Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 49/50 (1907)
Heft: 15

Artikel: Die europäische Stadt
Autor: Schmidkunz, Hans
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-26699

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: 02.07.2025

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

Aus *Albert Hofmanns* Werk „**Denkmäler**“, Verlag von *Alfred Kröner* in Stuttgart.

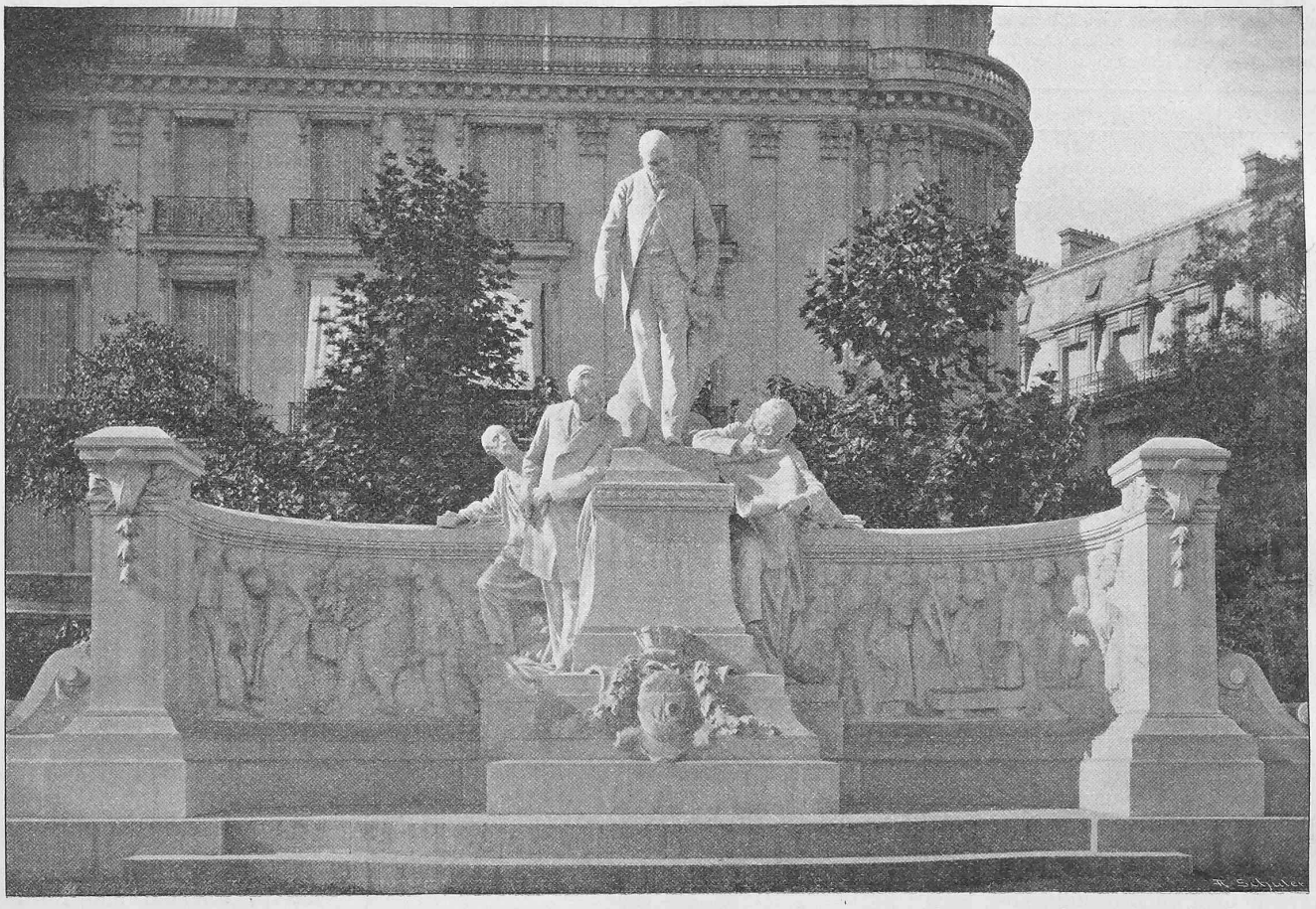

Abb. 2. Denkmal für Alphand in der Avenue du Bois de Boulogne zu Paris. — Architekt: *Formigé*; Bildhauer: *Jules Dalou* (geb. 1840). Am Sockel Alphands Mitarbeiter: Maler Roll, Baumeister Bouvard, Ingenieur Huet und Bildhauer Dalou.

