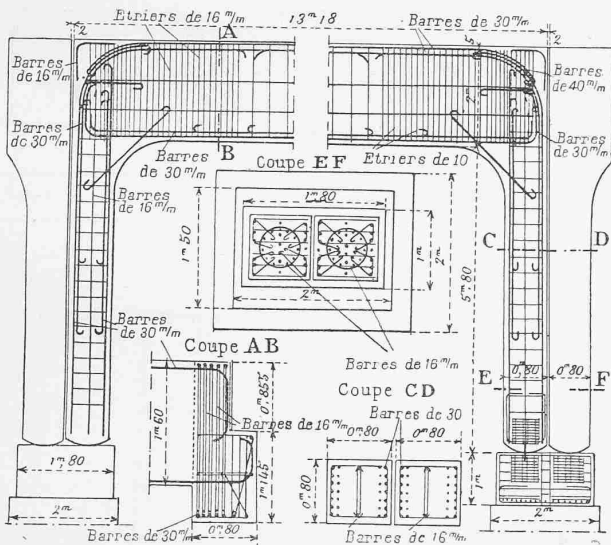
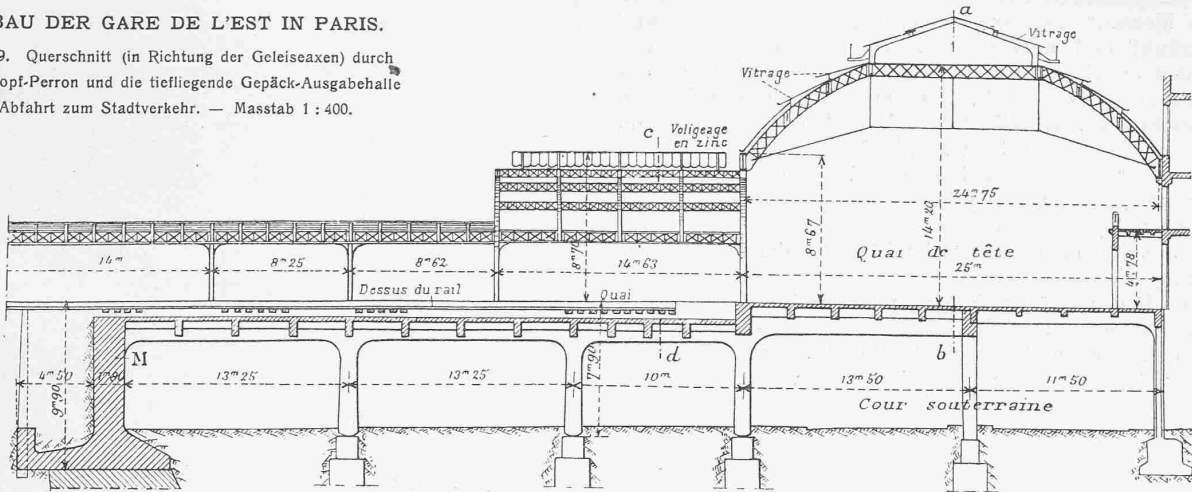


Abb. 10. Armierung der Hohlkonstruktion in Abb. 9.

fassung gestürzt zu Gunsten jener „Freiheit und Gleichheit“, die noch heute das Programm des demokratischen Staates ist. Gerade der Rationalismus, in dessen Namen heute eine neue Kollektivität gepredigt wird, hat in seiner ersten Phase den schrankenlosen Individualismus entfesselt, der zu jener Zerrüttung der Gesellschaftsstruktur und Wirtschaft geführt hat, an der die Gegenwart krankt.

Aber die rationalistische Entwicklung ist rückläufig geworden. Auf allen Gebieten sucht man neue Bindungen, die die Arbeit des Einzelnen wieder auf die Gesamtheit beziehen können, und in diesem Streben haben alle politischen wie kulturellen Organisationsversuche ihre gemeinsame Wurzel, vom Fascismus über das parlamentarische Parteiwesen bis zum Sovietsystem; von den kommunistischen „Zellen“ bis George, Steiner und Keyserling. Der moderne Architekt ist also genügend legitimiert, seinen neuen Kollektivismus zu predigen, fragt sich nur, von welcher Nuance man sich die neue Gemeinschaft denkt.

