Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 85/86 (1925)
Heft: 24

Artikel: Symmetrie und Axe
Autor: Rösiger, Hans Detlev
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-40237

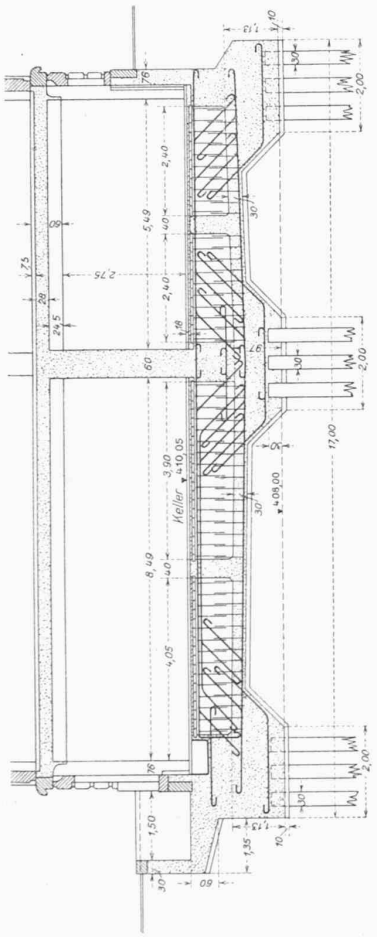
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

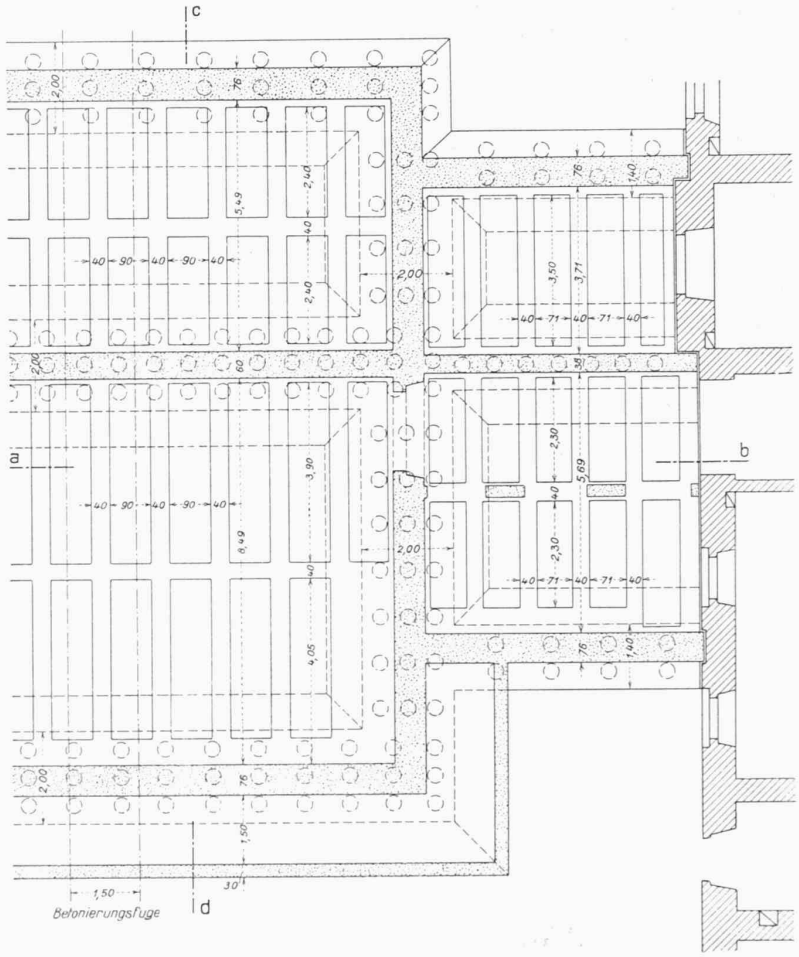
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch



Schnitt c–d



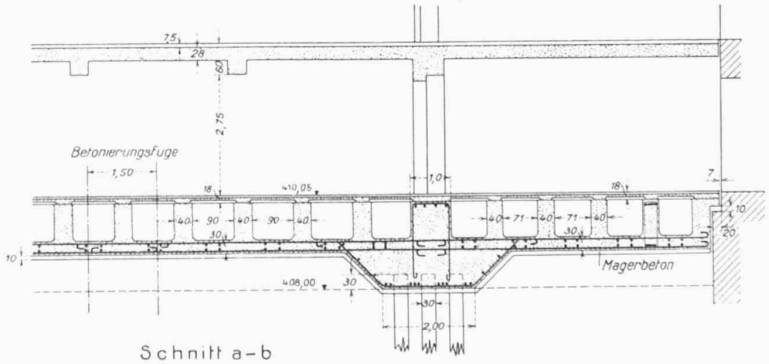
Erweiterungsbau der Allgem. Unfall- und Haftpflicht-Versicherungs-A.-G. „Zürich".

(Abb. 5 siehe nächste Seite.)

Abb. 6. Kombinierte Pfahl- und Platten-Gründung.

Masstab 1 : 150.

Entwurf Ing. J. Bolliger & Cie., Zürich.



Schnitt a–b

Symmetrie und Axe.

Von Dr. Ing. HANS DETLEV RÖSIGER, Arch., Karlsruhe.

[Nachdem wir uns kürzlich genötigt sahen, die ungezogenen „Witze" in „Wasmuths Monatsheften" und im „Städtebau" [1]) zurückzuweisen — mit einer Notiz allerdings nur, denn sachlich war darauf nichts zu erwidern —, ist es uns eine umsogrössere Genugtuung, im folgenden die sachliche Entgegnung eines der berufensten Vertreter der Ostendorfschen Lehre unsern Lesern vorlegen zu können; ihr Verfasser ist bekanntlich einer der Herausgeber von Ostendorfs nachgelassenen Schriften. Zugleich sei darauf aufmerksam gemacht, dass ein anderer Aufsatz ähnlichen Inhalts desselben Verfassers in der „Baugilde", Heft 19/20 unter dem Titel „Axiale Architektur" erschienen ist. Red.]

Dem Schüler Ostendorfs ist die Theorie des Entwerfens wohl immer eine nicht einfach zu verarbeitende Aufgabe gewesen; denn ihm war die andere Seite von Ostendorfs Lehrtätigkeit, seine eindringende und von tiefer Neigung getragene Beschäftigung mit der mittelalterlichen Baukunst vertraut, ja manchem vielleicht das unmittelbarere Erlebnis seiner Lehre. Die Studienreisen, die Ostendorf mit seinen Schülern unternahm, galten mehr der mittelalterlichen Kunst als etwa der des Barock. Der Weg aber, den Ostendorf ging, um Klarheit über die Aufgabe der Architektur in unsern Tagen zu gewinnen, führte ihn, den Schüler des Gotikers Carl Schäfer, immer weiter ab von einer architektonischen Auffassung, die ihm nicht das zu geben schien, wonach er suchte: Nach der Gestaltung des modernen Lebens durch eine umfassende Stadtbaukunst. Dass er in der Kunst des Mittelalters nicht eine bewusste räumliche Gestaltung von Plätzen, Strassen und Gärten erkennen konnte, führte ihn schliesslich dazu, der Baukunst des Mittelalters die Fähigkeit räumlichen Schaffens überhaupt abzusprechen und den Eindruck starker Räumlichkeit, den mittelalterliche Strassen und Plätze, erst recht Innenräume doch auch bei ihm hervorriefen, durch unsere Unfähigkeit anders als räumlich zu empfinden zu erklären.