Idee und in den zu ihrer Verwirklichung dienenden Mitteln die Vorbilder erreicht. Und gegenüber all diesen überladenen, unruhvoll silhouettierten Monumenten ist ein Rückschlag eingetreten ins Schlichte, das durch weihevolle Feierlichkeit Eindruck zu machen und in ruhigen, grossen Formen und Umrissen die Wirklichkeit ins Künstlerische zu übertragen versucht.

Mit Spannung wird man dem dritten, abschliessenden Bande entgegensehen dürfen, der neben den Denkmälern mit figürlichem Grundgedanken, auch Brunnendenkmäler und Einzelfragen der Denkmalkunst, wie Aufstellungsort, Umgebung, Grössenverhältnisse, Stil, Haupt- und Nebenfiguren usw. behandeln wird. Jedenfalls aber berechtigen die bereits erschienenen Teile zu dem Urteil, dass wir in Hofmanns Buch ein mit ungemeinem Fleiss und seltenem Verständnis geschriebenes Werk erhalten haben, eine unerschöpfliche Fundgrube für eden ernstlich arbeitenden Architekten und Bildhauer.

Abb. 3. Denkmal für Alfred Krupp zu Essen a. d. Rh. — Bildhauer *Lang*.

Die europäische Stadt.

Es ist nicht gut möglich, von einer europäischen Stadt im genauen Sinne des Wortes zu sprechen. Es gibt ja auch keine europäische Sprache, und selbst von europäischen Sprachen kann in ganz genauem Sinne nur ebenso die Rede sein, wie von asiatischen oder afrikanischen Völkern.

Am schwersten wird es, von Gegensätzen gegen eine europäische Stadt zu sprechen, also von nichteuropäischen oder auch nur von afrikanischen oder asiatischen Städten im allgemeinen. Zahlreiche, ganz wesentlich voneinander verschiedene Typen von Städten sind es, die wir meinen, wenn wir hier vom Auslande sprechen. Dazu kommt noch folgender Umstand. Fernerliegende Städte sind uns überhaupt sehr wenig bekannt und näherliegende glauben wir zwar zu kennen, kennen sie aber recht wenig in *der* Hinsicht, um die es sich hier handelt. Wir meinen

Aus *Albert Hofmanns* Werk **„Denkmäler“**, Verlag von *Alfred Kröner* in Stuttgart.

Abb. 4. Denkmal für Kaiser Wilhelm I. von Deutschland am «Deutschen Eck» bei Koblenz a. Rh.
Architekt: *Bruno Schmitz*; Bildhauer: *E. Hundrieser* und *A. Vogel.*

diesmal nicht eigentlich die historischen, politischen und rechtlichen Verhältnisse der Städte, sondern vielmehr ihren architektonischen Leib und hier wieder ganz besonders die eigentliche Bebauungsweise ihres Grundes. Das Interesse für eine Erkenntnis dieser Verhältnisse ist aber in weiterm Masse erst seit kurzer Zeit erwacht.

Die europäische Stadt birgt nun ersichtlich mehr Mannigfaltigkeiten in sich, als uns solche bisher in den aussereuropäischen Städten begegnen. Fast möchte man gerade schon diesen Umstand als das Charakteristische der Städte bezeichnen, die man etwa unter dem zusammenfassenden Namen der europäischen begreifen kann: die Mannigfaltigkeit, Fülle und Reichhaltigkeit ihrer Gestaltungen. Tatsächlich lässt sich der Reichtum an Typen, der uns hier entgegentritt, am allerwenigsten in unserem Rahmen überschauen. Von der altitalienischen Hügelstadt mit ihrem Gedränge kleiner Häuser und Gassen bis hinauf zum fernen Nordosten Deutschlands mit seinem rostförmigen Bebauungsplane der Städte; von den aus Pracht und Oede zusammengesetzten Weltstädten, namentlich des nordwestlichen Europas bis hinab in den Südosten, wo wir uns mit Adrianopel, noch mehr mit Philippopel und nun schon beinahe ganz mit Konstantinopel dem uns nächst gelegenen Typus orientalischer Städte annähern: auf diesem weiten Boden stehen nicht nur zahlreiche Typen von Städten nebeneinander, sondern sie kreuzen sich auch, sie vereinigen sich auf die mannigfaltigste Weise in ein und demselben Individuum.