Und hier macht man sich die Sache doch wohl zu leicht, wenn man sich den kommunistischen Kollektivismus zum Vorbild nimmt, mit seiner Gemeinschaft auf der untersten Linie. Denn freilich ist diese Art Kollektivität am leichtesten erreichbar; sie mag für die, der prähistorischen Primitivität noch nahestehenden russischen Volksmassen das richtige sein — jedenfalls interessiert uns hier diese Frage nicht — für Europa aber ist dieses „Ideal“ ein romantischer Traum, eine sentimentale Sehnsucht nach paradiesischer Unschuld. Mit kommunistischen Manifesten aber, wie sie v. Senger leider aus dem Kreis des „Esprit

nouveau“ zusammenstellen kann, ist uns nicht geholfen, denn das Problem liegt nicht in der Kollektivität um jeden Preis — durch Köpfen lässt sich schliesslich Jeder auf ein vorgeschriebenes Standard-Format bringen — sondern darin, eine neue, organische Gemeinschaft aufzubauen aus Menschen, nicht wie irgend ein Sektenmanifest sie „fordert“, sondern so wie sie sind, ein lebendiges und freiwilliges Gleichgewicht aus lebendigen Menschen, bei dem die privaten Individualismen gewahrt bleiben, und gerade als solche zum Ganzen beitragen.

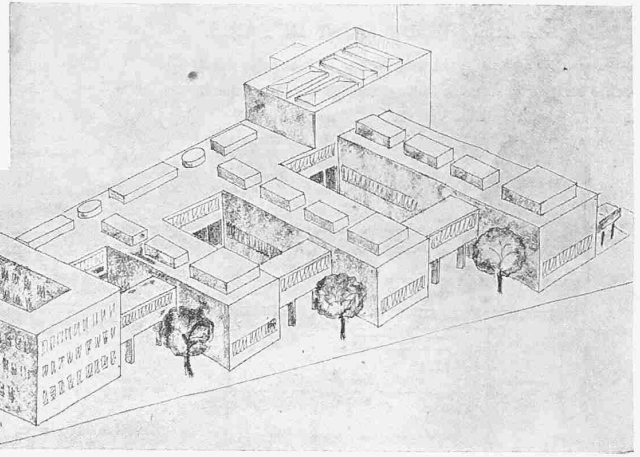
Denn es ist eine oberflächliche Auffassung der menschlichen Gesellschaft, im Individualisten von vornherein ihren Gegner zu sehen: selbstverständlich ist jeder Einzelne von allem Anfang an so tief in der organischen Gemeinschaft verwurzelt, dass seine Besonderheiten höchstens einseitig betonte, schärfer herausgearbeitete Seiten dieses allgemeinen Lebens sind, so wie sich ja schliesslich jeder schon in seinem Beruf spezialisieren muss, und das „Leben“ ist dann eben die Summe aller dieser Individualismen, wie die Wiese die Gesamtheit ihrer Pflanzen und Insekten, und nicht eine Grösse für sich, die ausserhalb der Menschen, von denen es gelebt wird, eine geheimnisvolle Eigenexistenz führt, der der Einzelne seinen Individualismus „unterzuordnen“ hat. Im Gegenteil, je mehr der geschmähte Individualist diese seine besonderen Fähigkeiten und Liebhabereien pflegt, desto mehr trägt er zum gemeinsamen Ganzen bei, ein desto nützlicheres Mitglied der menschlichen Gesellschaft wird er sein, ganz abgesehen davon, dass das Leben eines jeden einzelnen eine autonome Grösse ist, die für ihre Aeusserungen im Rahmen des polizeilich Möglichen niemand um Erlaubnis fragen muss.

