

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **83/84 (1924)**

Heft 14

PDF erstellt am: **16.04.2024**

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.

INHALT: Ueber die Schönheiten der Ingenieurbauten. — Erfindungen von Angestellten. — Die elektrischen Lokomotiven der französischen Hauptbahnen. — Verordnung über die Ausfuhr elektrischer Energie. — Miscellanea: Hochspannungs-Uebertragungsleitung von 1830 m Spannweite. Solothurn Zollikofen-Bern-Bahn. Hochdruckdampf-Forschung in Amerika. Ueber Vergleichsversuche zur Ermittlung der Wirt-

schaftlichkeit von elektrischen und Pressluft-Handbohrmaschinen. Deutsche Studien-Gesellschaft für Automobilstrassenbau. Eidgen. Techn. Hochschule. — Nekrologie: Eugen Dyckerhoff. — Konkurrenzen: Entwürfe für die Aargauische Gewerbe-Ausstellung Baden 1925. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Gesellschaft ehemaliger Studierender der E. T. H. Maschineningenieur-Gruppe Zürich der G. E. P. S. T. S.

Band 84.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 14.

AUS „DIE INGENIEURBAUTEN IN IHRER GUTEN GESTALTUNG“. — VERLAG VON ERNST WASMUTH A.-G., BERLIN.

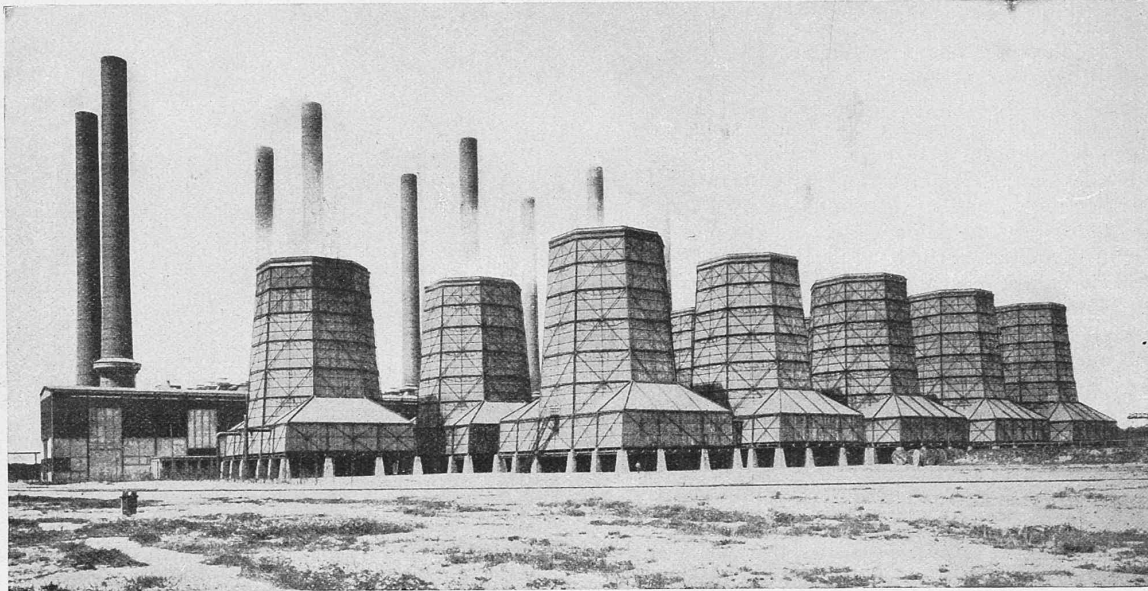


Abb. 1. Grosskraftwerk Zschornowitz bei Bitterfeld, erbaut 1915/16. — Architekten Klingenberg & Issel, Berlin.

Ueber die Schönheit der Ingenieurbauten.