[1]) «Die Art, wie Hegemann polemisiert, ist für ihn und für die Zeitschrift, die er redigiert, wahrhaft erniedrigend, er spielt den Hanswurst, ohne Gelächter zu erregen» — schreibt Karl Scheffler in «Kunst und Künstler», Heft II, Seite 80, wo näheres nachzulesen ist. Red.

Ich sehe nun nicht ohne Verwunderung, dass ein Fischerschüler wie Peter Meyer eigentlich den gleichen Gedankengang verfolgt. Die Erklärung dafür scheint mir in der gleichen Ueberschätzung der Symmetrie und des Axenbegriffs für die Raumschöpfung bei beiden zu liegen.

Die heute beliebte Gegenüberstellung der körperlichschaffenden Kunst des Mittelalters und der räumlichschaffenden Kunst des Barock droht auch zu einem Schlagwort zu werden, wie so mancher andere anfangs und bis zu einem gewissen Grade fruchtbare Begriff. Für beide Epochen gilt doch, dass sie zwar Räume schaffen, aber mit jedem Innenraum zugleich einen Körper bilden. Ostendorf betont zweifellos einseitig die raumbildende Seite der Baukunst, indem er die Bildung des Bau-Körpers demgegenüber vernachlässigt, was zu einigermassen gewaltsamen Sätzen führt: Der Tempietto des Bramante z. B. ist ein plastisch-körperliches Gebilde vor allem und ebenso das zentral gebildete Gartenhaus in einem weiten Parterre, das fast die gleiche Rolle darin spielt wie ein Denkmal auf einem Platz. Dass der Raum drumherum durch diesen Körper beeinflusst wird, seinen bestimmten Charakter erhält, ist selbstverständlich, dennoch führt es schon fast ins Metaphysische, hier noch das Raumgestaltende als das vorwiegende, nicht die Bildung des Körpers als das Primäre anzusehen. Aber ist es nicht der gleiche Fehler, nur in entgegengesetzter Richtung, aus der anscheinenden Beziehungslosigkeit einer grossen gotischen Kirche zu den die Wände der umgebenden Plätze bildenden Häusern zu folgern, dass hier eigentlich keine Räume vorhanden seien, trotz der unmittelbar räumlichen Wirkung die wir verspüren? Sollte nicht das Mittelalter in seinen grossen Plätzen, die oft, z. B. im Gebiet des kolonisierten deutschen Ostens, regelmässig gestaltet und mit einheitlich wirkenden, wenn auch nicht gleichen Häusern, mit Lauben im Erdgeschoss, umwandet sind, auch rämliche Absichten verfolgt haben? Und sollten die stark räumlichen Wirkungen einer Strasse wie die Berner Kram- und Marktgasse rein zufällig sein? Und gerade im Gebiet des alemannischen Stammes, wo die Häuser in den Strassen der Städte durchweg mit der Traufe zur Strasse stehen, sind die raumbildenden Elemente der mittelalterlichen Strasse kaum verschieden von denen späterer Zeiten.