Das ist natürlich eminent bürgerlich gesagt — man könnte es auch philosophischer ausdrücken — und bürgerlich ist bekanntlich schrecklich unmodern. Es macht sichorsch „das bürgerliche Zeitalter zu bekämpfen“, und den Popanz „Bürger“ zur Zielscheibe des Hohnes zu machen, und es ist zudem höchst bequem, da niemand antwortet, weil jeder sich unter dem verschwommenen Anonymus „Bürger“ gerade die Ansammlung verabscheuungswürdiger Eigenschaften vorstellen kann, die ihm passt. Wen meint man denn eigentlich? Den braven Mann, der sich in täglicher Treue (die ja manchmal auch nur Bequemlichkeit und Gedankenträgheit ist) um seinen Lebensunterhalt abmüht, um dann abends in irgend einem Gärtchen zu seinem Vergnügen ein Paar unzuweckmässige Blumen zu pflanzen, gelegentlich Sport zu treiben, einen Ausflug zu machen, ein Buch zu lesen, ins Kino zu gehen, um mit alledem an grösseren Zusammenhängen teilzunehmen, an Zusammenhängen der Natur, der Historie, einer weiteren menschlichen Gesellschaft, eines religiösen Systems? Ist dieser geduldige Steuerzahler, der sich still in den Grenzen

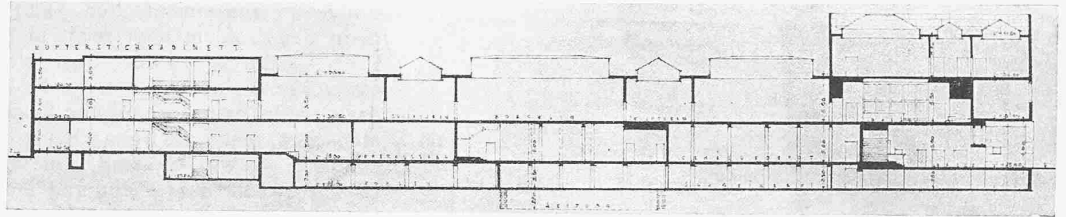
seiner bescheidenen Persönlichkeit genügt, nicht der „kollektive Mensch“ par excellence, der sich mitgehört und mitgekränkt und mitverantwortlich fühlt bei allem, was den Staat angeht, der sich so sehr als kleines Glied des organischen Ganzen fühlt, dass er sogar in den Fragen des Geschmacks, auf Kosten seiner Bequemlichkeit von der Konvention, vom kollektiven, kleingeschriebenen „man“ sklavisch abhängig ist? Dieser Bürger war genormt und typisiert, bevor diese Schlagwörter erfunden waren.

Oder meint man den „Spiessbürger“, der besonders die negative Seite der genannten Eigenschaften verkörpert? das phantasielose Wesen, das seine Denkfaulheit mit fertig bezogenen Clichés und seine Standpunktlosigkeit mit Rechthaberei verdeckt? Aber vom Kollektivist-Standpunkt sind das ja lauter Tugenden, dieser Spiessbürger ohne eigene Persönlichkeit müsste zum Idealtypus des kollektiven Menschen erklärt, als Normen-Mensch proklamiert werden; also wozu das Kampfgetöse?

