

Buchbesprechung

Autor(en): **Conzett, Jürg**

Objektyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Bündner Monatsblatt : Zeitschrift für Bündner Geschichte, Landeskunde und Baukultur**

Band (Jahr): - **(1991)**

Heft 4

PDF erstellt am: **16.05.2024**

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.

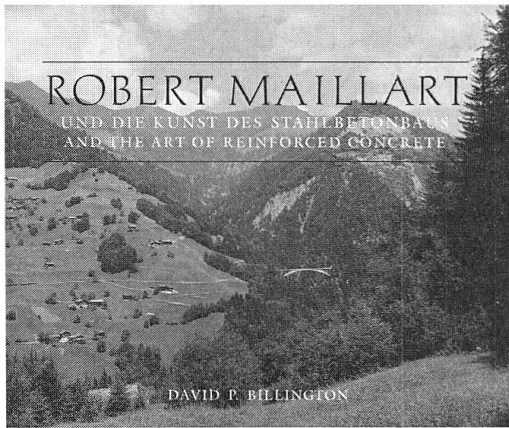
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen 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.

Buchbesprechung



David P. Billington

Robert Maillart und die Kunst des Stahlbetons

Verlag für Architektur Artemis,
151 Seiten, farbige Illustrationen,
Vorwort von Prof. Chr. Menn,
Fr. 98.–

Seit langem befasst sich der amerikanische Professor David P. Billington mit Robert Maillarts Leben und Werk. Er hat Archive durchforscht, Briefe, Schriften, Berechnungen und Pläne des grossen Ingenieurs gesammelt und daraus das Princeton-Maillart-Archiv angelegt, das mittlerweile mehr als zehntausend Dokumente umfasst. 1979 schrieb Billington das Buch **ROBERT MAILLART'S BRIDGES**, in dem er eine erste Zusammenfassung seiner Forschungen publizierte. Der Autor betonte dabei Maillarts Bedeutung als Ingenieurkünstler, der neuartige Formen für Betonbrücken entwickelte, die ebenso sparsam wie elegant waren. Im Buch «The Tower And The Bridge» prägte Billington zwei Jahre später den Begriff **STRUCTURAL ART** («Kunst der Konstruktion»), die aus dem Zusammenwirken von **EFFICIENCY**, **ECONOMY** und **ELEGANCE** entstehe, und er erläuterte dies an zahlreichen Beispielen aus der Geschichte der Ingenieurbauten. Beide Bücher habe ich mit Genuss gelesen, auch wenn ich Billingtons strikte Abgrenzung von Structural Art gegen Architektur unnötig und unglücklich finde.

«Eine anschauliche Darstellung von reinen Ingenieurbauwerken als Kunst» will Billington in seinem neuesten Maillart-Buch vermitteln. Dabei konzentriert er sich auf «Analysen» von Maillarts Hauptwerken. Er beginnt mit der Zürcher Stauffacherbrücke und beschreibt darauf die ersten Dreigelenk-Kastengewölbe von Zuoz und Tavanasa.

Als Beispiele für Maillartsche Pilzdecken führt er die Lagerhäuser in Zürich-Giesshübel und das Filtergebäude Rorschach an (dieses grandiose Wasserreservoir ist die einzige wirkliche Neuentdeckung des Buches). Es folgen Bemerkungen zu den ersten Stabbogenbrücken, zum Magazin von Chiasso und zum Aquädukt von Chatelard. Dann wendet sich Billington Maillarts berühmten Hauptwerken zu: Die Salginabrücke, die Landquartbrücke Klosters, die Brücken im Berner Oberland, die Thurbrücke Felsegg und die Arvebrücke in Genf werden eingehend behandelt. An den eleganten Balkenbrücken von Liesberg und Bern zeigt der Autor, wie Maillart auch kleine Bauwerke sorgfältig gestaltete. Als «letzte Experimente» werden die Brücken von Garstatt und Lachen sowie die Landi-Zementhalle beschrieben. Das Buch schliesst mit einem Kapitel «Maillarts Vermächtnis», in dem Billington über Ingenieurkunst und Architektur sinniert und Maillarts Einfluss auf Konstrukteure wie Felix Candela, Heinz Isler, Fazlur Khan und Christian Menn aufzeigt. Zuletzt versucht Billington sozusagen die Quadratur des Zirkels, er schreibt nämlich, «dass der Ingenieurbau die Kunstform darstellt, die parallel zu und trotzdem unabhängig von der Architektur und Bildhauerei besteht».

