

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 91/92 (1928)
Heft: 3

Artikel: Zur Stuttgarter Ausstellung
Autor: Schmidt, Hans / Meyer, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-42433>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

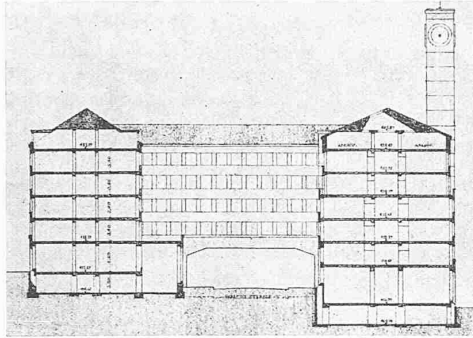
Terms of use

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

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

II. Preis ex aequo (3600 Fr.). Entwurf Nr. 31.
Architekt Stadtbaumeister Hermann Herter, Zürich.



Querschnitt 1 : 1000.

Erläuternder Bericht des Verfassers zu nebenstehendem Verkehrsplan: Die im Programm vorgesehenen Durchfahrten im Block IV sind für den Verkehr der Hauptstrassen (Stampfenbach- und Walchestrassen) nachteilig. Sie bilden für den Wagen- und Personen-Verkehr dieser Strassen sogar eine Gefahr. Die Durchfahrten sind daher im Interesse des Verkehrs aufzuheben. Ein öffentlicher Durchgang für den Personenverkehr ist notwendig.

wie die Form der Durchfahrten unbefriedigend. Die architektonische Durchbildung ist dem Charakter des Bureauhauses angemessen, besonders die Fassade an der Stampfenbachstrasse ist gut; die Architektur des Baublockes II ist etwas trocken.

Nr. 31. „Neuer Weg“. Die verkehrstechnischen Erwägungen im Bericht des Verfassers sind als durchaus begründet anzuerkennen und verdienen volle Würdigung. Die Reduktion der Durchfahrt auf einen Personendurchgang ist zu begrüßen. Die Verlegung des Hauptzuganges zum ganzen Gebäudekomplex in die Axe der Walchebrücke ist beachtenswert. Dagegen ist die Ueberbrückung der Walchestrassen zu beanstanden. Die Verlegung der Treppen und Aborte im Baublock IV gegen die Sonnenseite und der Sitzungszimmer gegen den lärmigen Walchplatz ist nicht empfehlenswert. Die Gliederung der Baumassen mit Hauptmotiv in der Axe der Walchebrücke ist gut. Der Baublock II ist zu hoch. Das Ecktürmchen wirkt zu meskin und ist im Grundriss nicht vorbereitet.

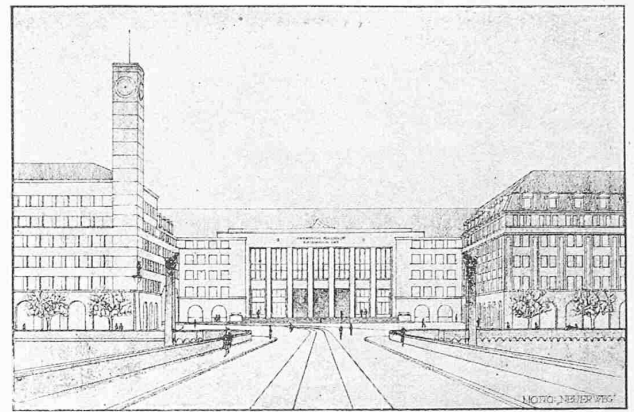
Nr. 46. „Walcheturm II“. Die Ueberbrückung der Walchestrassen beim Walchplatz ist zu beanstanden. Die innere Einteilung im Baublock II wäre für Verwaltungszwecke ungeeignet.¹⁾ Die Grundrisse im Baublock IV sind klar und zweckmässig; die Lichthöfe sind etwas eng. Die Architektur ist im allgemeinen nüchtern. Hervorzuheben ist dagegen die Situation des Turmes, durch die eine angenehme Belebung der Baumassen erzielt wird. Die Hochführung des Baublockes IV am Stampfenbachplatz ist übertrieben; die Nordfassade von Baublock II ist unbefriedigend. (Schluss folgt.)