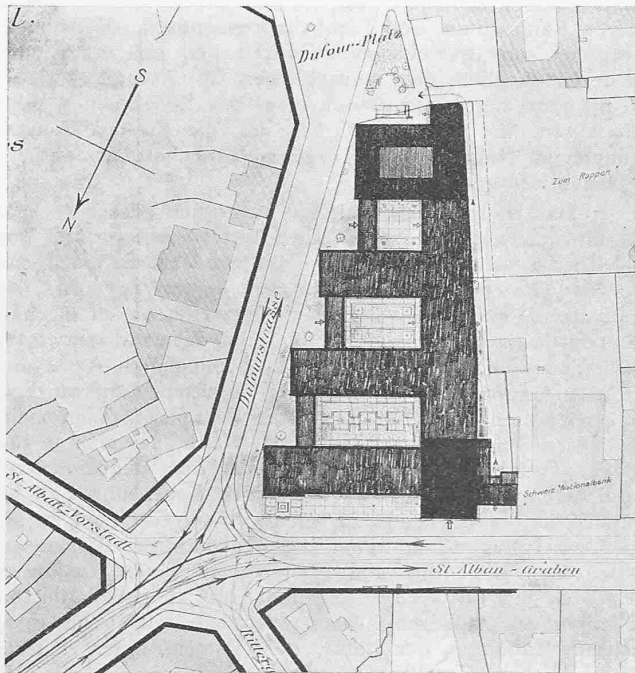
Kollektive Gesinnung ist eine sehr schöne Sache: nur wird hier wieder einmal das Ziel mit dem Mittel verwechselt und die Folge mit der Ursache, denn wahre Kollektivität ist immer Gemeinschaftsgefühl im Dienst einer Idee. Man soll nicht Kollektivität predigen und im gleichen Atemzug den bürgerlichen Patriotismus verhöhnern, denn dieser Patriotismus war Kollektivgesinnung reinsten, irrationalster Art. Ein Staat ist eben mehr, als die bloße Summe seiner einzelnen Bürger, nämlich eine Idee; und desgleichen eine Kirche, ein Glauben irgendwelchen Inhaltes, und diese Ideen haben bindende Kraft, gerade weil sie vom Einzelnen Opfer an persönlicher Bequemlichkeit verlangen. Aber „Kollektivismus“ als Selbstzweck? Eine Zahl, auch eine noch so grosse, ist nie etwas anderes als die bloße Summe ihrer Einheiten, ohne anderen „Sinn“, und mit dieser Vergötterung eines



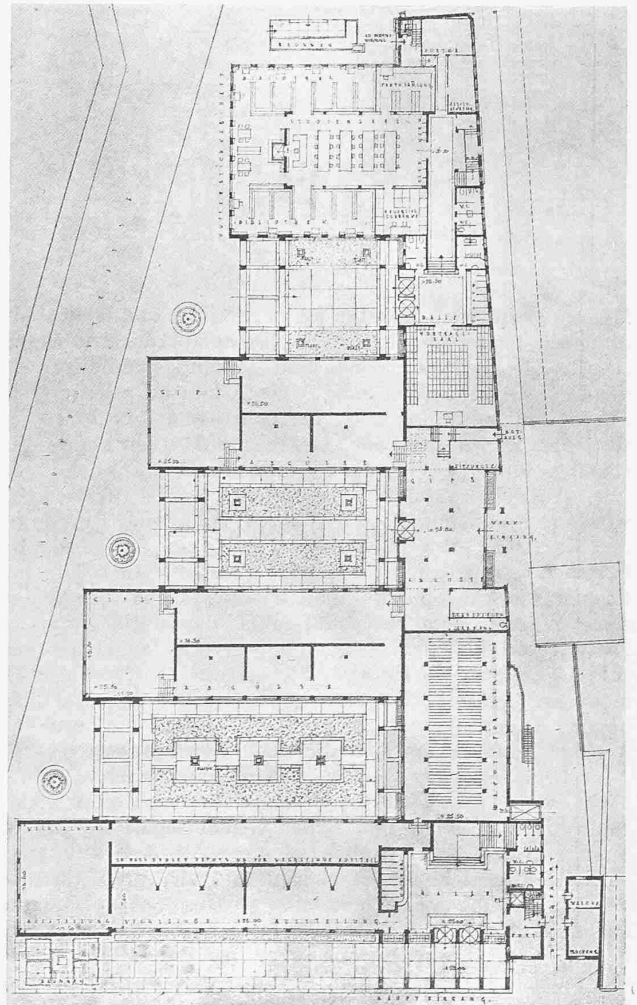
1. Rang, Entwurf Nr. 20. Fliegerbild aus Osten.



