

# Anmerkungen

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Wissen und Leben**

Band (Jahr): **27 (1925)**

Heft 13

PDF erstellt am: **13.09.2024**

## **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.

dies begriffen: deshalb kannten sie — was Schweitzer ihnen so sehr verübelt — ein Überethisches. Dass in der Ethik selber das Letzte nicht die Ethik ist (sondern der Geist, oder wie man's nennen will), das ist ein Satz, der Schweitzer aufs tiefste zuwider ist. Aber es ließen sich, wenn ich recht sehe, in einer ihrer Begrenzung kritisch bewussten, geistesphilosophisch orientierten Ethik die Wertmaßstäbe aufweisen, die an den verschiedenen Gestaltungen des Lebens das Verschiedene zu würdigen erlauben.

Der Mangel an kritischem Bewusstsein äußert sich in Schweitzers Buch in zahlreichen moralistischen Übertreibungen und Gewaltsamkeiten. *Den Ruhm* aber muss man dieser Ethik lassen, dass sie erlebt, nicht bloß „erräsoniert“ ist; auch die Wundmale, die sie trägt, sind echt. Und darum gibt sie auch demjenigen, der viele Frage- und Ausrufezeichen an den Rand zu setzen hat, reichsten Anlass zu fruchtbarer Vertiefung.

FRITZ MEDICUS



## ANMERKUNGEN

### HOCHHAUS ZÜRCHER BAHNHOF

Kaum eine Stadt reizt so zu utopischem Eingriff wie Zürich. Unvergleichlich die architektonische Gegebenheit der gabelförmigen Ufer, die das Wasser umstehen. Sie ruft nach einheitlicher Gestaltung. Selbst der flüchtigste Begeher aber erkennt wie die letzten Jahrzehnte des neunzehnten Jahrhunderts diese prachtvolle Linie in einzelne Monstrositäten zerschlagen und zerstückt haben, ohne jeden Ansatz von Monumentalität. Ordnen möchte unwillkürlich die Hand darübergreifen und dem Anprall von Gebirg und Wasser Wandungen längs der Wasserkante entgegenstellen, von denen man sagen könnte, sie seien ein würdiges Gegenspiel der natürlichen architektonischen Situation. So aber, bei der relativen Festigkeit der verschiedenen in Frage stehenden Baulichkeiten, wird wohl auf absehbare Zeit keine Änderung möglich sein und bloß das geistige Auge wird über die hässlichen Kuppeln, Türme und kleinteiligen Zinshäuser einheitliche Umkleidungen legen dürfen.

Ist an diesem schönsten Punkte der Stadt an eine Änderung architektonischer Sünden nicht zu denken, so kann damit doch wohl an andern Punkte begonnen werden.

#### 1. BAHNHOF UND MONUMENTALITÄT

Es gibt — unseres Wissens — keinen Bahnhof, von dem man sagen könnte, seine Gestaltung sei ein gültiges Symbol seines Zwecks. Baut endlich einen! Baut ihn in Zürich! —

Was ist ein Bahnhof? — Zugrunde liegt dem Bahnhof das Wechselnde, Dynamische, Durchströmende. Er ist kein Ort des Aufenthalts. Er ist wie die Lokomotive, die in ihn fährt: Sinnbild des Beweglichen. Er ist der Trichter, der das Bewegliche — in jedem Sinn genommen — für einen Augenblick festhält und sichtbar werden lässt, ehe es wieder ins Unübersehbare strömt.

Als Zweckinstrument gesehen, besteht der Bahnhof aus zwei Teilen.

Einem Behälter für die einlaufenden Beförderungsmittel und ferner einem möglichst rasch zu benützenden Apparat, der die Formalitäten der Beförderung — Zulassung und Abgang — zu erledigen hat. Neben diesen beiden Grundelementen bleibt alles andere nur Beiwerk. Sie geben die Direktiven für die Gestaltung.

Man hat in letzter Zeit den eigentlichen Behälter der Beförderungsmittel bereits in der richtigen Gestalt zu formen begonnen. Denn er ist am engsten mit dem Konstruktiven verbunden: Hohe Betonstege mit den tiefeingefressenen Schienenbahnen zur Seite und, über einem, kurzarmige Schutzdächer, die von gedrungenen Betonarmen in sparsamer Profilierung gedeckt werden.

Wo aber das Konstruktive nur geringsten Raum zu freierer Betätigung lässt und seine Gesetzlichkeit nicht unbedingt bindend wirkt, da beginnt augenblicklich Unsicherheit, Ratlosigkeit, Missgriff.