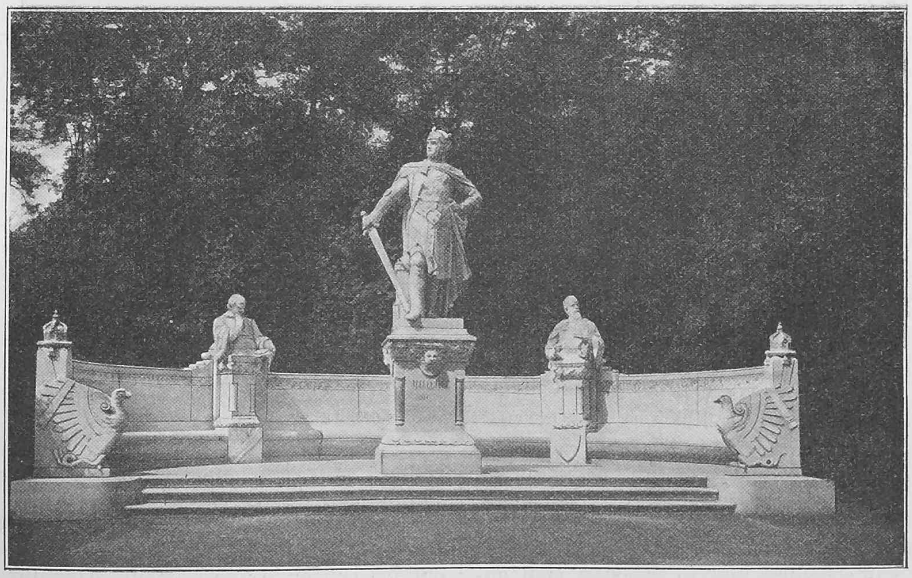

Abb. 5. Markgraf Albrecht der Bär. — Denkmal in der Siegesallee zu Berlin.
Nebenfiguren: Die Bischöfe Wiger von Brandenburg und Otto von Bamberg. — Bildhauer: *Wilhelm Schott.*

Wenn wir die orientalischen Städte, deren Formen sich jene Städte in Europas Südosten nähern, auf ge-

eigneten Städtekarten betrachten, so sehen wir gleichsam eine Rinde, in welcher Borkenkäfer gehaust haben könnten; so krumm streichen die engen Strassenlinien durch die Baumasse hindurch. Denken wir uns andererseits einen Sprung in die germanische Kolonisationsstadt Nordamerikas und Südafrikas, so sehen wir schachbrettähnliche und besonders häufig gleichsam aus mehrern Schachbrettern zusammengesetzte Gruppen von Baublöcken, zwischen denen sich die Strassen mit der unerbittlichen Regelmässigkeit einer geometrischen Zeichnung erstrecken. Kehren wir dann zu den gewöhnlichen Beispielen der europäischen Stadt zurück, so finden wir zwar ähnliche Erscheinungen, namentlich die letztgenannte, sehr häufig wieder. Allein wir erblicken ausserdem ein mannigfaltigeres, gegliedertes und dominierendes Hauptsystem von Strassen und Plätzen, als in all' jenen andern Städten. Dort hatten wir den Eindruck von Baumassen, in welche entweder Käfer sich eingebohrt oder Geometer mit Instrumenten regelrecht hineingeschnitten haben, kurz: vor allem sind die Bauten da, und mit den Strassen und sonstigen Oeffnungen begnügt man sich auf die möglichst einfache Weise. Der europäischen Stadt merken wir an, dass sie die offenen Teile ihres Geländes mit Bewusstsein, zum Teil mit Geschmacklosigkeit, bald sehr reichhaltig und bald in traurigster Dürftigkeit ausgestaltet, jedenfalls aber, dass ihr diese offenen Teile der Stadt nicht lediglich ein Hilfsmittel für die Existenzmöglichkeit der Baumasse sind. So besitzen wir in Europa Städte oder Stadtteile, in welchen die Häuser eigentlich nur der Strassen und Plätze halber da zu sein scheinen und in welchen man anscheinend wohnt, um irgend einer Laune eines Bauherrn die Freude zu machen, dass man mit seinen Wohnstätten und Verkehrswegen ein Dreieck oder ein Rechteck oder einen Kreis oder einen Stern oder sonst eine geometrische Figur bildet. Daher denn auch die grosse Mannigfaltigkeit der europäischen Städte; daher ferner die prächtigen Kunsteindrücke, die in ihnen nicht nur durch die einzelnen Gebäude, sondern auch durch deren Gruppierung geboten werden; daher aber auch häufig jene Nüchternheit und Gezwungenheit, die man sich in einer orientalischen Stadt so wenig denken kann, wie etwa einen steifen europäischen Hut auf dem Kopf eines turbangewöhnten Arabers. Eine der allerschönsten Städte der Welt, auch der Bebauungsweise nach, scheint Konstantinopel zu sein, eine Stadt, die unseres Wissens keine behördliche Bauordnung hat. Die europäischen, namentlich die mitteleuropäischen Städte stehen vorwiegend unter dem teils heilsamen, teils schädlichen Druck einer Bauordnung. Durch eine solche Ordnung und überhaupt durch das bewusste Behandeln des Strassen- und Platzgeländes können ästhetische und praktische Vorteile entstehen, wie sie in jenen ausländischen Städten vielleicht niemals möglich sind. Allein es ist hier wie bei allem Künstlichen: nur wenn es sich zur höchsten Kunst erhebt, ersetzt es in befriedigender Weise die Natur; sonst flüchten wir um alles lieber in die Natur zurück.