Längsschnitt durch den Südwest-Trakt. — 1:800.



1. Rang, Entwurf Nr. 20. — Lageplan 1:2000.

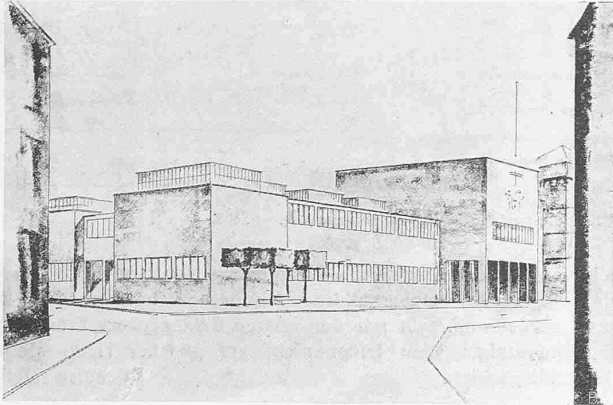


Entwurf Nr. 20. — Erdgeschoss 1:800.

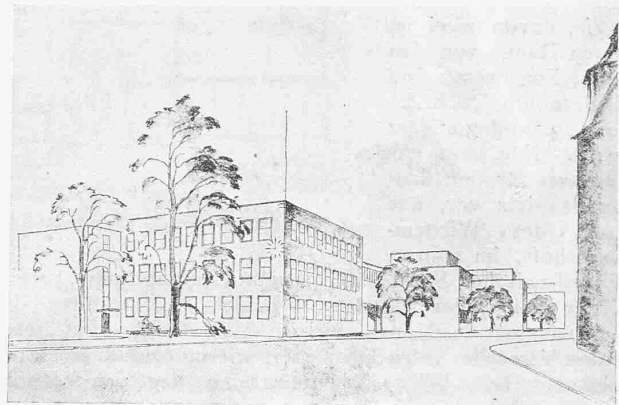


WETTBEWERB FÜR DEN NEUBAU DES KUNSTMUSEUMS BASEL.

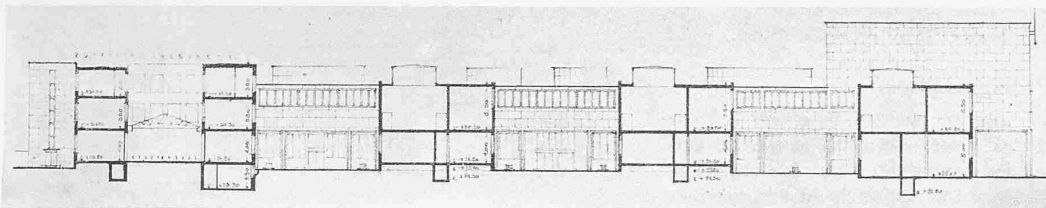
1. Rang (4500 Fr.), Entwurf Nr. 20. — Verfasser Architekten J. E. Meier-Braun (Basel) und Fritz Beckmann in Hamburg.