Zur Stuttgarter Ausstellung.

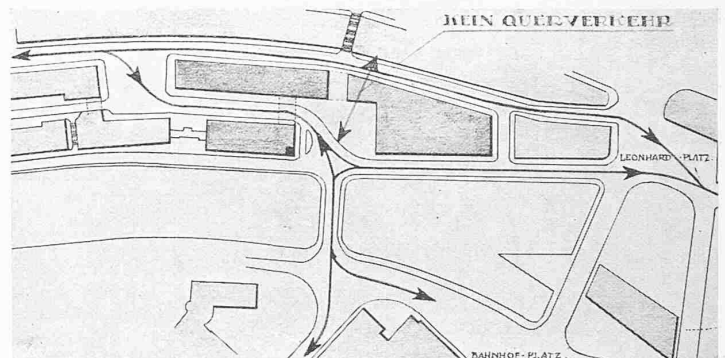
*Stuttgart und die Kritik.*²⁾ Die Schweiz hat sich an der Stuttgarter Ausstellung ideell und wirklich kaum beteiligt — man hat zwar versucht, Le Corbusier nachträglich schnell für die Schweiz in Anspruch zu nehmen, aber die (sagen wir ruhig) geradezu feindselige Verständnislosigkeit, die das Wesen seiner Leistung in unserem Lande erfahren musste, nehmen uns jedes Recht zu dieser Geste. Dafür hat die Schweiz, d. h. vor allem ihre führenden Fachleute, vom Recht der Kritik, in einer Schärfe Gebrauch gemacht, wie, soweit wir es überblicken, kaum ein anderes Land. Nun ist der neutrale Kritiker bekanntlich der beste, es ist so furchtbar bequem, auf der Tribüne zu sitzen und abzuurteilen, dafür hat man ja bezahlt, man lässt die andern sich abmühen, sich aussetzen, sich blamieren. Vielleicht wird man ja auch einmal mittun, — ja,

¹⁾ Dieser Satz ist insofern missverständlich, als das Projekt Nr. 46 (vergleiche Seite 36 und 37) die Verwertung des Blockes II nicht etwa für Verwaltungszwecke, sondern als Hotel vorschlägt, wie auf dem betr. Plan unter Hinweis auf das grössere Bedürfnis begründet. Das Programm liess den Bewerbern hierin freie Hand. Red.

²⁾ Vergl. letztmals Seite 336 letzten Bandes (24. Dezember 1927). Red.



Ansicht von der Walchebrücke her.

