Joseph Maria Olbrich

Autor(en): **Schäfer, W.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **53/54 (1909)**

Heft 24

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-28253

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

INHALT: Joseph Maria Olbrich. — Das Parseval-Luftschiff. — Altschweizerische Baukunst. — Berner Alpenbahn. — Hauenstein-Basistunnel und elektrische Traktion. — Miscellanea: Internationale Ausstellungen in Rom und Turin 1911. Weltausstellung in Brüssel 1910. Schweizerischer Nationalverband für die Materialprüfungen der Technik. Die neue Tonhalle in St. Gallen. Rheinschiffahrt Basel-Bodensee. Schweiz. Bundesbahnen. — Nekrologie: † Hermann Stotz. — Konkurrenzen: Um- und Neubauten für das eidg. Polytechnikum in Zürich. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung.
Tafel XXVI: Joseph Maria Olbrich †. Portal am Hochzeitsturm zu Darmstadt.

Band 54. *Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und genauer Quellenangabe gestattet.* **Nr. 24.**

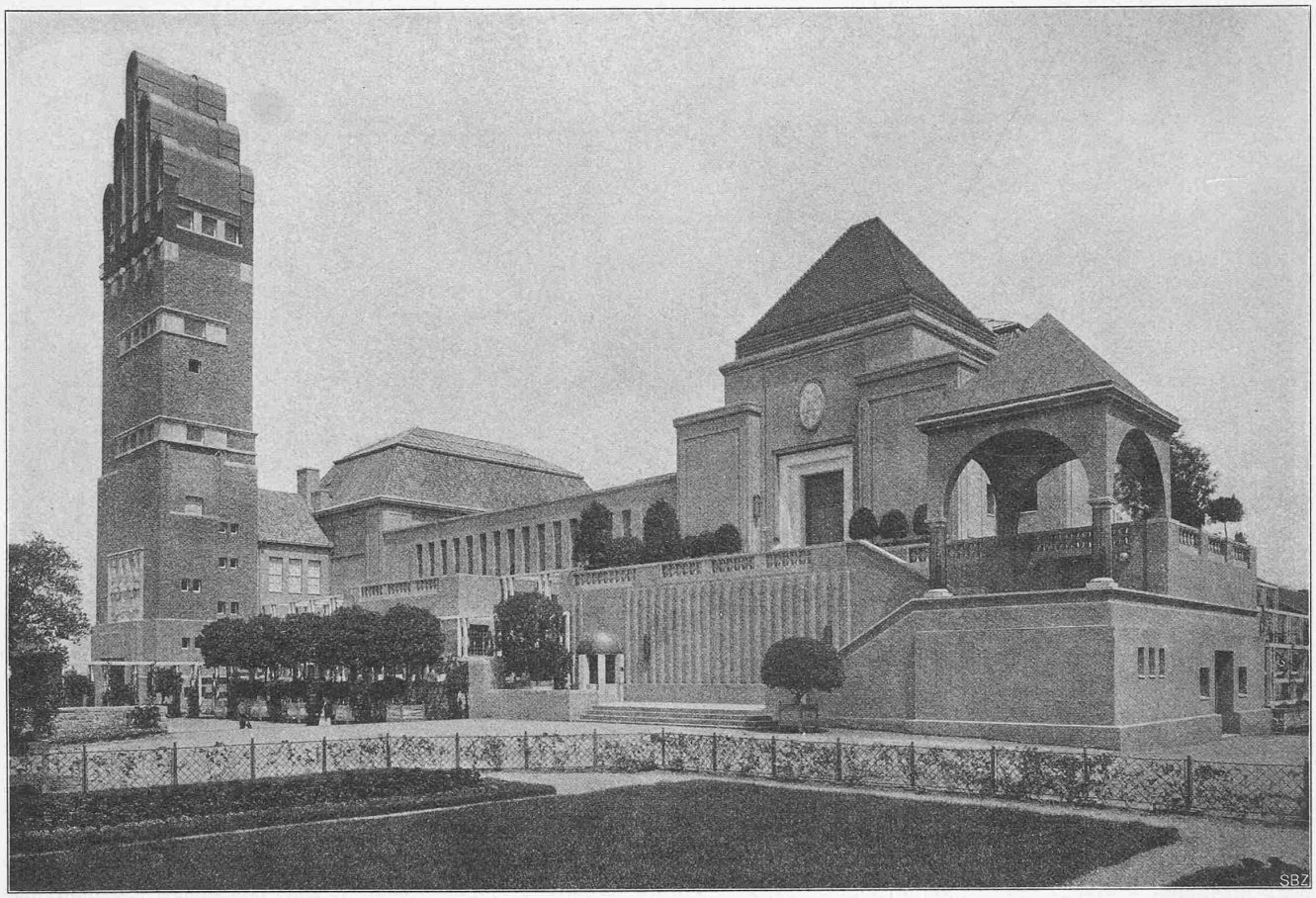


Abb. 1. J. M. Olbrich: Das Ausstellungsgebäude auf der Mathildenhöhe in Darmstadt — Vorderscite.