Unter „Literatur“ besprechen wir heute drei Bücher, die alle, wenn auch von sehr verschiedenen Standpunkten aus, dieses Thema beschlagen, das mit Recht im Brennpunkt aller zeitgenössischen Stil-Diskussionen steht. Das Aufkommen der Industrie, der Maschinenarbeit, erschütterte die Kontinuität der Handwerkstradition, in der sich die organische Wandlung der Stilformen vollzogen hatte, man stand vor rund 100 Jahren ganz neuen Aufgaben völlig unvorbereitet gegenüber. Unvorbereitet, weil diese Aufgaben von aussen her, aus ökonomischen Rücksichten gestellt wurden, wogegen die frühern Aenderungen jeweils in einer Wandlung des Geschmacks ihre Ursachen hatten. Erst jetzt beginnt sich die Situation zu klären, beginnen die Industrie-Produkte ein eigenes Gesicht, ihre eigene Form zu bekommen, während sie vorher immer noch die Erzeugnisse der Handarbeit nachahmen wollten.

Und auch die Architekten beginnen einzusehen, dass die Zeit des Nachahmens vergangener Herrlichkeiten um ist, dass die Stilspiele und Klassizismen, mögen sie noch so interessant und in ihrer Art gut gewesen sein, tot und abgetan sind, und bei der Suche nach der neuen, unserer Zeit angemessenen Form findet man die besten Anregungen nicht in der Architektur, sondern in den Arbeiten der Ingenieure, überall da, wo das Interesse des Verstandes einseitig an die Lösung einer ganz materiellen Aufgabe gebunden war. Das klingt fast wie eine Bankrott-Erklärung der Architektur, doch nur scheinbar, denn die Baukunst, also die metaphysische, geistige Komponente des Bauens, hat nicht etwa vor Formeln und Rentabilitätsberechnungen abgedankt; nein, unter dem toten Formenkram der Stil-Nachahmungszeit verschüttet, hat sie sich in naivere, unverdorben Gebiete geflüchtet, auf jungfräulichen Boden, der noch nicht durch Traditionen eingeengt und mit Vorurteilen bepflanzt war, und ein solcher Boden ist das *Ingenieurbauwesen*, ja das ganze Gebiet technischer Konstruk-

tion, einschliesslich des Maschinenbaues. Denn Kunst ist ja nicht etwas, was man nachträglich einer Sache anfügt, keine Zutat, die ebensogut wegb bleiben kann, sondern im Gegenteil die Sichtbarmachung der inneren Notwendigkeit, die Offenbarung des Gesetzes. Wenn irgend eine Aufgabe so gelöst ist, dass man empfindet: so und nicht anders muss sie aussehen, sei es Bau, Bild, Maschine oder irgend etwas sonst, dann ist sie künstlerisch vollkommen, gleichviel ob sie von einem Künstler, Handwerker oder Ingenieur stammt. Wie selten hat man dieses Gefühl der Klarheit und Notwendigkeit bis ins Letzte von modernen Bauten, ist man nicht oft versucht zu sagen: nett, aber wenn es anders wäre, wäre es vielleicht ebensogut? Vor manchen Ingenieurbauten, vor Maschinen, Schiffen, Flugzeugen dagegen glaubt auch der nicht fachmännische Beschauer einzusehen, dass die jeweilige Form die einzig richtige, einzig mögliche ist, und dass man nicht die geringste Kleinigkeit daran ändern könnte. Solche Dinge wirken zwingend, überzeugend, was unsere Architektur leider so selten erreicht.

Das liegt nicht nur an der Schmucklosigkeit der technischen Form, denn sehr reiche Bauten früherer Zeiten, sofern sie aus einem Guss entstanden sind, wirken genau so ehern notwendig. Am Parthenon, an Michelangelos St. Peter, an der Kolonnade des Louvre, oder im nur scheinbar spielerischen Ornament von Versailles könnte kein Raum-Mass, kein Profil, kein Blatt einer Ranke anders sein als es ist, ohne das ganze Werk zu stören; hier empfinden wir also in allem Reichtum diese klingende Strenge, das innere Gesetz, das den Teil unverschiebbar ans Ganze bindet, und damit zeigt, dass dieses ein Organismus, nicht nur eine Anhäufung von Einzelteilen ist, und es ist nur auf den ersten Blick befremdlich, wenn Le Corbusier in seiner Broschüre Ozeandampfer und Flugzeuge neben Parthenonsäulen abbildet: in diesem einen Punkt, auf den es ihm allein ankommt, in der *Notwendigkeit der Form* sind sie wirklich verwandt.