Ostendorf selbst ist ja nicht konsequent in der Forderung der Symmetrie als entscheidendem Element der Raumbildung. Ein grosser Teil seiner Ausführungen, zumal in Haus und Garten, gilt der Untersuchung wie auch in einer nicht „im Gleichgewicht" befindlichen Lage räumliche Wirkung erzielt werden kann, und er gründet seine Erörterungen auf die Beobachtung an mittelalterlichen wie späteren Beispielen asymmetrischer Gruppierung von Baukörpern, wo entweder die besondere Lage und Art des Bauplatzes oder die Forderungen des Bauprogramms eine einheitliche symmetrische Bildung nicht zuliessen. Dass er die einheitliche, womöglich symmetrische Bildung des Raumes und eines Bauwerks als die höhere Form architektonischer Gestaltung betrachtet, erscheint mir selbstverständlich. Denn wo in aller Welt ist eine Architektur zu finden, die die Asymmetrie zum Prinzip erhoben hätte? Ob wir die aegyptische, assyrische, hellenische, römische oder irgend eine andere Baukunst betrachten, immer finden wir, dass die wesentlichen Denkmale all dieser Kunstepochen symmetrisch gebildet sind. Und ist es in China oder in der Kunst des Islam etwa anders? Daneben finden wir, dass es zu allen Zeiten Bauwerke gegeben hat, die, als reine Zweckbauten unmittelbar dem Bedürfnis dienend, in asymmetrischer Gestalt erscheinen. Aber wir können auch beobachten, dass da, wo eine Kultur aus dem vielleicht eindrucksvollern, unmittelbarer wirkenden Stadium der „Primitivität" herauswächst, die Bau*kunst* ihren Bereich ausdehnt und nicht mehr ausschliesslich das Gotteshaus, den Tempel, die Kirche künstlerischen Forderungen unterwirft, sondern auch die profanen, ja rein nützlichen Aufgaben des Lebens nach künstlerischen Ideen modelt und sie über das Alltägliche hinaushebt. Das entspringt

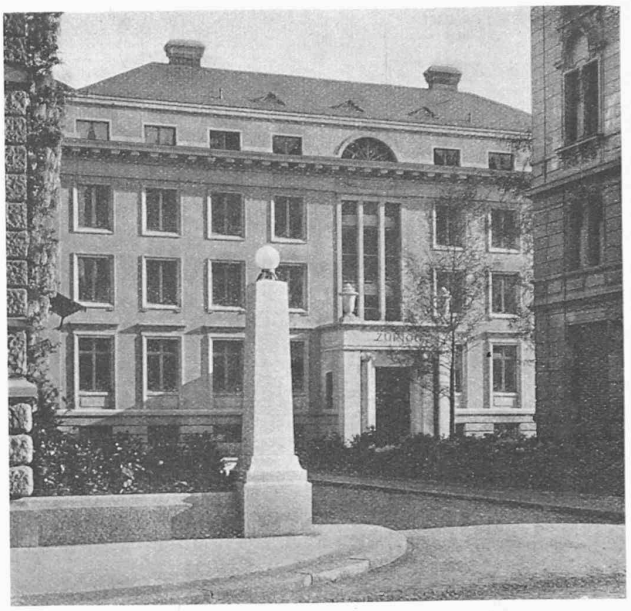


Abb. 5. Hauptzugang vom Alfred Escher-Platz (vergl. Text auf Seite 300).

nicht nur einem künstlerischen Bestreben, sondern zumeist auch einem Bedürfnis nach klarer Ordnung, sinnvoller Gliederung, einem Bewusstwerden des menschlichen Geistes überhaupt. Jede Formung enthält einen gewissen Zwang, jede Kultur ist Formung. Dass wir heute Form so stark als Zwang empfinden, als eine Beeinträchtigung unserer persönlichen Ungebundenheit ist vielleicht der deutlichste Beweis dafür, dass wir in einer Zeit des Chaos, der Unkultur leben. Form muss wachsen und werden. Aber ist es nicht ein Unding, jeden Versuch zur Form deshalb abzulehnen? Wir wollen gewiss nicht uns einbilden, dass wir Seigneurs de l'ancien régime seien, und wollen auch kein Theater aufführen, das solchen Glauben erwecken könnte. Das „mit Axen umsichschiessende Arbeiterhaus" ist wirklich eine Lächerlichkeit, und der Versuch, künstlerische Ideen am einzelnen Arbeiterhaus verwirklichen zu wollen, ist ein Versuch am untauglichen Objekt. Aber ein anderes ist es, eine Siedlung künstlerisch zu gestalten, zu ordnen. Wie erfreulich kann die Reihung der einzelnen anspruchslosen Häuschen wirken, denen zweifellos ein Giebel besser steht als ein Zelt- oder auch ein Walmdach, wenn ordnender und gestaltender Wille am Werke sind. Welche Möglichkeiten künstlerischer Steigerung da vorhanden sind, mögen die in der „S. B. Z." 1924 veröffentlichten Beispiele der Siedlung in Riehen bei Basel [1]) und der Essener Stadtwaldsiedlung von Josef Rings [2]) dartun. Die Essener Siedlung ist sogar „axial" angelegt, und doch wird niemand sagen können, dass hier etwas geschaffen worden ist, das nur die Zeit des fürstlichen Absolutismus des XVII. und XVIII. Jahrhunderts zu machen berechtigt gewesen wäre.