Joseph Maria Olbrich.

(Mit Tafel XXVI.)

Im Verlag von Ernst Wasmuth A. G. zu Berlin erscheint eine III. Serie Olbrichscher Architekturen, die seine letzten Bauten in Darmstadt, Düsseldorf, Köln und Mannheim, sowie den Nachlass in zehn Lieferungen umfassen soll.[1]) Jede dieser Lieferungen wird fünfzehn Tafeln im Format von 32×48 Zentimeter enthalten und 20 Mark kosten, sodass die ganze Serie 200 Mark beansprucht. Das ist für das Teilwerk eines Künstlers ein nicht unbeträchtlicher Preis, der durch die Qualität der Arbeiten wie durch die Sorgfalt der Wiedergabe gerechtfertigt werden muss.

Ob ein „dauerndes literarisches Denkmal" — wie der Prospekt verspricht — durch eine solche Auswahl überhaupt möglich gewesen wäre, lässt sich aus den drei bisher erschienenen Lieferungen noch nicht beurteilen, da sie die Tafeln nicht in ihrer Reihenfolge, sondern durcheinander liefern, von seinem letzten und grössten Werk, dem Tietzschen Warenhaus noch garnichts, vom Darmstädter Ausstellungsbau nur vier Tafeln zeigen. Weil aber erst in diesen letzten Bauten der Baumeister Olbrich den Dekorateur ablöste, entspricht die vorläufig in den Tafeln gebotene Anschauung nicht ganz den Vorstellungen, mit denen wir Olbrich zu Grabe trugen. Wir glaubten, von seiner sprudelnden Erfindungskraft und seinem raffinierten Geschmack Grosstaten der Baukunst erwarten zu dürfen, weil sich diesen Eigenschaften zuletzt überraschend ein Gefühl für den strengen Aufbau grosser Baumassen verband; und müssen nun in mancher übergeschickten Lösung mühsam nach dieser baukünstlerischen Gesinnung suchen. Weder in der „Neuen Halle" des Hauses Glückert, noch im sogenannten „Oberhessischen Haus" ist sie zu finden. Und da von dem Darmstädter Ausstellungsgebäude die entscheidende Ansicht mit der grossen Treppenanlage fehlt, ist eine Betrachtung des Baumeisters Olbrich mit den ersten fünfundvierzig Tafeln des Werkes noch nicht verdeutlicht.

Es ist von der Kritik nicht genügend beachtet worden, dass der Ausstellungsbau (Abb. 1) in Darmstadt auf dem Reservoir der städtischen Wasserleitung steht. Nur daraus ist die Hochlegung der Säle und die staffelförmige Fundamentierung zu erklären; selbst der Hochzeitsturm wird so verständlicher, als weithin sichtbares Wahrzeichen der Stadt auf ihrem höchsten Punkt. Weil nach der Rückseite das Terrain so stark abfiel, dass es als Rasenböschung mit einer mitten hinauf geführten hohen Treppe bestehen blieb, ist von hier aus die Ansicht am einfachsten; von hier aus allein wird auch der Grundplan sinnfällig: ein schmaler Verbindungssaal zwischen breiteren Quersälen rechts und links in ziemlich strenger, aber nicht völlig symmetrischer Anordnung. Obwohl es nicht ganz befriedigt, dass die drei Dächer auseinander gezogen sind und sich mit ihren Winkeln gegenseitig bedrängen, ist die architektonische

[1]) Siehe unter Literatur auf Seite 348 dieser Nummer. Die Abbildungen 1 bis 5 sowie die Tafel XXVI sind nach den Tafeln des Werkes stark verkleinert hergestellt.