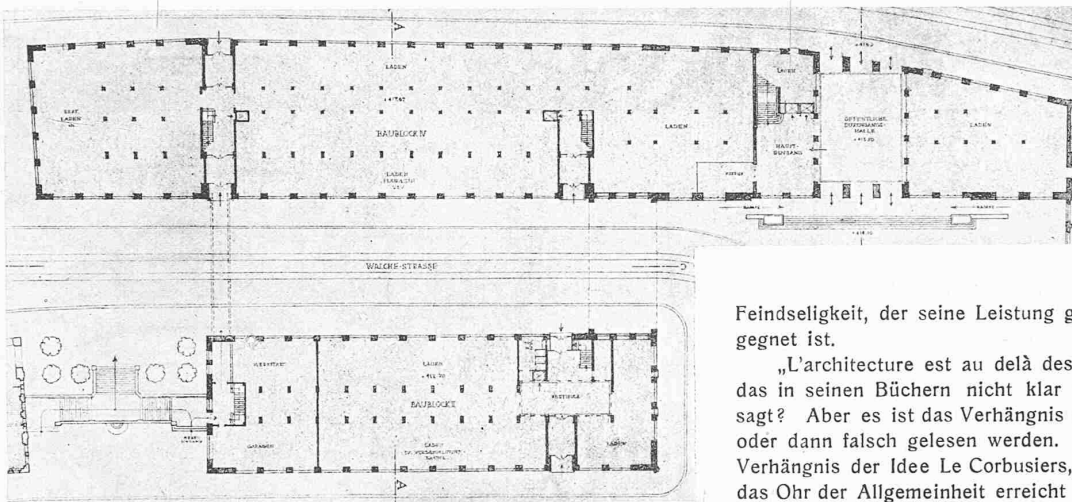
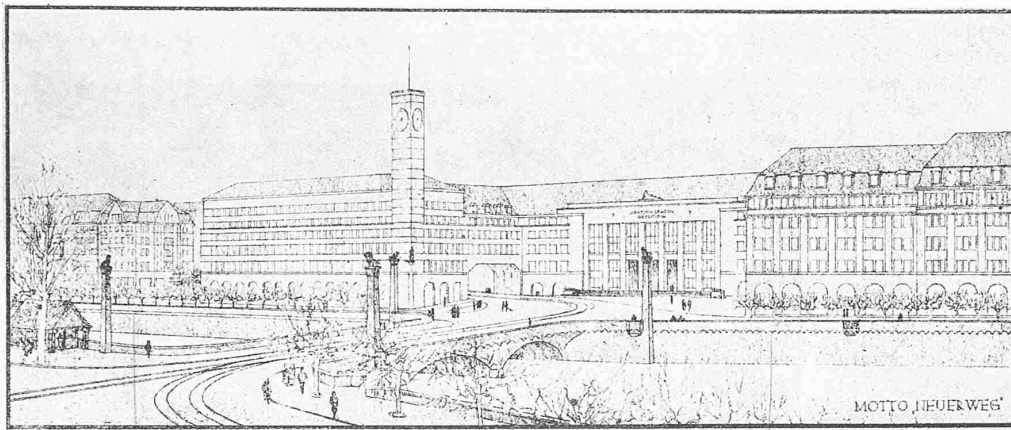


Verkehrsplan zum Entwurf Nr. 31. — Masstab 1 : 5000.

aber nur, wenn man die Garantie hat, dass gar nichts schief geht, dass sich alles auch sicher rentiert — man nennt das heute Schweizerart.

Die Veranstalter der Stuttgarter Ausstellung haben im Gegensatz zu dieser Art sehr viel gewagt. In einem Zeitpunkt, wo das neue Bauen noch durchaus in seinen Anfängen steckt, sollte die Öffentlichkeit durch eine grosse Demonstration auf die neuen Ziele aufmerksam gemacht werden. Um zur Öffentlichkeit zu sprechen, muss man demonstrieren, und das ungeheure Interesse, das Stuttgart entgegengebracht wurde, hat die Richtigkeit dieser Demonstration erwiesen. Aber man wollte in Stuttgart nicht bloss demonstrieren, man wollte der Situation entsprechend am praktischen Versuch die wichtigsten Fragen weiterführen und abklären: die neuen Formen des Wohnens, die vereinfachte Haushaltung, die Verwendung neuer Materialien, die Versuche mit neuen Bausystemen (Skelettbau, Trockenmontage).

Nun ist eine Ausstellung wohl sehr geeignet für die Aufgabe der Demonstration — aber denkbar ungünstig, wo es sich um den Versuch, das Studium handelt. Jeder Fachmann, der die ungeheuren Schwierigkeiten und Widerstände, mit denen die Stuttgarter Ausstellung bei Behörden, Kollegen und Unternehmern (vor allem den Unternehmern) zu kämpfen hatte, ein wenig kennt, muss sich im Grunde wundern, dass überhaupt soviel erreicht wurde, als heute dasteht. Dazu die Notwendigkeit, in kürzester Frist zu bauen und die Versuchsobjekte einigermaßen wirtschaftlich rentabel verwenden zu können! Also besser nicht ausstellen und abwarten bis alles klappt wie bei einer schweizerischen Ausstellung für das Gastwirts-gewerbe? Aber das Bauen ist heute auf Versuche angewiesen und die Architekten besitzen hierfür weder die Mittel der Industrie (die heute in Deutschland in aller Stille planmässige Standardhausstudien macht), noch können sie auf die Mitarbeit der staatlichen Hochschulen zählen (eine Ausnahme macht das Bauhaus in Dessau). Also blieb ihnen nichts anderes übrig, als die Verbindung ihrer Interessen mit den Interessen einer Ausstellung (Fremdenverkehr!) zu suchen und alle Nachteile dieser Verbindung in den Kauf zu nehmen. Natürlich hätte man mit einer Ausstellung für das Gastwirts-gewerbe weniger riskiert.



