Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 93/94 (1929)
Heft: 17

Artikel: Krisis der modernen Architektur
Autor: Meyer, Peter
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-43337

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: 22.07.2025

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

INHALT: Krisis der modernen Architektur. — Belastungsversuche an der neuen Rheinbrücke bei Tavanasa, Kt. Graubünden. — Lagerhaus und Röstereigebäude der A.-G. Lindt & Sprüngli in Kilchberg (mit Tafeln 16 u. 17). — Mitteilungen: Neue deutsche Grossgüterwagen von 92 m³ Fassungsvermögen. Neues Bodenprüfverfahren. Vortragskurs über aktuelle Fragen der Güterzusammenlegungen. Autobus mit selbstschaltendem Getriebe. Vom Völkerbundgebäude in Genf. Die Erdbauabteilung der Staatlichen Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau in Berlin. Ausdehnung des Automobilverkehrs in Bern. Die Hafenbautechnische Gesellschaft. — Nekrologe Adolphe Hertling. Carl Benz. — Wettbewerbe: Turnhalle beim Sekundarschulhaus Oerlikon. Bebauungsplan für Bahnhof- und Bubenbergplatz in Bern. Werkgebäude der Stadt Solothurn. Baublock IX des Himmelrichmattareals in Luzern. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine. — Vortrags-Kalender.

Band 93 Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. Nr. 17

Krisis der modernen Architektur.

(Fortsetzung von Seite 185.)

IV. Gegenwart und Historie.

Wo es um Logik geht, geht es um klare Definitionen, das ist die erste konstruktive Forderung. „Gegenwart" kann absolut genommen sein, als Schnittebene eines raumzeitlichen Systems, senkrecht zur Zeitaxe. Sie enthält dann nebeneinander die Querschnitte je eines Gliedes aller im Ablauf befindlichen Kausalreihen, natürlich ohne dass irgend ein Kausalzusammenhang erkennbar wäre, denn Kausalität ist essentiell historisch: die Ursachen liegen immer unterhalb des Zeitquerschnittes „Gegenwart". Und diese „Gegenwart" hat auch mit Ratio nichts zu tun, denn rationelles Handeln bedeutet Zielstrebigkeit, das Ziel liegt aber oberhalb besagter Ebene und ist ebenfalls essentiell historisch, nur mit umgekehrtem Vorzeichen.

„Gegenwart" kann auch psychologisch gemeint sein, als Summe dessen, was einem Subjekt in einem bestimmten Augenblick bewusst ist; sprachlicher Niederschlag: „das ist mir gerade nicht gegenwärtig". In diesem Bewusstsein sind historische Elemente massenhaft enthalten, in Form von Erinnerungsbildern und Zukunftswünschen — ja, diese Elemente machen seinen Hauptinhalt aus. Ohne das historische Element der Erfahrung gibt es kein rationales Handeln; hier ist also „Historie" überaus gegenwärtig, wirklich und lebendig. Und ausserdem setzt nur schon die Reflexion zur Feststellung dessen, was man eben wollte oder dachte, eine Gedankenreihe voraus, ein Festhalten am Gedanken, also relative Dauer. So gesehen ist „Gegenwart" ein Differential des subjektiven Zeit-Erlebnisses.

Und ausserdem gibt es einen ganz summarischen Begriff ohne grosse Skrupeln über seine exakten Grenzen, einen grossen Sack, in den jeder hineinstopft, was ihm gerade über den Weg läuft, was ihm vorgestern darüber lief, und was er morgen gerne hätte. Diese letzte Sorte ist für den täglichen Gebrauch gut genug, logische Theorien aber soll man auf so verschwommenen Fundamenten keine aufbauen. Wenn aber der Konstruktivismus in seinem frischfröhlichen Krieg gegen alle Tradition und die ach so tote Historie ausgerechnet den Kultus *dieser* „Gegenwart" betreibt, so ist das übelste Demagogie. Aber offenbar ist noch keiner auf die Idee gekommen, die logischen Fundamente seiner Lehre nachzurechnen, sonst hätte sich ergeben, dass man mit der krampfhaften Verleugnung alles nicht „Gegenwärtigen" den rational-logischen Ast absägt, auf dem man so fest zu sitzen glaubt: den Satz nämlich von der Kausalität und den von der Identität. Denn törichterweise wird ja das Historische nicht nur insoweit zurückgewiesen, als es von verirrten Zeitgenossen als Heilmittel am falschen Ort missbraucht wird, sondern man will es in seiner Substanz verletzen, und für unerheblich erklären — Le Corbusiers „charogne vénérable".