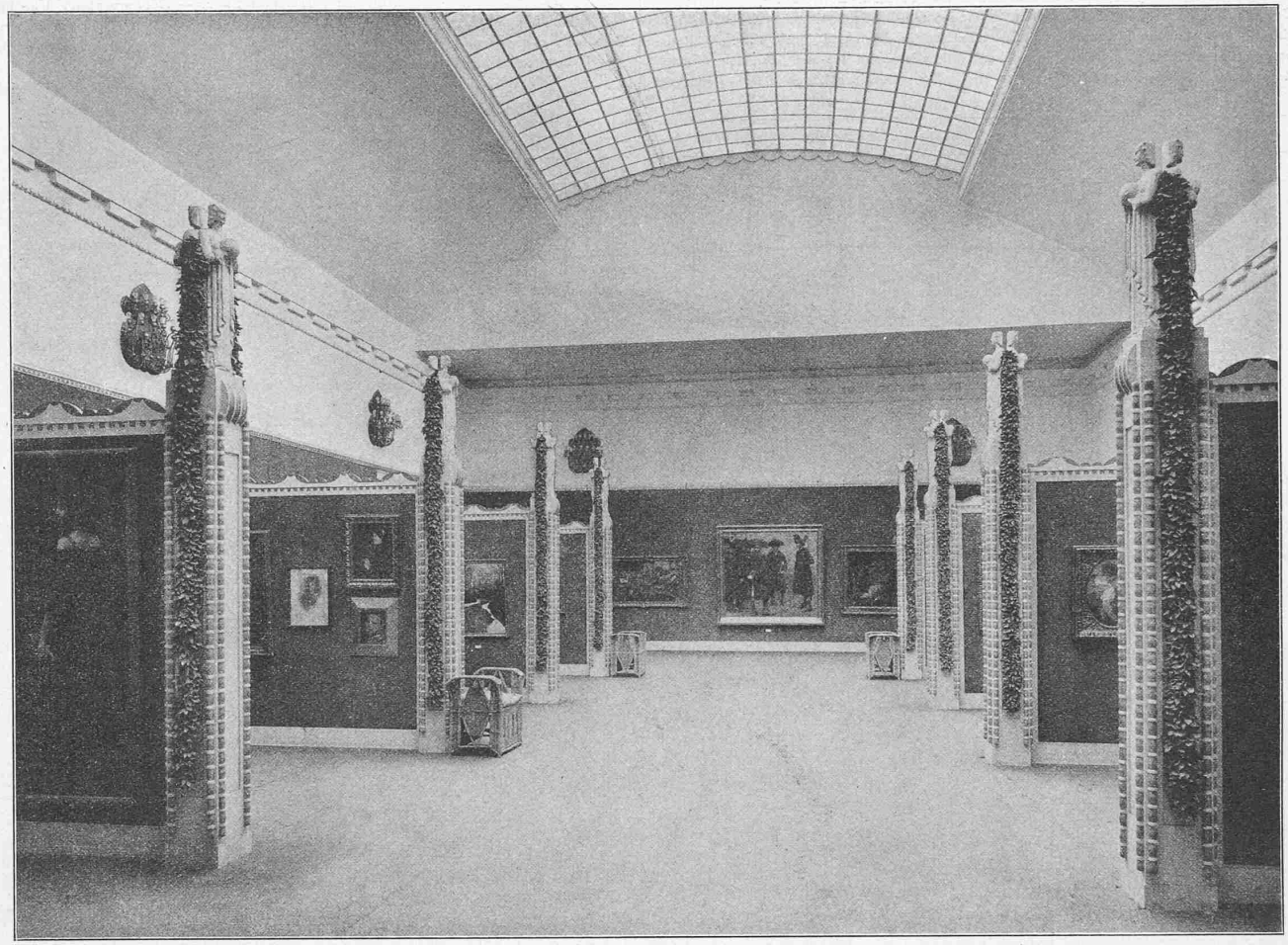


Abb. 3. Joseph Maria Olbrich: Gemäldesaal im Ausstellungsgebäude zu Darmstadt.

Ausbildung von hier aus gesehen edel und auch in der Farbe sympathisch auf ein dunkles Grau mit weissem Holzwerk gestimmt. Auch das rautenförmige Zierwerk der Fenster geht ganz in diese Wirkung ein; und selbst der Hochzeitsturm überragt das Dach von hier aus gesehen prachtvoll; man vermutet ihn an einem andern nahe stehenden Gebäude und sieht die originellen Farben und Formen seiner Dachbildung über der kühlen Strenge des Bauwerks gern in den Himmel ragen.

Auch von vorn gesehen, ist die Gebäudegruppe nicht unmalerisch; aber man sucht verdriesslich nach ihrer Organisation. Man vermutet den grossen Treppenaufgang in der Mitte und sieht ihn dann erstaunt ganz rechts unter einem Baldachin. Dass ein hohes Turmdach dahinter nur die Verwaltungsgebäude deckt, erkennt man von aussen nicht; man sieht das Dach des Quersaals dahinter stehen und rechnet das Turmdach zum Portal, umso lieber, als die Wände darunter in einer ruhigen Strenge gebildet sind. Schwerer findet man sich mit dem Hochzeitsturm zurecht, der wie ein seltsam uniformierter Wächter neben der bürgerlichen Baugruppe steht. Er hat an dieser Stelle garnichts zu tun, seltsam und fremd in seinen Formen und auch im Material (schwarzbrauner Ziegel neben Rauhputz) zieht er den Blick mit einer erstaunten Neugier auf sich und man versteht es wohl, dass Viele ihn abscheulich finden, ihn mit einer fünffingerig aufgestreckten Hand und die rundgemauerten schwarzglasierten Ziegel unterm Kupferdach mit Heizschlangen vergleichen. Auch ist er ohne Zweifel von nordischem Gewächs, eine Erinnerungsfrucht aus Norddeutschland, wie so mancher frühere Bau Olbrichs an seine Orientfahrten erinnerte. Und im Ganzen gewiss ein Ding der Laune.