Entwurf Nr. 31. Arch. Hermann Herter, Stadtbaumeister, Zürich.
Grundriss vom Erdgeschoss 1 : 1000, und Gesamtbild vom Bahnhof aus.

Wenn die Stuttgarter Häuser also schlecht ausgeführt erscheinen, so ist das gewiss sehr bedauerlich — aber viel bedauerlicher ist, dass unsere Fachleute sich mit der Feststellung dieser unwesentlichen (wir wiederholen: unwesentlichen) Tatsache begnügen und glauben, sie hätten das neue Bauen damit erledigt. Sie haben im Grunde nur ihre Kurzsichtigkeit bewiesen. Jeder Ausländer bestätigt uns heute bereitwillig, dass das Bauhandwerk nirgends so sorgfältige und gediegene Arbeit liefert wie gerade in der Schweiz. Wir sind ein vergleichsweise reiches, wohlgeordnetes Land und können die besten Materialien und die besten Handwerker bezahlen. Ist das eine Leistung unserer Architekten? Brauchen wir nach Stuttgart zu reisen, um tadellos ausgeführte Installationen, gut gelegte Böden, erstklassigen Verputz, mit allem bürgerlichen Komfort eingerichtete Wohnungen zu sehen? Wir hätten in Stuttgart und dies gerade an den am wenigsten verstandenen Objekten viel wichtigeres zu lernen — aber wozu davon sprechen, denn man lernt eben nur, wenn man muss und wir sind heute so unendlich erhaben über das Müssen, über das Notwendige!

Stuttgart und die Theorie. Revolutionen sind nicht denkbar ohne die Vorarbeit der Ideen, die sich praktisch in der literarischen Propaganda äussern. Ebenso natürlich ist es, dass die offenen oder versteckten Gegner der Revolution zuerst die Theorie ablehnen, solange sie alleine dasteht, und dann, wenn die Umwälzung erfolgt ist, schleunigst feststellen, dass es mit der Theorie eben doch nicht klappt. Wenn wir die ideelle Vorbereitung der heutigen Umstellung im Bauen von Viollet-le-Duc über Semper, Berlage und van de Velde bis auf Le Corbusier nachgehen, so haben wir es sehr leicht, jedesmal eine Divergenz zwischen Idee und Realisation festzustellen. Diese Divergenz ist nichts anderes als der Abstand zum Leben, zur noch nicht umgeformten Wirklichkeit, die Distanz zwischen der Kunst als bewusster Idee und der nicht bewussten Umwelt. Die

Distanz wurde im Laufe des 19. Jahrhunderts immer grösser, denn es war die Aufgabe der Kunst geworden, bewusst für sich zu gehen, den Gegensatz immer wieder erneut zu betonen, um die Keime eines neuen Denkens durch die fremde Welt dieses Jahrhunderts zu tragen. Le Corbusiers Werk bekennt sich absolut zu dieser Distanz, er will *Kunst* geben, eine moderne Architektur schaffen, ebenbürtig der alten, ebenbürtig den Leistungen der modernen Technik, ebenbürtig der gleichzeitigen modernen Malerei. Wie sehr sein Werk als Kunst verstanden werden will, dafür sehen wir den besten Beweis in dem Unverständnis und in der

Feindseligkeit, der seine Leistung gerade in der Schweiz begegnet ist.