Leider ist dies nicht der einzige tiefsinnig-verworrene Satz des Buches. So heisst es etwa in der Einleitung, «dass Maillart ein Künstler war und dass seine wichtigsten Werke Musterbeispiele einer neuen Kunstform darstellten, die für das 20. Jahrhundert modellhaft waren.» Dazu muss doch gesagt werden, dass sich auch im 19. Jahrhundert schon Ingenieure mit Problemen dieser «Kunstform» befasst haben, sie ist weder neu noch «modellhaft», was klar wird, wenn man etwa die Brücken Maillarts mit denen Eiffels vergleicht. Deutlich ist immerhin, dass Billington seinen Maillart als den einen und einzigen Ingenieurkünstler mit Hingabe verehrt. Maillarts Kritiker sind Billingtons Feinde, scharf trifft der Bannstrahl des Autors die historisierenden Architekten, «die Gebäude mit griechischen Säulen vollpflasterten» und natürlich wird der Zürcher Stadtarchitekt Gustav Gull dafür getadelt, dass er Maillarts Stauffacherbrücke mit Natursteinen einkleidete und damit die statische Form «verfälschte». Billington identifiziert sich also mit Maillarts Lehre, dass nur die nackte, «ehrliche» Konstruktion von Wert sei – diese Ideologie war zu Maillarts Zeiten sicher neuartig und fortschrittlich, seither hat sie aber allzuvielen ingenieurtechnischen Scheusslichkeiten zur Rechtfertigung gedient, als dass man sie heute noch unbesehen übernehmen dürfte. Ingenieur-Architekten wie Otto Wagner und Paul Bonatz haben sich nicht gescheut, ihre Konstruktionen zu schmücken, wenn sie dies für nötig erachteten – Billington indessen scheint das «Nussdorfer Wehr» oder die Wiener Stadtbahn nicht zu schätzen, sonst hätte er vielleicht auf einige seiner wortreichen Rundumschläge verzichtet.

In seinen Analysen erweist sich Billington als sensibler Betrachter. Wie Maillart seine Konzepte Schritt für Schritt weiterentwickelte und sich dabei immer mehr von traditionellen Formvorstellungen löste (etwa beim Übergang vom Rund- zum Spitzbogen in den Dreigelenkbrücken), lässt sich gut verfolgen. Besonders interessant ist etwa, wie der Autor die Verhältnisse von Brüstungshöhe und Abdeckplatte bei den Brücken von Donath und Aarburg vergleicht. Doch widerspricht er sich selber nach ein paar Seiten, indem er tatsächlich behauptet, dass Begriffe wie «Harmonie, Symmetrie, Proportion und Ordnung» bei der Diskussion von Maillarts Bauten «vermieden» werden müssten. Eher skurril wirken die weit hergeholten Vergleiche; über die Feststellung, dass die Formen der Thurbrücke Felsegg mit Paul Klees «Kreativem Credo» verwandt seien, hätten Klee und Maillart wohl beide gestaunt. Auch gibt es Ungenauigkeiten und Auslassungen: der Grandfey-Viadukt ist trotz Maillarts Beratertätigkeit kein versteifter Stabbogen, sondern ein höchst kompliziertes Rahmensystem, und die Mitarbeit des bedeutenden Glarner Architekten Hans Leuzinger an der Landi-Zementhalle wird verschwiegen, obwohl es gerade hier interessant zu wissen wäre, wie sich diese Zusammenarbeit abgespielt hat. (Stattdessen erhalten wir Einblick in Interpretationsprobleme der Gedichte von John Keats.)

Die Übersetzung aus dem Amerikanischen ins Deutsche stiftet zusätzliche Verwirrung. Über «sanfte Vouten» und «glatt gekrümmte Bogen» könnte man noch weglesen, störender wird es, wenn bei der Arvebrücke in Vessy die vorgezogenen Widerlager (buttress) als «Stützpfeiler» bezeichnet werden und völlig unverständlich wird der deutsche Text dann, wenn Billingtons Schlüsselbegriff «structural art» mit «Baukunst» übersetzt wird, da der Autor ja gerade den Unterschied von Konstruktionskunst und traditioneller Baukunst deutlich machen möchte.

Billingtons Versuch, Maillart einem breiten Publikum näher zu bringen, kann nicht befriedigen. Für Interessierte sind nach wie vor Max Bills Monografie «Robert Maillart» von 1949 und Billingtons früheres Buch «Robert Maillarts Bridges» von 1979 zu empfehlen.

Jürg Conzett