Aber wer ihn einmal von Weitem das Stadtbild beherrschen oder in irgend ein Strassenbild der Stadt hinein ragen sah mit seiner massigen Silhouette und der schönen Farbigkeit, gewinnt den launischen Gesellen lieb als ein im Landschaftsbild genau überlegtes Stück. Wir erleben es ja heute in Deutschland z. B. mit den klotzigen Bismarktürmen auf unsern Waldbergen, wie schwer es ist, mit einem monumentalen Bauwerk — ein Wohnhaus fügt sich leichter ein — einer Landschaft gerecht zu werden: die Zierlichkeit ist zwischen grünen Bergen leicht verloren und die Massigkeit schlägt in ihre Linien plump hinein. Die Formensprache dieses Hochzeitsturmes — übrigens so seltsam genannt, weil ihn die Stadt dem Fürsten zur Erinnerung an seine zweite Hochzeit schenkte — ist eine Laune, wie das ursprüngliche Genie Olbrichs Laune war, aber seine Wirkung in der Landschaft ist überzeugend und ein wohlüberlegtes Stück. Dass dieser Turm nun die Mathildenhöhe zu Darmstadt bekrönt, die Olbrich im Auftrag seines Fürsten bebauen oder doch in der Bauart bestimmen konnte, ist wie die Krönung seines Lebenswerkes, das nur die erste Periode seiner Entwicklung erlebte, die voll von solchen bizarren Einfällen war, und mit der Strenge des Ausstellungsgebäudes eine neue Art anfing, die freilich diese Strenge vorerst verschüchtert nur an der Rückseite zu zeigen wagte.[1])

Was er sonst zuletzt noch baute, zeigt ihn begriffen zur strengeren Architektur, nur dass ihm allzuleicht ein dekorativer Einfall doch wieder den einfachen Aufbau ersetzen musste. An dem Stallgebäude z. B. (Abb. 2) sind die dreifachen Strebungen vorgenageltes Holz, das mit der Stützung des Daches nichts zu tun hat; und der schöne

[1]) Vergl. unsere von zahlreichen Bildern begleiteten Schilderungen der frühern Darmstädter Olbrichbauten von 1901 in Bd. XXXVIII, S. 77 ff. und von 1904 in Bd. XLV., S. 17 ff. *Red.*

Dachgiebel rechts davon sitzt so ungünstig auf der Mitte von dem langen Eisenträger, wie wenn er eine Belastungsprobe darstellen sollte. Auch die Anordnung des grossen Gedenksteins überm Portal des Hochzeitsturms (Tafel XXVI) ist räumlich ebenso geschickt, wie die Rauhheit des Ziegelmauerwerks daneben durch vor- und rückgesetzte Ziegelköpfe raffiniert ist: aber dass sie den Rauhputz darunter bis zur Beängstigung belastet, darüber täuscht nicht einmal die Abbildung fort.

Selbst in der inneren Raumbildung kam er bis zuletzt selten über den Reiz des einzelnen Einfalls fort. Der Bildersaal (Abb. 3) im Darmstädter Ausstellungsbau ist als Raum eine schöne und beherrschte Leistung, die eingebauten Stellwände aber sind Bazarkunst. Und wie z. B. in dem Speisezimmer (Abb. 4) die mittlere Rahmung der Täfelei in Zapfen ausgezogen ist, berührt genau so unorganisch wie der nach englischem Muster verzwickte Stuhl davor. Die letzte Beherrschung fehlte ihm fast überall zur Meisterschaft, die sich auch in der Baukunst — und da mehr als sonst — nur in der Beschränkung zeigen kann.

Wie die Inneneinrichtung des Tietzschen Warenhauses in Düsseldorf auch dem Widerstrebendsten bewies, war er auch darin zuletzt über sich selber — wie wir ihn kannten — hinaus gewachsen. Die grosse Aufgabe hatte seine Begabung in spielender Sicherheit gesteigert. Und gerade darin, dass er mit der krausen Fülle seiner dekorativen Einfälle zu kämpfen hatte, wäre vielleicht sein eigentlicher Vorzug als Baumeister zum Vorschein gekommen. Die Grazie lag ihm mehr als die Strenge; kein moderner Bau von ihm hat soviel Eleganz in die grosse Form hinüber gerettet wie der Tietzbau.[2])

[2]) Vergl. W. Schäfers Schilderung des Tietzbaues in Bd. LIII. S. 313 mit Tafel.