Aus „Denkmäler".
Verlag von *Alfred Kröner* in Stuttgart.

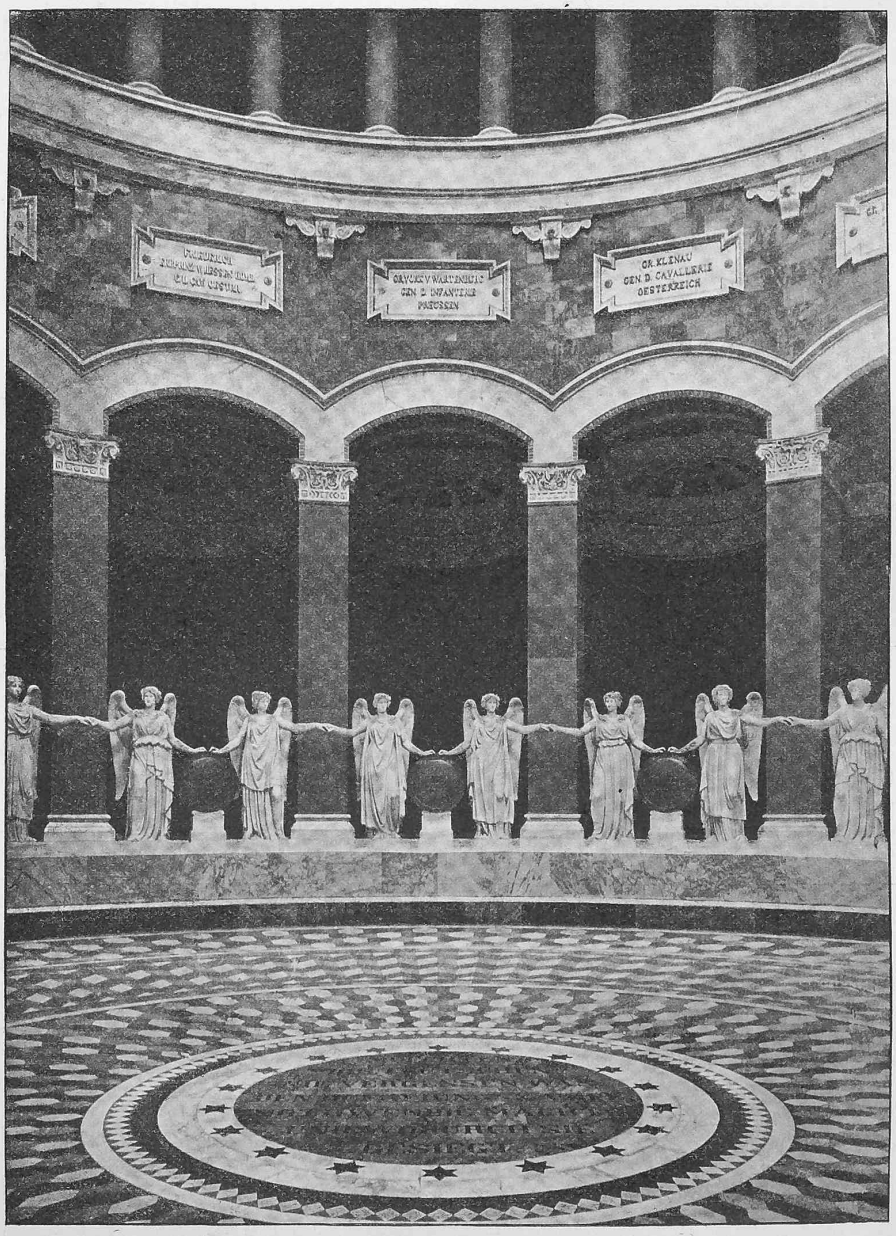

Abb. 6. Innenansicht der Befreiungshalle bei Kelheim. — Von *Friedr. v. Gärtner* 1842 begonnen; nach Gärtners Tode 1847 weitergeführt und vollendet von *Leo von Klenze*.

Wenn man anfängt, die Strassen und Plätze europäischer Städte nach ihren typischen Namen, Formen, Gebrauchsweisen usw. zu unterscheiden, so steht man bald vor ähnlich inhaltsvollen Aufgaben, wie sie der Naturhistoriker vor einer in sich mannigfaltig unterschiedenen Klasse von lebenden Wesen findet. Verkehrsplätze, Nutzplätze, Schmuckplätze, architektonische Plätze, breite Oeffnungen des Strassengeländes, dann Haupt- und Nebenstrassen, Längs- und Querstrassen, Ring- und Schrägstrassen, Verkehrs-, Geschäfts-, Wohn- und Spazierstrassen; endlich Dutzende von Namens-Arten für die verschiedensten Strassen nach ihrem historischen Ursprunge, nach ihrer Nachbarschaft, selbst nach der beruflichen und gesellschaftlichen Bedeutung ihrer Anwohner oder der Vorübergehenden; das sind Beziehungen, wie sie uns einigermassen die Mannigfaltigkeit europäischen Städtebaues vorführen. Sie sind zum grossen Teil echt, zu einem andern grossen Teil

allerdings unecht. Wir haben oft sorgfältig geometrisch ausgezirkelte Strassenanlagen, die sehr gut dazu dienen, für monumentale Schöpfungen den richtigen Umkreis zu geben, die aber schlimmer als alles andere werden, wenn sie nicht als Mittel zu einem solchen Zweck, sondern als Selbstzweck da sind, oder wenn sie etwas erwarten lassen, was wir nie und nimmer finden.