Da wären wir nun glücklich bei der Axe und bei axialer Komposition. Auch architektonische Axen hat es in jeder Architekturepoche gegeben, will mir wenigstens scheinen. Vielleicht nicht in jenen Zeiten der Primitivität, die Peter Meyer so eindrucksvoll in seinem Reisebericht aus Griechenland schildert [3]). Aber selbst denen lagen diese Dinge nicht so fern. Man erinnere sich nur des auch aus Perikleischer Zeit stammenden Stadtplanes des Piräus, der durchaus axial gestaltet ist. Wenn die Gotik, worin ich Peter Meyer beipflichte, Axen die von einem Bauwerk ausstrahlen nicht geschaffen hat, so hat sie immerhin die reichgegliederte Komposition des Innenraums der Kathedrale streng axial gestaltet. Und die Zeit des Barock hat sich nicht gescheut, einen gewissen Missbrauch mit der ausstrahlenden Kraft der axialen Komposition,

[1]) Arch. Bercher & Tamm, Basel, vergl. „S. B. Z.", 2. Februar 1924.
[2]) „S. B. Z." 12. April 1924. [3]) „S. B. Z.", 29 März 1924. Red.

senkrecht zu einer Strassenrichtung zu treiben, wofür etwa in Basel beim Münster oder im St. Albanviertel recht erfreuliche Beispiele stehen. Ich gebe zu, es sind Patrizier- und keine Arbeiterhäuser und es schickt sich eines nicht für alle. Aber schickt es sich drum heute garnicht mehr? Trotz allem demokratischen Wesen unserer Zeit glaube ich, dass es auch heute noch ohne Maskerade Aufgaben genug gibt, grosse und kleinere, bei denen axiale Komposition im Innern eines Bauwerks oder von einem solchen ausstrahlend möglich und ein erstrebenswertes Ziel bleibt. Denn es ist nicht nur ein Geist der Herrschaft, sondern auch ein Geist der lebendig sinnfälligen Ordnung dabei am Werk, der in unserer Zeit nicht weniger als in früheren sich auswirken sollte, wo ein Werk von einem Willen geleitet aus einem Guss entstehen kann. Und ist es nicht auch wieder archäologisch-kunsthistorisch gedacht, wenn man wie in Ulm sich bemüht, etwas „in mittelalterlichem Geiste" zu schaffen? Andere Zeiten haben bei solchen Aufgaben anders gedacht und mir will scheinen, dass das unbefriedigende Ergebnis in Ulm mehr aus der vagen, nur von modisch-aesthetisierenden Erwägungen ausgehenden Stellung der Aufgabe, dem Mangel einer wirklich bestimmten, innerlich notwendigen Bauaufgabe an dieser Stelle entsprungen ist. — Doch das führt uns vom Wege.

Und das Ergebnis nun dieser Auseinandersetzung? — Nun, vielleicht dieses: dass Ostendorf in einer Zeit der Verwirrung ohne gleichen den Versuch gemacht hat, Klarheit zu schaffen über das Wesen des architektonischen Entwurfs, ein Versuch, entsprungen aus seinem eigenen Ringen um solche Klarheit. Er hat dabei — wie natürlich — einseitig und scharf die gewonnene Anschauung formuliert, hat in manchem über das Ziel hinausgeschossen, hat durch manche Formulierung für manchen die Gefahr heraufbeschworen, in seiner Lehre ein bequemes Schema statt einer eindringlichen Aufforderung zum Nachdenken zu sehen. Wer aber unvoreingenommen seine Bücher ernstlich durchgeht, nicht um ein Dogma zu finden, sondern sich mit allem auseinanderzusetzen, was darin gesagt ist, auch mit den Widersprüchen, der wird auch heute, des bin ich gewiss, reichen Gewinn davon haben.