Der zweite Teil eines Bahnhofs, die Räume, die die Formalitäten der Beförderung zu erledigen haben, zeigen durchgehend diese Ratlosigkeit, denn sie sind die fatalen Ansatzpunkte dessen, was man in den letzten Generationen Monumentalität nannte.

Es wäre dem Historiker nicht schwer diese überhohen, zerfließenden Empfangshallen, trotz ihrer Glaswandungen, aus den Schlossälen und tonnengewölbten Tanzsälen herzuleiten, wie sie in den ersten Jahrzehnten des vergangenen Jahrhunderts geschaffen wurden, die zur Zeit, als es galt, eine Umhüllung für den neuen Zweck der Bahnhöfe zu schaffen, noch durchaus lebendig waren.

Diese formalistische Ableitung würde an sich keineswegs genügen, um die raumsaugenden Empfangshallen als glatte Missgriffe verwerfen zu dürfen. Verfehlt sind sie und der Aufwand, der an sie verschwendet wird, da ihnen eine Monumentalität zugrunde liegt, die aus ganz andern Vorbedingungen stammt. Diese Monumentalität, gleichgültig ob sie dem Schloss, Theater oder dem Kirchenraum entlehnt wird, hatte einen Ort des Aufenthalts, der Zusammenkunft zu gestalten. Man sammelte sich in dem Raum, man beharrte in ihm, und eine hochgehende Feierlichkeit war durchaus Erfordernis. Es handelte sich gleichsam um eine *statische Monumentalität*.

Von dieser statischen Monumentalität hat sich der Bahnhof endgültig zu befreien. Sie verwirrt und ist nicht am Platz im Zentrum des Labilen. Wir berühren einen der tiefsten — und heute erst in wenig Ansätzen sichtbaren — Unterschiede zwischen vergangener und künftiger Baukunst, wenn wir als Wesen der kommenden Architektur die *dynamische* Monumentalität bezeichnen. Eine Monumentalität, die etwas von der Bewegung und Kraft auszudrücken vermag, die beide im Nerv der Zeit eingekapselt liegen. Eine Monumentalität, die das Rotieren der Maschinen und die Schnelligkeit der Fortbewegung ebenso in sich trägt, wie die dreidimensionalen Kurven einer Barockkirche den Geist der Leibnizschen Infinitesimalrechnung aufgesogen haben.

Ein Bahnhof wäre einer der gegebenen Ansatzpunkte für eine Formung im zukünftigen Sinn. Fort mit den hohen Hallen des Empfangs und Einlaufs! Alles hat nach Möglichkeit konzentriert und geduckt zu sein: Abbild der Kraftansammlung der Lokomotive.

Das wirkliche Erlebnis eines Bahnhofs ist heute nur auf Untergrundbahnhöfen möglich, die, ganz eingebettet in der fortlaufenden Tonne des Tunnels, beherrscht werden von Schienensträngen, Betonstegen, Lichtsignalen und nicht zuletzt von den einsausenden Zügen selbst, die den vollen Hauch ihrer Bewegung einem ins Gesicht werfen und erst in den engen Dimensionen ihre Grandiosität bis zum Schrecken zu entfalten vermögen.

Diese unterirdischen Raumpartikel sind gleichsam die Krypten der modernen Architektur. Wie diese, aus unmittelbaren Notwendigkeiten entstanden, hat ihre Form in die Höhe des Oberlichtes zu steigen. —

Auch die Räume, die die Formalitäten der Beförderung zu erledigen haben, müssen straff und mit einem Mindestmaß von Hohlraum geformt werden. Nur in strenger Raumkonzentration können die Abfertigungshallen zu einem Instrument werden, das jeder fremd Eintretende schnellstens benützen kann. Man könnte sich wohl vorstellen, dass aus den Wänden treppenförmig große Inschrifttafeln ragten, die weithin sichtbar auf die einzelnen Schalter und die Richtung ihrer Fahrkartenausgabe wiesen. Man könnte sich denken wie mit Hilfe von Lichtsignalen und verschiedenen Farben Gepäcksabgabe und andere Orientierungen übersichtlichst auf einen zuströmten! —

Eine Bahnhofshalle müsste für den Eintretenden auf den ersten Blick hin offen liegen wie eine Kartothek! Anstatt Aufschriften zu verwenden, die in die Zeit der Postkutsche gehören und nur zehn Schritt weit lesbar sind, lerne man von der Reklame wie man Inschriften zu machen hat.