Die europäische Stadt muss vor allem geschichtlich verstanden werden, und zwar ganz besonders mit Rücksicht darauf, dass verschiedene historische Mächte zum Teil in raschem Wechsel sich ihrer und ihrer Gestalten bemächtigt haben. Vor allem tritt uns der Umstand entgegen, dass unsere Städte, ja vielleicht die meisten Städte überhaupt, ursprünglich Schutzstellen, besonders militärische Anlagen waren. Die meisten modernen Städte Europas tragen noch die Spuren eines längern Kampfes der bürgerlichen Bedürfnisse unserer Zeit gegen jene militärische Vergangenheit. Je mehr eine Stadt das ist, was wir Schutzstadt nennen, destomehr ist sie zur Engräumigkeit aller ihrer Bestandteile gezwungen; je weniger sie jenes ist, destomehr ist es ihr möglich, sich in Weiträumigkeiten zu ergehen. Das könnten unsere heutigen Städte in der besten Weise tun. Sie tun es aber nicht; sie bürden sich Engen auf, die nicht im geringsten nötig sein würden; ja sie binden sich überhaupt mehr als nötig. Es kommt auch hin und wieder ein besonderer Lieblingszug unseres Stadtbauwesens zum Vorschein: erst für das Gelände Pläne festzulegen und dann das danach bebaute Gelände zum Masstabe des Verkehrs zu machen, statt umgekehrt. Dadurch werden auf lange hinaus die spätern Gestaltungen festgelegt, sodass die nachher auftretenden Bedürfnisse das ihrige nicht mehr in genügender Weise finden. Es ist schwer, sich eine orientalische Stadt in einem solchen Zwange zu denken. Am liebsten legen wir zuerst die Strassen und Plätze und zuletzt die Bauten an.