Die Ueberlandstrassen im Rahmen des Gesamtverkehrswesens.

Die „Deutsche Gesellschaft für Bauingenieurwesen" in Berlin veranstaltete dieses Jahr in ihrer Ortsgruppe Brandenburg eine Vortragsreihe über „Die Aufgaben der verschiedenen Verkehrswege und Verkehrsmittel im Rahmen des gesamten deutschen Verkehrswesens". Hierbei sprach Oberbaurat Reiner über die Ueberlandstrassen. Die Ausführungen des Vortragenden berühren ein Gebiet, das heute die gesamte Ingenieurwelt lebhaft beschäftigt. Seine Ausführungen sind daher nicht nur für deutsche Verhältnisse von Wert, sodass es sich lohnt, sie auch hier kurz wiederzugeben.

Wir stehen, wie in diesem Blatte bereits betont wurde[1]), heute am Beginn der grossen Veränderung im Verkehrswesen, die durch das Aufkommen des Kraftwagenverkehrs auf den Ueberlandstrassen diesen ihre frühere grosse Bedeutung wiedergibt. Es ist schwierig, schon jetzt den Kreis der Verkehrsaufgaben zu umschreiben, die den Ueberlandstrassen zuzuteilen sind. Ein solcher Versuch muss zunächst davon ausgehen, die heutige Güterbeförderung und die Beförderungsmittel auf den Strassen zu betrachten.

Die Güterbeförderung bedient sich entweder des schweren Lastwagens mit einer Geschwindigkeit von 20 bis 25 km stündlich und einer Nutzlast von 4,5 bis 5 t, oder des leichten Schnellastwagens bis 1,5 t Nutzlast mit einer Geschwindigkeit bis zu 60 km/h. In Deutschland ist der leichte Wagen wenig im Gebrauch, in Amerika macht er 90% aller Lastwagen aus. Der Amerikaner fährt lieber zweimal mit dem leichten als einmal mit dem schweren Wagen. Die Vorzüge des Kraftwagens kommen voll beim leichten Schnellwagen zur Geltung. Dem Kraftwagen sind wirtschaftliche und technische Grenzen gesetzt für die Beförderung schwerer Massengüter auf mittlern oder grossen Entfernungen, wie sie der Eisenbahnzug mit Vorteil leistet. Heute hat er dagegen schon vielfach den Verkehr mit wertvollen Stückgütern, z. B. Umzugsgut, Nahrungs- und Genussmitteln, Halb- und Fertigfabrikate von Fabrik zu Fabrik und ähnliches an sich gezogen. Nicht ausser acht zu lassen ist, dass schwere Wagen dazu zwingen, die Ueberlandstrassen mit entsprechend starkem Unter- und Oberbau zu versehen. Die Vorteile des Kraftwagenverkehrs liegen in der unmittelbaren Beförderung vom Versender zum Empfänger,

[1]) Seite 97 dieses Bandes. Der Bedeutung des Gegenstandes entsprechend geben wir auch diesen Ausführungen Raum. Red.

La XXXVIIIe Assemblée de la G. E. P.
du 11 au 13 juillet 1925 à Genève.

(Suite de la page 279.)

Il est plus que 22 heures et demie quand le dernier „Hoch" retentit dans le hall. Le feu de file oratoire a précipité la digestion du banquet, et maintenant on attend avec impatience la revue annoncée pour activer la digestion des discours, qui sont en général d'une digestibilité moindre.