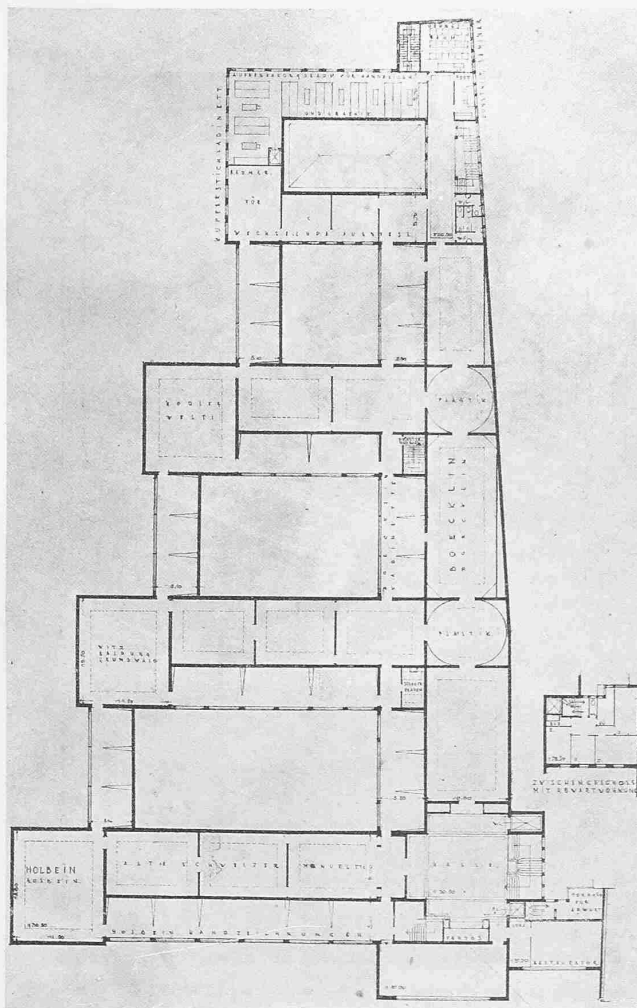
Ansicht aus Nord-Osten, mit Haupteingang St. Alban-Graben.



Ansicht aus Südosten, vom Dufourplatz aus.



Schnitt S-N durch die Höfe. — 1:800.



Entwurf Nr. 20. — Erstes Obergeschoss, 1:800.

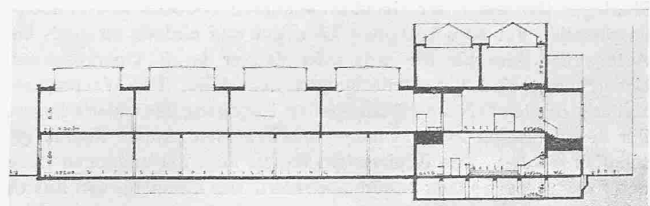
Ideenleeren Kollektivismus landen wir bei der spießbürgerlichsten Vereinsmeierei, ins Gigantische getrieben: beim Jahrgängerverein und beim Klub derjenigen, deren Name z. B. mit F anfängt. Und auch der tägliche Komfort, die kleinen Wohnbequemlichkeiten, deren Wichtigkeit in der modernen Architektur so masslos überschätzt wird (während sie lautlos befriedigt werden sollten), ist kein Ziel, das Menschen auf die Dauer zusammenhalten könnte.

Man kann sich also die Propagandakosten für „Kollektivismus“ sparen: wo eine führende Idee wirkt, da ergibt er sich ohne alles Gerede ganz von selber. Aber gerade der europäische Rationalismus, der den Einzelnen aus den alten, instinktmässigen Bindungen befreit hat und das Individuum auf seine eigene Einsicht stellt, widersetzt sich jeder andern Art von Kollektivität, als einer, die auf der freien Ueberzeugung der Mitglieder kraft der objektiven Richtigkeit und irrationalen Würde der leitende Idee beruht. (Fortsetzung folgt.)

P. M.

Wettbewerb für den Neubau des Kunstmuseums in Basel.

Es sind jetzt beinahe 20 Jahre her, seit der erste Wettbewerb für einen Neubau des berühmten Basler Kunstmuseums die Architektenschaft beschäftigte. Nachdem die „S. B. Z.“ vom 28. August 1909 das erstprämierte Projekt der Arch. Ed. Vischer & Söhne für die Erweiterung des Museums an der Augustinergasse, den Flügel gegen den Schlüsselberg, veröffentlicht hatte, erschien in der „S. B. Z.“ vom 23. April bis 7. Mai 1910 das Ergebnis des Wettbewerbs für einen selbständigen Neubau des Kunstmuseums auf der Elisabethenschanze, der insofern ergebnislos verlaufen war, als sechs Entwürfe ohne Rangunterschied prämiert worden waren. Ein zweiter Wettbewerb, für den



Längsschnitt durch den Nordflügel (mit Haupttreppe).