Soviel über die leiblichen Formen der europäischen Städte. Es ist nicht mehr möglich, hier auf einen der entscheidendsten Punkte einzugehen: auf den Zusammenhang dieser Dinge mit politischen, rechtlichen und sozialen Verhältnissen. Im allgemeinen lässt sich sagen: je selbständiger und individueller eine Stadt ist, desto eigenartiger und schöner wird sich ihr Charakter auch in ihrem architektonischen Leib ausprägen. Gerade in dieser Beziehung gehen wir in jüngster Zeit zurück oder schreiten zu wenig vorwärts. Kämpfe gegen staatliche Eingriffe, z. B. in das Schulwesen, gegen politische Uebermacht des platten Landes usw. können auch die Baukräfte einer Stadt lähmen. Und zu den Eigentümlichkeiten europäischer Städte scheint uns schliesslich noch eine zu scharfe Abgrenzung gegen das sie umgebende Land zu gehören. Vielleicht wird aber die nächste Aufgabe in der Geschichte der europäischen Städte gerade darin bestehen, wiederum einen Uebergang und eine Art Rückkehr zu der Ländlichkeit zu finden, aus der ja alle Städte einmal ihren Ursprung genommen haben. Der Zug unserer Stadtvölker in die Vororte der Städte ist vorläufig eines der hervorstechendsten Zeichen in der gegenwärtigen Baugeschichte europäischer Grosstädte.

Dr. *Hans Schmidkunz* in Berlin-Halensee.[1])

Die Innenausstattung zweier neuerer Salonboote.

I. Das Salonboot „Blümlisalp" auf dem Thunersee.

Das von der D. S. G. des Thuner- und Brienzersees in Interlaken 1905 bei der *A.-G. der Maschinenfabriken von Escher Wyss & Cie.* in Zürich bestellte Salonboot „Blümlisalp" wurde am 31. Juli 1906 in Betrieb gestellt. Dieses neue Boot, dessen äussere Ansicht die Abbildungen 1 und 2 (S. 186 u. 187) zeigen und dessen innere Einteilung und Massverhältnisse aus der Abbildung 3 (S. 188) ersichtlich sind, übertrifft an Grösse, Leistungsfähigkeit und Komfort den Grossteil der auf dem Thuner- und Brienzersee und auch auf andern Schweizerseen vorhandenen Schiffe.

Die Hauptabmessungen des ganz in Stahl gebauten Schiffes sind die folgenden:

Länge über Deck	60	*m*,
Länge zwischen den Perpendikeln	58	*m*,
Breite über den Mittelspant	6,80	*m*,
Höhe an den Seiten	2,75	*m*,
Wasserverdrängung des leeren Schiffes	283	*t*.

Fünf eiserne Schottwände teilen den Schiffskörper in sechs wasserdichte Räume, die wiederum durch verschiedene Holzquerwände in weitere Nebengelasse unterteilt sind. Unter dem Hauptdeck sind untergebracht, von vorn beginnend: ein Requisitenraum, die Kajüte II. Klasse mit einem Treppeneingang von oben und Buffet- sowie Magazinräumen, dann in der Mitte des Schiffes der durch zwei eiserne Treppen zugängliche Maschinen- und Kesselraum, hierauf ein Vorratsraum, die Küche mit Treppe und Speiseaufzug nach dem Buffet I. Klasse, Kabinen für den Koch, für den Maschinisten und Steuermann und schliesslich der

[1]) Wir entnehmen diesen Artikel mit gütiger Erlaubnis des Verlegers und Verfassers der Zeitschrift «Der Städtebau», Verlag von Ernst Wasmuth A.-G. in Berlin.

„Denkmäler".

Abb. 7. Bismarckdenkmal in Bayenthal bei Köln (1903). Architekt: *Arnold Hartmann*. — Aus Basaltlava und Grauwacke, 30 *m* hoch, oben mit einer schmiedeisernen, zur Entzündung von Petroleum bestimmten Schale.