Es handelt sich dabei nicht um eine einfache Verbesserung. Diese Inschriften wird nur ein Auge suggestiv zu setzen vermögen, das in der abstrakten Kunst geschult worden und fähig ist, die verschiedenen Streifen — wie ein Bild von Fernand Léger — zum gemeinsamen Zusammenklang zu bringen. An dieser Stelle keine Plastik, keine Glasfenster, keinen hohen Raum, keine architektonische Verzierung: Aufschriften!

Der Gedanke, dem Bahnhof besondere Akzente zu geben, war durchaus berechtigt. Das Tor, durch das alle kommen mussten, die eine Stadt betraten und das oft richtunggebend eine ganze Stadt orientierte, verlangt nach Sichtbarkeit und Monumentalität.

Der Verkehr ende nicht mit einem unmündigen Stiegenloch! Wie ein ungeheurer Prellbock erhebe sich ein Hochhaus über den Schienen! Der Verkehr schieße gleichsam in die Vertikale, und finde seinen Auftakt und seine Beruhigung in lebendigen Stockwerken, in Büros von Anstalten, denen die Nähe am Verkehrsquell kostbar und notwendig erscheint. Über der unterirdischen Einfahrt, über den konzentrierten Verkehrshallen zu ebener Erde stülpe sich der Bau von zwanzig Stockwerken, der seine Monumentalität nicht durch Plastik, nicht durch Marmor, nicht durch Türme, nicht durch Brunnen zu erreichen versucht, sondern allein durch die ungeheurere Sachlichkeit eines Gerüstes aus Eisen, Glas und Beton.

## 2. HOCHHAUS ZÜRCHER BAHNHOF

Es müsste den Schlusspunkt der Elektrifizierung bedeuten. Bis jetzt war das Hochhausproblem auf europäischem Boden kaum reif zur Verwirklichung.

Vielleicht hätte auch Lärm und Qualm der Dampflokomotive die Bewohner eines solchen Hauses belästigen können. Beide Hindernisse hören auf. —

Die Schweiz dürfte wahrscheinlich als erstes Land die Elektrifizierung durchgeführt haben. Sollte es möglich sein, dieses Vorgehen in einer wirklichen architektonischen Tat enden zu lassen? —

Das Hochhausproblem befindet sich für uns durchaus noch in den bildsamen Anfangsstadien, wo jede vorahnende Verwirklichung der ganzen Entwicklung Ziel und Richtung geben kann.

Schon jetzt kann man an den wenigen ausgeführten deutschen Verwirklichungen die doppelte Gefahr erkennen, der die Bewegung ausgesetzt ist: Zufälliges nur durch Spekulation bestimmtes Hochgehen an einem gleichgültigen Punkt der Stadt, wodurch das Gefüge einer Stadt zerbröckelt wird und ferner anstatt eines ungebrochenen Aufbaus der Fronten eine Verkleinerung durch falsches Kunstgewerbe, das die Einheitlichkeit der Wände unterspült.

Das Hochhaus darf — zum Unterschied von Amerika — nur an besonderen Punkten der Stadt vorbehalten bleiben. Von Amerika aber lerne man wie Wände in einem Schuss monumental hochgeführt werden. Das dekorative Zuckerwerk, das die Amerikaner im Sockel und in der Höhe gewöhnlich anzukleben lieben, lässt sich leicht wegdenken, denn das Skelett ist gesund!

Das Hochhaus, das den Zürcher Bahnhof über die ganze Stadt signalisierte, stände als Kopf der Bahnhofstraße die, wie selten in einer Stadt, den Verkehr in sich konzentriert an prachtvoll beherrschender Lage. Zur Seite die Limmat, vor ihm ein Platz, schnitte es keinem Nachbar die Luft ab. Es sprengte kein Gefüge, sondern seine breit und ungebrochen aufstürmende Wand strömte Platzraum aus, wo jetzt nur gleichgültige Zerstückelung ist.

Über Schienen, Hallen, Geschäften sollte auf flachem Dach, hinter den Glasscheiben eines Restaurants, sich vor dem ankommenden Fremden zum erstenmal die Schweiz ausbreiten: Stadt, See und Gebirge. Aufzüge ohne Anhalt besorgten die Beförderung.

Um dem Hochhaus, das sich über den eigentlichen Bahnhof stülpte, etwas von der Gesetzlichkeit seiner Bestandteile — Glas, Eisen, Beton — verleihen zu können, müsste man auf Initiatoren der Bewegung zurückgreifen und von ihnen Lösungen fordern.