„L'architecture est au delà des besoins matériels“ — ist das in seinen Büchern nicht klar und aufrichtig genug gesagt? Aber es ist das Verhängnis der Bücher, dass sie nicht oder dann falsch gelesen werden. Und es ist das besondere Verhängnis der Idee Le Corbusiers, dass sie in dem Moment das Ohr der Allgemeinheit erreicht hat, wo bereits eine neue Gedankenreihe, die nicht mehr von der Kunst ausgeht und nicht mehr zur Architektur hinführt, unsere Begriffe umzustellen sucht. So begeht man die Gedankenlosigkeit, die Leistung Le Corbusiers an Forderungen zu messen, die sie nicht aufstellt, oder glaubt gar, die Zukunft hätte nun nichts eiligeres zu tun, als sein Werk zu verbürgerlichen, unsern heutigen Verhältnissen und Ansprüchen anzupassen. Gewiss — wir brauchen heute die Vision Le Corbusiers, so gut wie wir das Werk des Amerikaners Frank Lloyd Wright, wie wir selbst die Schulung der klassischen Architektur nötig gehabt haben. Wir gehen alle noch aus von jenem abgeschlossenen Etwas „Kunst“ — aber es ist nicht mehr unser Ziel; denn wir brauchen heute Waffen, die scharf sind und schneiden — die Begriffe des Aesthetischen aber, der Kunst, sind stumpf und schartig geworden.

Basel, 27. Dez. 1927.

Hans Schmidt.

ZUM BEGRIFF DES AESTHETISCHEN.

Gerade weil der Unterzeichnete mit den vorstehenden Ausführungen von Hans Schmidt über Le Corbusier vollkommen einig geht, scheint es ihm nötig, auf den einzigen Punkt dieses Aufsatzes hinzuweisen, bei dem dies nicht der Fall ist. Es betrifft Schmidt's letzten Satz. Was ist denn eigentlich dieses „abgeschlossene Etwas“ *Kunst*? Kunst ist immer der lebendige Gesichtsausdruck jeder Zeit gewesen, ihre unmittelbare Physiognomie, weshalb denn Jakob Burckhardt auch den Staat als Kunstwerk in diesem Sinn empfunden hat, mit einem Gefühl für den Zusammenhang des Lebensganzen, wie ihn seither erst wieder die sozialistische Theorie aufgebracht hat. Sobald Kunst ein „abgeschlossenes Etwas“ wird, ist sie nicht mehr Kunst in diesem strengen Sinn, sondern ein Luxusartikel wie ein gepflegtes Schosshündchen oder eine Orchidee. Freilich auch noch als Luxusartikel von symptomatischer Bedeutung. Vor dem „Aesthetischen“ besteht eine sonderbare Phobie: man verketzert diesen harmlosen Begriff, wie wenn er giftig wäre, weil man ihn mit dem Aesthetischen verwechselt. Aesthetisch ist alles, was die Aesthesis, das Gefühl, die sinnliche Wahrnehmung angeht: das

hat mit Kunst in gutem oder schlechtem Sinn zunächst gar nichts zu tun. Beim Tier bleibt diese ganze Sphäre des Aesthetischen im Unbewussten, wie alles andere auch, und ebenso beim primitiven, noch nicht zu bewusstem Denken erwachten Menschen. Vielleicht ist das wirklich ein Idealzustand. Schon bei den alten Griechen ist aber diese Welt des Aesthetischen ins „bewusste Bewusstsein“ emporgestiegen; Heraklit grübelt über das Wesen der „Harmonie“, und bei den Pythagoraeern ist die aesthetische Fragestellung noch aufs Engste mit der mathematischen verknüpft. Die aesthetische Welt ist nun eben einmal eine Tatsache, so real und unumgänglich wie alle sonstigen Natur- und Geistes-Bereiche, und nachdem sie — ungefragt und ungebeten — nun einmal ins Bewusstsein emporgestiegen, und dem denkenden Menschen in den Weg getreten ist, muss sich dieser wohl oder übel damit abfinden. In den traumhaft-unbewussten Zustand paradiesischer oder tierischer Unschuld können wir uns beim besten Willen nicht zurückfinden, also werden wir eben aus der Situation, in die wir nun einmal gestellt sind, das Beste zu machen trachten, und den rohen Klotz ungelöster Probleme verarbeiten müssen, statt ängstlich darum herum zu gehen. Die Begriffe des Aesthetischen sind durchaus nicht stumpf und schartig, wie Schmidt annimmt, sondern weich, verschwommen und unentwickelt, sie müssen zu den von Hans Schmidt ersehnten scharfen Waffen erst noch geschmiedet und geschliffen werden. Welche anderen Waffen will man sonst brauchen? Mit materiellen, technischen Gründen, Zweckmässigkeiten, Maschinalismen im Bereich des Seelischen und Geistigen fechten, hiesse mit Spiessen und Säbeln im Nebel herumstechen, so sehr diese Waffen auf ihrem Felde taugen mögen.