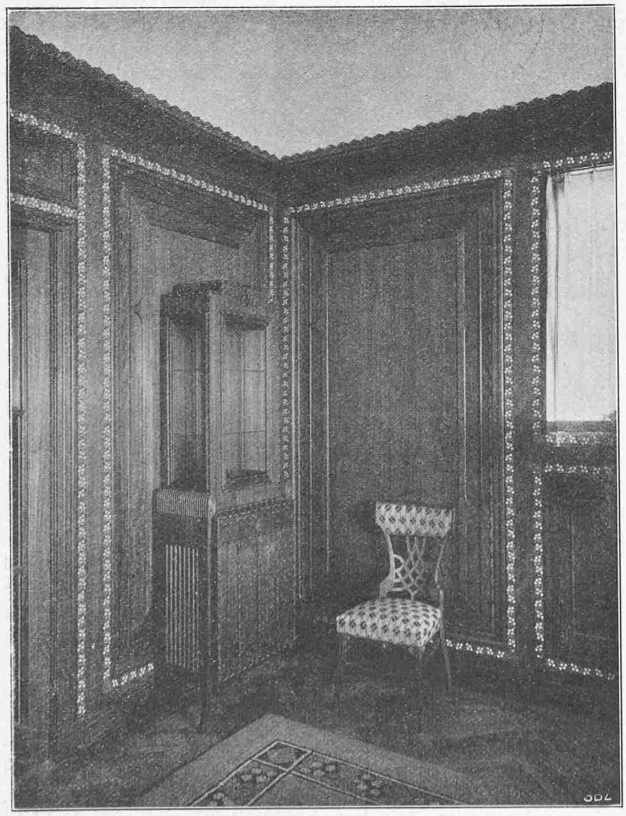


Abb. 4. J. M. Olbrich: Speisezimmer im Haus Glückert.

Obwohl fremden Einflüssen zugänglicher, als es zunächst schien, war er doch freier als die meisten von der erdrückenden Macht historischer Vorstellungen. Eine moderne Eisenbrücke ist gewaltig wie nur ein Dom der Gothik war, trotzdem scheint sie mit ihren Massen und Formen nur

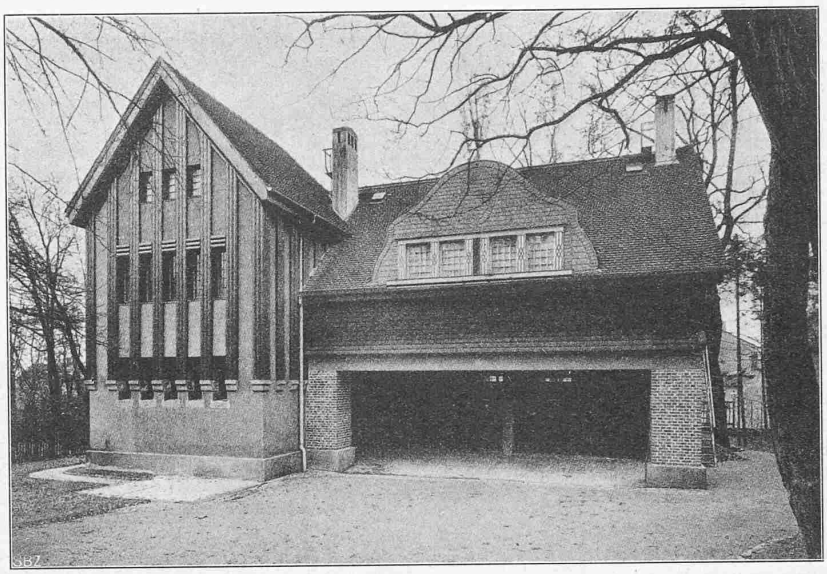


Abb. 2. J. M. Olbrich: Stallgebäude zum Haus Glückert in Darmstadt.

zu spielen. Die lastende Wucht der alten Kathedralen liegt unserm modernen Gefühl nicht mehr. Messel konnte sie für seinen Wertheimbau noch nicht entbehren; Olbrich kam ohne sie aus, weil er innerlich leichter und ein Moderner war. Wer das ganz erkennen will, vergleiche seinen Wasserturm (Abb. 5, S. 338) mit allen bekannten Konkurrenten: schwerlich, dass einer soviel Massigkeit mit solcher Eleganz verbindet.

Vallendar a./Rh. *W. Schäfer.*

Das Parseval-Luftschiff.