„G . . . aie E . . . t P . . . olie technique", tel est le titre de la Revue, aussi spirituelle que gaie et humoristique, brodée par Ruy Blag (de son vrai nom Marius Berthet, rédacteur de „La Suisse") sur le canevas que lui avait fourni, à ce qu'on nous a dit, notre collègue Edmond Fulpius. La scène représente l'emplacement du Pont Butin en l'an 2400. Il y a dix ans — c'est ainsi que nous le raconte le seul survivant, maintenant gardien du Pont Butin — un cataclysme effroyable, une crue, crue hydraulique bien entendu, est venu fondre sur Genève. A la suite de pluies diluviennes, les falaises de St-Jean et du Bois de la Bâtie se sont effondrées et, après avoir entraîné tout ce qu'il y avait sur leur passage, se sont heurtées contre la pile centrale du Pont Butin, où elles ont formé un barrage infranchissable Genève, a été submergé et maintenant il n'en reste plus que quelques tours (voir fig. 3). Chose navrante: cet épouvantable cataclysme s'est produit au moment précis où l'on se mettait d'accord sur l'emplacement de la gare (ainsi en 2390!), sur le raccordement, le service des autobus etc. Seul la dette du canton de Genève a pu résister à l'inondation, parce qu'elle était flottante.

On ne tarde pas, dans la suite, à faire connaissance de la Crue,[1]) qui nous explique les raisons de son apparition d'antan:

„C'est le Délug' des dieux bernois
Qui doit punir les Genevois" . . . . ;

les punir de ne savoir ni utiliser, ni apprécier les énormes sacrifices consentis par la Confédération pour l'amélioration du service des chemins de fer, la navigation fluviale, la reconstruction de la gare . . .

„Tant pis pour les ingénieurs
Dont j' suis la terreur!" . . .,

continue la Crue. Aussi les ingénieurs présents ne se sentent-ils rassurés que quand elle se décide à se retirer dans le lit de Ro . . pardon! . . . . du Rhône.

On assiste ensuite à un défilé de personnages les plus divers et à une succession de scènes des plus variées se passant à des époques les plus diverses aussi. L'une des meilleures est celle de l'ouvrier de la gare de Cornavin, un vieux tout voûté, qui nous raconte, ou plutôt nous chante ce qui suit:

„L'jour où l'on m'a dit d' r'construir' la gare,
J'étais jeune et beau, je vous le déclare,
Comm' je me rendais tout d'suite au turbin,
On m'dit: N' faites rien, rien, rien.

J'ai passé des mois à attend' la pierre
Qui devait être posée la première;
Je croyais la voir venir un matin,
Mais ce n'était rien, rien, rien.

Les mois ont passé et mêm' les années,
Mes ch'veux ont blanchi, mes jamb's sont cassées;
Je suis „l'overrier" d'la gar' d'Cornavin,
Et je n' fiche rien, rien, rien.

Quand on commenc'ra à la reconstruire,
On aura le temps de vingt fois mouri-re.
Je veux qu'on m'enterre en ce lieu divin
Où l'on dort si bien, bien, bien.

Si un jour elle est tout à fait finie,
J' d'mand'rai qu'on en fasse une colonie,
Colonie d'vacances, vous le pensez bien,
Où l'on n'fich'ra rien, rien, rien!"

Nous ne nous arrêterons pas à la discussion entre le mécanicien de la locomotive à vapeur et celui de la locomotive électrique, ni à ce que nous a raconté la femme ingénieur, qui craignait de s'aventurer dans une assemblée d'anciens polytechniciens qui sont connus pour bannir de leurs festivités les représentantes du sexe faible (A bon entendeur, salut!). Nous avouerons du reste ne pas avoir saisi le sens de la fable „Le pont de pierre et le pont de fer",

[1]) Ne pas prononcer le „C" trop mollement, comme on pourrait être tenté de le faire, après sa déclaration d'être une „honnête crue".