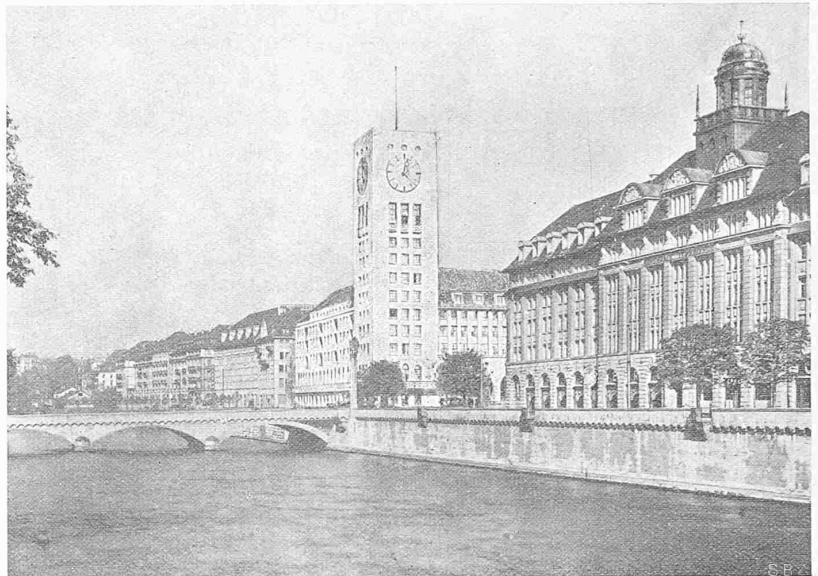
Eine gewisse Schiefheit kommt schon dadurch in die Diskussion, dass die besten Köpfe der modernen Bewegung mit Vorliebe den Kunstbegriff der Spiessbürgers bekämpfen, statt den Kunstbegriff in seiner präzisesten Fassung, ohne zu bedenken, dass man nur Gleiches mit Gleichem vergleichen kann: die verschwommene Meinung des Aestheten mit der nicht minder verschwommenen des Modernitätsspiessers, und die eine saubere Formulierung mit der andern.

Peter Meyer.

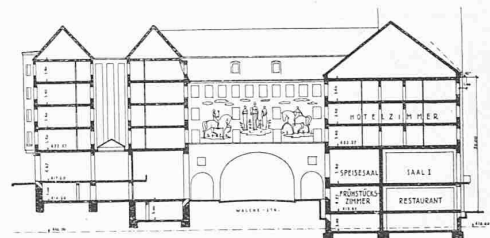
Schmalspurige Bahnen mit Hauptbahn-Charakter.

In Europa ist im allgemeinen die Auffassung verbreitet, dass normalspurige Bahnen (1435 mm) und breitspurige Bahnen, wie sie in Spanien, Portugal, Irland und Russland zu finden sind, allein Anspruch auf die Bezeichnung „Hauptbahnen“ haben. Wie wenig gerechtfertigt diese Auffassung ist, zeigen vor allem die Beispiele der grossen Eisenbahnnetze in den südafrikanischen Staaten, in Niederländisch-Indien und in Japan, Bahnen, die an Ausdehnung, Grösse der beförderten Zugseinheiten und Ausmass (Gewicht), der Fahr-Betriebsmittel bei einer Spurweite von 1067 mm die Verhältnisse der europäischen Hauptbahnen erreichen, und sogar vielfach übertreffen. Selbst auf unserem Kontinent sind Schmalspurbahnnetze zu finden, die keineswegs als „Nebenbahnen“ charakterisiert werden können, wenn man die Art des Verkehrs und die Bedeutung der durch die Bahn erschlossenen Gebiete betrachtet. Ein extremes Beispiel hierfür zeigen die schmalspurigen Teile des südslavischen Eisenbahnnetzes, die vormaligen Bosnisch-Herzegowinischen Eisenbahnen, die durch Ausbau österreichisch-ungarischer strategischer Bahnlinien mit bloss 760 mm Spurweite ein mehrere hundert Kilometer grosses Netz bilden, wichtige Hafenplätze wie Gravosa (Ragusa) und Castelnovo (Cattaro) erschliessen, und mit einem Rollmaterialpark mit Wagen I., II., III. und IV. Klasse, Schlafwagen und Speisewagen allen Anforderungen des Personenverkehrs über grosse Entfernung entsprechen.