Nachdem am 3. Oktober d. J. bei Anlass des Gordon Benett-Wettfliegen ein Parsevalballon sich als erstes lenkbares Luftschiff vom Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft erhoben hat, dürfte es wohl interessieren über die Bauart und Wirkungsweise dieses Motorballon-Systems etwas genaueres zu erfahren. In Zürich befand sich der älteste, zuerst gebaute Parsevalballon (Abb. 1, S. 339) an dem allerdings schon bedeutende Aenderungen vorgenommen worden sind; er ist vom „Kaiserlichen Aeroklub" als Studienluftschiff angekauft worden und gehört heute noch dem genannten, besonders um die Entwicklung der Motorluftschiffart verdienten Klub.

Allgemeines. Von den zur Zeit vorhandenen Luftschiffen gehören weitaus die Mehrzahl, so alle französischen Konstruktionen, dem *halbstarren* System an. Das *starre* System wird zur Zeit am ausgesprochensten durch die Zeppelinluftschiffe, das *unstarre* durch den Parsevalballon vertreten. Jedes hat seine Vorteile, die es für spezielle Zwecke besonders dienlich erscheinen lassen. Mit einer gänzlich unstarren Bauart will man erreichen, dass der ungefüllte Ballon möglichst leicht verladen, an einen beliebigen Ort geführt und dort zu passender Zeit in wenigen Stunden, ohne grosse Vorbereitungen, vor allem ohne Halle und Werkstätten gefüllt und in Dienst gestellt werden kann. Zur Erreichung dieser leichten Transportfähigkeit darf aber sowohl das Gesamtgewicht als auch das der einzelnen Teile nicht sehr bedeutend sein und müssen vor allem „sperrige", das sind eben starre und viel Platz einnehmende Konstruktionsteile vermieden werden. Solche Teile sind es auch, die, da sie immer doch so leicht als nur möglich konstruiert sein müssen, rasch Deformationen erleiden und damit die

grossen Schwierigkeiten schaffen, welche die Montage eines starren Luftschiffes nur in einer hiezu eingerichteten Halle möglich machen. Ein solches kann deshalb nur von einer Luftschifferstation ausfahren und ist auch gezwungen wieder dort zu landen. Muss eine unvorhergesehene Landung durchgeführt werden, und kann man die Fahrt nicht mit eigenen Mitteln fortsetzen, so verlangt eine Demontierung und ein Rücktransport auf der Achse Wochen; im Kriegsfalle muss das Luftschiff in dem Masse wie etwa ein untergegangenes Kriegsschiff überhaupt verloren gegeben werden.

Ganz anders bei einem unstarren Luftschiffe; da kann sich der Führer sehr leicht zu einer Landung entschliessen und auch das Luftschiff überall ohne weiteres entleeren, wenn er vom Winde herumgeschlagen wird und keine Hilfsmannschaften zur Stelle sind, denn er weiss, wie leicht für ihn der Rücktransport des Materiales ist. So kann z. B. der Parsevalballon auf zwei gewöhnliche Pferdefuhrwerke oder in einem Bahnwagen verladen werden. Diese Vorteile treffen für einen halbstarr konstruierten Ballon nur noch sehr bedingungsweise zu, da dort eben immer schon recht lange, oft auch recht breite, wenn auch selten räumliche, starre Konstruktionen zur Verwendung kommen, die nicht ohne Demontierung transportiert werden können. Zur Montage braucht es da zum Mindesten schon einfache Gerüste und vor allem eine Halle, sonst kann bei irgendwie nennenswertem Winde an eine Füllung nicht gedacht werden. Jedes Herumschlagen durch den Wind verbiegt die starre Konstruktion, die meist einen Boden für die Ballonhülle und längeren Tragbalken für die Aufhängung der Gondel darstellt, oder die Gondel selbst als solchen ausbildet.

Major von Parseval hat bei seinem Luftschiffe die Verwendung starrer Konstruktionsteile grundsätzlich vermieden; nur die Gondel mit dem Motor muss naturgemäss aus unbiegsamen Materialien gebaut werden. Die Gondel ist aber so konstruiert, dass sie starke Stösse aushält und so dimensioniert, dass sie, wie jeder andere Teil des Luftschiffes leicht verladbar ist. Der Ballon selbst wird, ohne dass ein einziger starrer Konstruktionsteil vorhanden ist, gefüllt, was auch auf freiem Felde bei Wind geschehen kann. Erst, wenn alles sozusagen zur Auffahrt bereit ist, wird die Gondel herbeigeführt und in einem etwas windstillen Momente eingehängt.