So wenig man den Bau geschickten Angleichern überlassen darf, die Grundgedanken nur verwässern und falsche Bahnen weisen, ebensowenig dürfte das Preisgericht ausschließlich Leute umfassen, denen die Probleme der Zukunft gleichsam außerhalb ihres Willens oder ihrer Generation liegen.

Wer heute unbefangenen Einblick in die Formulierung der kommenden Architektur hat, weiß, dass das Hochhausproblem nicht mehr zur Ruhe kommen wird. Auch Zürich wird auf dem normalen Weg der Entwicklung Hochhäuser im Laufe der nächsten zehn Jahre erhalten. An zufälligem Ort wird dann wahrscheinlich zufällig ein solcher Bau aufschließen.

Sollte es nicht möglich sein, einmal der Entwicklung bewusst entgegenzukommen, anstatt, abwartend, nur Zuschauer zu sein? Es ist im Grund unendlich lohnender ändern voranzuschreiten, indem man versucht selbst Vorbilder

und Entwicklungsstufen zu schaffen, als vorsichtig nur absolut gesicherte Resultate zu übernehmen. In München tauchte vor einigen Jahren ein Projekt auf, den Bahnhof als Hochhaus zu formen, für Zürich wären die Vorbedingungen nach jeder Seite hin nur günstiger.

Es ist nicht Sache und Beruf des Anregers, Wege zur Verwirklichung zu weisen. Immerhin ließe sich denken, dass in einem solchen Fall Bund und Privatfinanz zusammenarbeiten könnten. Es ist durchaus nicht gesagt, dass Projekte, die ans Utopische reichen, da ihr Problem die Möglichkeit neuer Wege enthält, gleichzeitig finanzielle Lächerlichkeiten darstellen. Im Gegenteil: Ein Hochhaus auf so kostbarem und neugeschaffenem Baugrund vermöchte die Kosten eines der Bedeutung der Stadt entsprechenden Bahnhofs außerordentlich herabzudrücken, denn — wohntechnisch genommen — hörten die Bahnhöfe auf: toter Grund zu sein! Die großen Schwierigkeiten, die dem Projekt entgegenstehen, seien nicht verkannt, ebensowenig aber — bei starkem Willen — die Möglichkeit der Erfüllung!

SIEGFRIED GIEDION



## RUNDSCHAU

### AUS ZEITSCHRIFTEN

Die von Rudolf Kayser vortrefflich geleitete *Neue Rundschau* (S. Fischer) bringt im Juliheft einen Artikel: „Die Kulturfragen und die Parteien“ aus der Feder des bedeutenden Berliner Historikers Friedrich Meinecke. Wir entnehmen daraus folgende Stelle:

„Ich sage es rund und entschieden heraus: Um unsere Parteiverhältnisse mit Erfolg zu revidieren, müssen wir zuvor unsere Kulturideale revidieren — die Kulturideale unserer bürgerlichen, unserer sogenannten gebildeten Schichten. Denn hier sitzt die tiefste Wurzel des Übels, an dem unser Parteileben krankt — jener unheilvollen Zerreißung unseres Volkes in zwei Lager, die einander nicht, wie es im Zweiparteiensystem sein sollte, als notwendige Ergänzungen zu einer großen übergeordneten Einheit ansehen, sondern deren jedes den alleinigen und intoleranten Anspruch erhebt, diese Einheit zu repräsentieren, die wahre Nation darzustellen. Und nun kann ich mich vielleicht irren, aber ich muss sagen, was ich zu sehen glaube: die größere Schuld an dieser gegenseitigen Verfeindung liegt heute am Rechtslager, an der Mentalität, an dem vielfach erstarrten Kulturideale unserer bürgerlichen Schichten. Auch das Linkslager hat sein kulturelles Sündenregister, das auch heute schlimm wirkt und noch viel schlimmer einmal wirken könnte, aber von ihm spreche ich heute deswegen nicht, weil wir zuvor einmal den Besen im eigenen Hause, im Hause der sogenannten gebildeten Gesellschaft in Bewegung setzen müssen, weil es hier zur Zeit am dringendsten not tut. Ich spreche vom Besen im eigenen Hause, obwohl ich politisch im Linkslager stehe. Aber als eigenes Haus empfinde ich es deswegen, weil es die soziale und kulturelle Umwelt darstellt, die mich umfängt und mich genährt