Eine ganz hervorragende Bedeutung kommt aber den meterspurigen Bahnen in unserem Lande zu. Im Vergleich zu den anderen europäischen Ländern stellen die schweizerischen Schmalspurbahnen einen sehr hohen Prozentsatz, bezogen auf kilometrische Länge, von allen Eisenbahnen des Landes dar, und von diesen haben



III. Preis (3300 Fr.). Entwurf Nr. 46. — Verfasser Arch. M. Risch (i. Fa. Schäfer & Risch), Zürich.



Oben Ansicht von der Bahnhofbrücke. — Unten Schnitt 1 : 1000.

besonders zwei Bahnnetze, die Rhätische Bahn im Südosten und die Montreux-Berner Oberlandbahn im Westen des Landes, ausgesprochenen Hauptbahncharakter.

In der Nummer vom 3. Dezember 1927 dieser Zeitschrift ist ein Artikel „Die meterspurigen Alpenbahnen der Schweiz“, von E. Lassueur, erschienen, der die Bedeutung der schmalspurigen Bahnen in unserem Lande beleuchtet. Jene Erörterungen können insofern nicht als vollständig angesehen werden, als die oben erwähnte Montreux-Berner Oberlandbahn in ihnen nicht behandelt ist. Diese Bahn umfasst mit der ihr angegliederten Clarens-Chailly-Blonay-Bahn eine Netzlänge von 81 km. Ausserdem sind an dieses Netz, mit Rollmaterial-Uebergang, angeschlossen die „Chemins de fer électriques de la Gruyère“ mit 49 km Netzlänge und die „Chemins de fer électriques Veveysans“ mit 21 km Netzlänge (einschliesslich der 5 km langen Zahnstangenstrecke Blonay-Pleïades), sodass sich ein verkehrstechnisches Ganzes von 151 km Länge, mit ausgesprochenem Alpenbahncharakter ergibt.

Dass der 81 km langen Montreux-Berner Oberlandbahn (M. O. B.) technisch wie volkswirtschaftlich eine noch grössere Bedeutung zukommen muss als beispielsweise den im erwähnten Artikel behandelten 24 km langen Berner Oberland-Bahnen (B. O. B.) zeigt nebenstehende Tabelle.

Dabei ist noch zu erwähnen, dass die M. O. B. mit einem Rollmaterial-Park ausgestattet ist, der in Bezug auf technische Durchbildung der Triebfahrzeuge und hinsichtlich des Komfort der Personenwagen auf der grössten Höhe heutiger Ansprüche steht. Die Ausstattung der neueren I. und II. Kl.-Wagen übertrifft alles was in dieser Hinsicht auf europäischen Hauptbahnen geboten wird, und ist sonst nur etwa bei den Pullmann-Wagen und einzelnen Salon-Wagen zu finden. Als einzige schweizerische Schmalspurbahn hat ferner die M. O. B. Speisewagen im Verkehr. Und für diese Bahn ist auch die für schweizerische Verhältnisse äusserst bemerkenswerte Tatsache zu erwähnen, dass gewisse Schnellzüge ohne Aufenthalt von einer Endstation zur andern (Montreux-Zweisimmen) durchlaufen. Derartige „Non-stop-runs“ sind sonst vor allem bei einzelnen englischen und nord-französischen Bahnen bekannt.