Form des Ballonkörpers. Hier konnte v. Parseval seine so reichen Erfahrungen bei der Konstruktion des Parseval-Siegsfeldschen Drachenballons (D. R. P. Nr. 75731) verwerten. Leider fehlt hier der Raum, um auf die äusserst lehrreiche Entwicklungs-Geschichte (1893—1899) dieses sich so vorzüglich bewährenden Beobachtungs-Fesselballons, der nun bei fast allen Armeen eingeführt ist, einzugehen. Jeder Sachverständige kennt die Erfolge der zielbewussten und beharrlichen Arbeit und verständnisvollen Beobachtung des leider so früh verunglückten, talentvollen Hauptmanns v. Siegsfeld, des Majors v. Parseval und des Inhabers der nun weltbekannten Ballonfabrik Augsburg, des Herrn Kommerzienrat Aug. Riedinger. Der Hülle konnte die wohlerprobte Form dieses Ballons ohne weiteres gegeben werden: zylindrisch, vorn und hinten halbkugelförmig abgerundet. Später wurde das hintere Ende, um ein glatteres Abfliessen der Luft zu erzielen, zugespitzt (Abb. 2). Um eine grössere Geschwindigkeit zu erreichen wäre wohl eine etwas schlankere Form, ein kleinerer Querschnitt wünschenswert gewesen, was aber eben ohne Gerippe nicht wohl möglich ist, denn der Ballonkörper muss auch als Tragbalken wirken, an dem die Nutzlast angehängt werden kann. Dass diese einfache Form vorteilhaft und zweckmässig ist, liess der in Schlieren in äusserst böigem Winde stehende Ballonkörper erkennen, der, wie jeder Anwesende konstatieren konnte, ein bemerkenswert ruhiges Verhalten zeigte, ein Beweis dafür, dass der auftreffende Wind allseitig gleichmässig verteilt wird, beim vorbeifliessen am Ballonkörper keinerlei Wirbel bildet und am Ballonende ebenfalls ohne Zeichen von Wirbel und Saugwirkung glatt abfliesst.