Das Wort Historie wird in der konstruktivistischen Literatur geradezu als Schimpfwort verwendet, und wo in Vorträgen davon, oder gar von Kunsthistorie die Rede ist, erwartet der Redner Lachsalven, und seine Verachtung kennt keine Grenzen. Und doch hätte gerade jeder Schweizer oder Holländer Konstruktivist allen Grund, sich mit der Historie auseinanderzusetzen, denn er ist durch sein blosses Vorhandensein ein drastisches Beispiel für die empirische Wirklichkeit historischer Tatsachen: hätten nicht höchst lebendige Traditionsreihen in Gestalt historischer Rechts-Bindungen anders über ihn verfügt, so wäre er längst an der Seite seiner deutschen und französischen Studienkameraden im Massengrab vermodert. Wir betrachten den Fall durchaus unsentimental, mag ihn jeder werten wie er will; die Tatsache, dass die Historie als reale Macht sogar in der Welt der primitivsten Empirie entscheidend eingreift, ist nicht zu leugnen, ganz zu schweigen von den geistigen Gebieten, über die man mit Maschinalisten ja nicht redet.

Die Stellung zum Historischen ist der entscheidende Unterschied zwischen Organismus und Mechanismus. Organisches Leben ist essentiell historisch, denn jedes individuelle Leben bildet eine Einheit auch nach der Zeit. Es enthält entropisch Vergangenheit in Form von Erbanlagen und von Erfahrungen körperlicher und seelischer Art, die die Persönlichkeit recht eigentlich konstituieren, die für sich allein nichts anderes darstellt, als ein „Koordinatensystem möglicher Erfahrung". Die Maschine erfährt die Zeit nicht als „Erfahrung", sondern als blosse Abnutzung, sie kennt keine entropische Aufspeicherung der Zeit in Form von Reife, sondern einen blossen Ablauf in der Zeit in Form von Geschwindigkeit.

Von der Ebene des Mechanismus aus ist die Historie in keiner Weise zu erschüttern — man braucht ihr nicht einmal auszuweichen, denn sie liegt gar nicht in dieser Ebene. Aber die Welt des Mechanischen, Rationalistischen umgekehrt schrumpft, von der historischen Ebene betrachtet, zu einem recht beschränkten Teilgebiet des Daseins zusammen, zu einer Werkzeugkiste des Lebens, die man nach Gebrauch wieder in die Ecke stellt.

Diese Werkzeugkiste mit ihrem Vorrat an rationalistischen Begriffen wie „Technik" und „Funktion" und „Zweck" ist natürlich für die Augenblicke, in denen man sie braucht, höchst wichtig, und man hat allen Grund, sich sehr ernsthaft damit auseinanderzusetzen — schon darum, weil man sich mit dem Hammer auf den Daumen schlägt, wenn man nicht aufpasst. Und der Monteur oder Konstruktivist, der sich gerade damit abgibt, ist seines Lohnes — auch an Ansehen und Berühmtheit — wert, wie jeder Arbeiter. Aber die Subalternität dieses ganzen Gebietes sollte man trotzdem nicht vergessen, unbeschadet seiner augenblicklichen Wichtigkeit.

Machen wir uns doch keine Illusionen: in ein paar Jahren wird der ganze Konstruktivismus vieux-jeu, und verzweifelt uninteressant sein. Die paar organisatorischen Fragen, um die er sich letzten Endes dreht, und über die wir uns heute — mit Recht, das ist immer wieder dick zu unterstreichen — ereifern müssen, werden in absehbarer Zeit gelöst sein. Die Standardisierung und Serienfabrikation wird auf allen Gebieten, für die sie sich als rationell erweist, durchgeführt sein, und in den Händen der Unternehmer oder Syndikate liegen, wo das alles auch hingehört. Und mit organischer Selbstverständlichkeit werden sich dann jene Potenzen höherer Ordnung wieder zum Wort melden, die im Augenblick in den Hintergrund getreten sind, weil sie warten können.

In ein paar Jahren wird man sich also wieder des Ernsthaftesten mit jenen Potenzen ästhetischer Ordnung auseinandersetzen müssen, gerade im Namen des selben „Lebens", das heute als groteske Begründung für den plattesten Materialismus herhalten muss.

Aber freilich, diese bescheidene Rolle, die dem ganzen technischen Bereich zukommt, ist dann vielen seiner Vertreter doch wieder zu wenig glanzvoll, und so affektiert man die Heldenpose des Revolutionärs. Die Architektur-Literatur unserer Tage tost wie ein Jahrmarkt von allen erdenklichen Fanfaren und Fanfaronnaden über den „Sieg des Neuen Bauens", die es in jeder Hinsicht mit den Garibaldi-Denkmälern aus echtem Gips aufnehmen können.

(Fortsetzung folgt.) P. M.