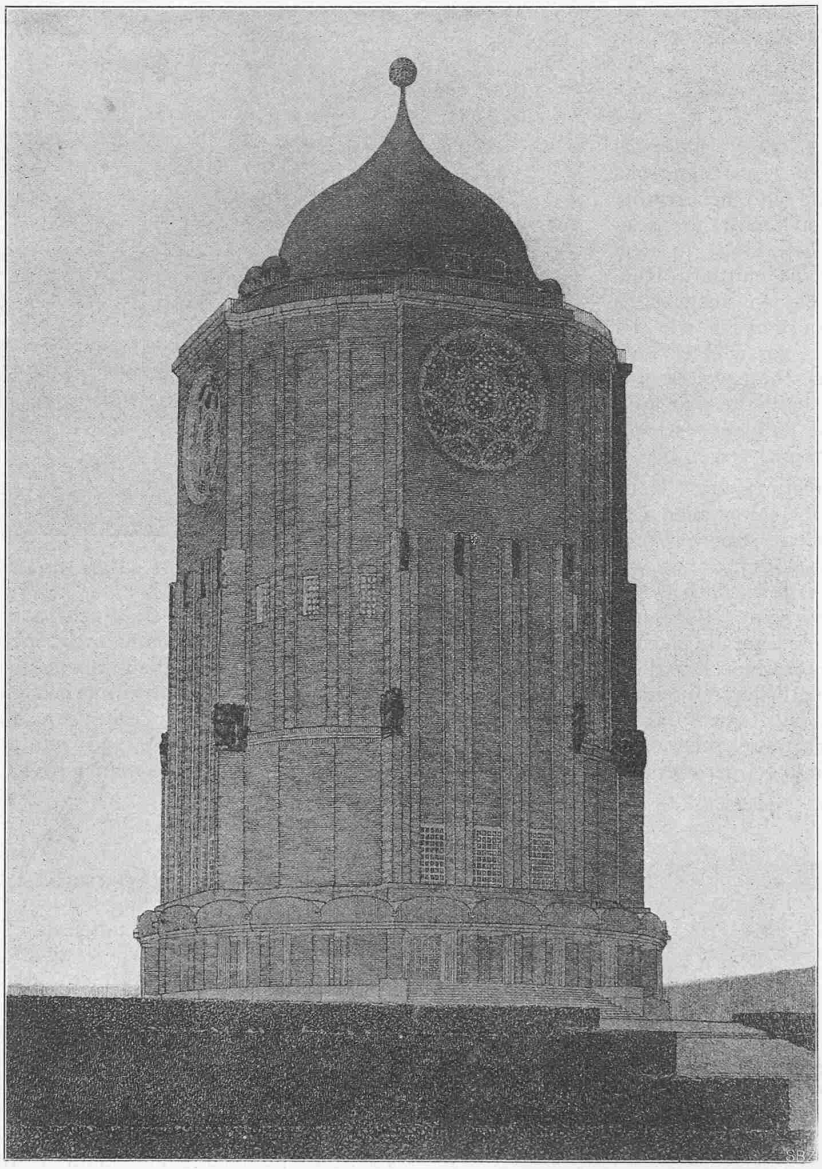
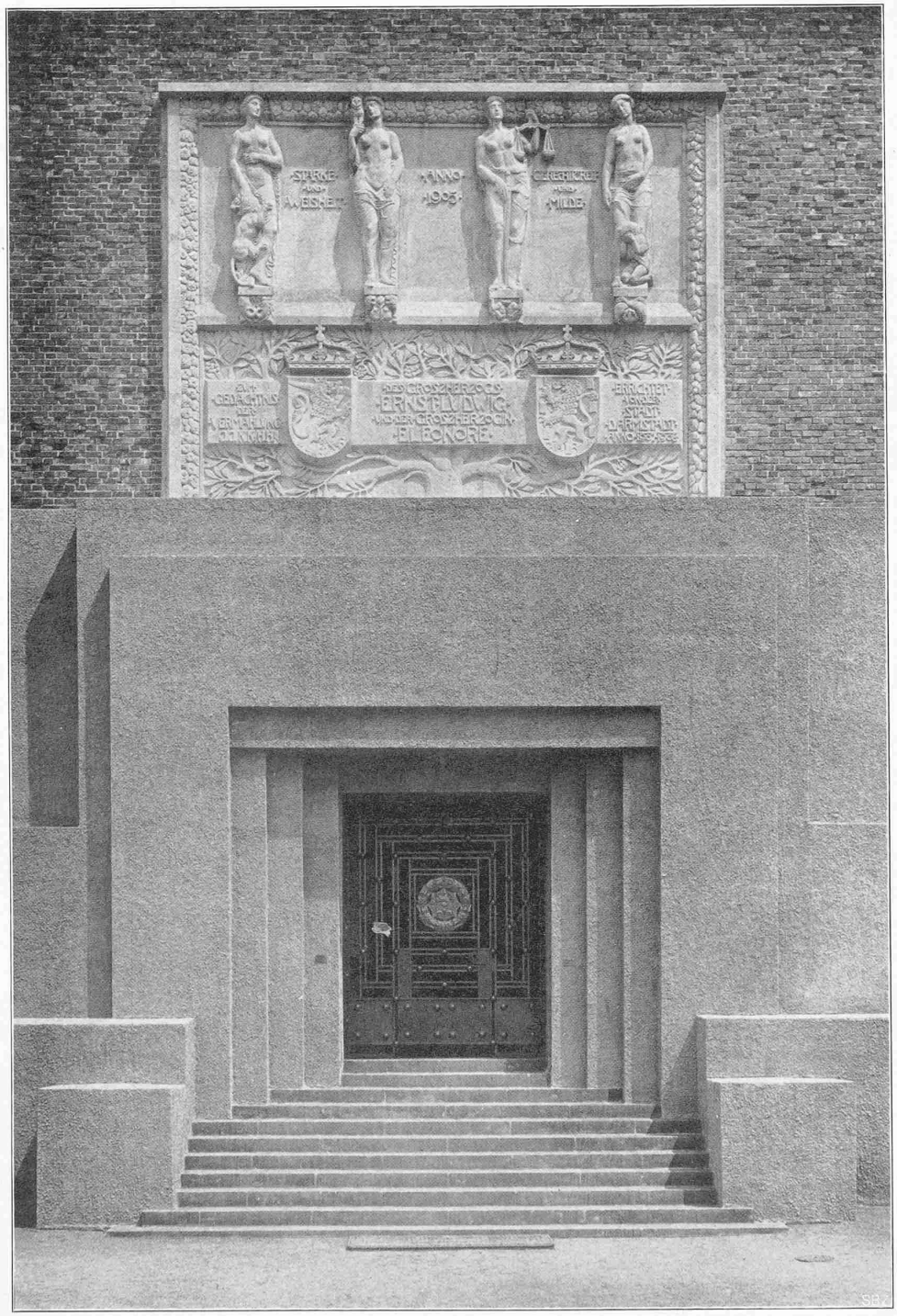


Abb. 5. J. M. Olbrich: Konkurrenz-Entwurf für einen Wasserturm in Hamburg.

Die Hülle besteht aus feinstem, doubliertem Macco-Baumwollstoff, wobei wohl zu bemerken ist, dass die Fäden der beiden übereinanderliegenden Stoffschichten, wie stellenweise in Abb. 3 (S. 340) zu erkennen ist, um 45° gegeneinander verdreht sind, eine Anordnung durch die erreicht wird, dass ein etwa entstandener Riss nicht weiter reisst. Als Gasdichtung ist zwischen beide Stofflagen eine Schicht galvanisierten Gummis von 130 bis 140 *g* auf den m^2 ein-



JOSEPH MARIA OLBRICH †

PORTAL AM HOCHZEITSTURM ZU DARMSTADT

Aus: „Architektur" Serie III, Verlag Ernst Wasmuth A.-G.

JEAN FREY, ZÜRICH 17374

Aetzung von Meisenbach, Riffarth & Cie. in München