

weist in glatten einfachen Flächen die Wände, heftet in dem Laden der Potsdamerstraße den Typ der in einer Glühbirne sich konzentrierenden Kassette an die Decke und stattet in der Königgräzerstraße den Laden mit jenem niedlichen Vestibül aus, das mit seinem vornehmen Marmorkamin, auf dem vor breitem Spiegel eine elektrische Uhr zwischen zwei Kugellampen steht, eine Freude für jeden Eintretenden bildet. ~

Das produktive Zusammenwirken von Peter Behrens und der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft in Berlin, dessen bisherige Arbeitsfrüchte hiermit geschildert sind, hat in seiner vorbildlichen Verbindung von Kunst und Industrie mancherlei Nachfolge für den Künstler gezeitigt, wie z. B. die umfassenden Architekturaufträge der Frankfurter Gasgesellschaft in Frankfurt a. M., der Mannesmann-Röhrenwerke in Düsseldorf und des T-Z-Gitterwerks in Berlin, für die er noch näher zu schildernde Fabriken, Verwaltungs- und Bureaugebäude errichtete. Es ist Peter Behrens' innerster Wunsch, in diesem durch die kolossal gesteigerte Technik und dem über die ganze Welt ausgedehnten Großhandel geschaffenen Bedingungskomplex unserer Zeit seinen architektonischen Willen auswirken zu können und so

den Zwiespalt zwischen einer selbstgerechten geistigen Kultur und einer bloß materiellen Zivilisation in synthetischer Betätigung zu schließen. Daß er nun aber mit diesem idealen Streben Anklang gefunden hat bei den Großmächten der modernen Industrie, und daß ein solches Zusammenar-

beiten von Geist und Materie nach einer langen, langen Zeit gegenseitigen Unverständnisses oder gar egoistischer Feindschaft heute wieder möglich er scheint, ist auch ein Zeichen der Zeit, und zwar ein gutes: In dieser Veredelung der Industrie aus autonomem Willen liegen die kraftvollen Keime zu einer modernen Kultur in des Wortes reichstem Inhalt.

11. ENTWURF EINER KETTENBRÜCKE ÜBER DEN RHEIN BEI KÖLN. Die allenthalben bekannte Tätigkeit von Peter Behrens als künstlerischem Beirat der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft, als der er, sowohl als Architekt wie als Kunstgewerbler, seit dem Herbst 1907 ihre Schöpfung auf vielen Gebieten ästhetisch organisiert, behindert doch den in keinerlei monopolistisch bestimmter Anstellung gebundenen Künstler durchaus nicht, seine Wirkungskraft auch noch anderwärts reichlich zu betätigen. Ja es scheint geradezu, als ob seine im Dienste der AEG so vielseitig entfalteten künstlerischen Energien stets neue Kräfte auf neuen Gebieten zeugten, sodaß alle Werke, die Behrens außer seinem «Amte» noch innerhalb der gedrängten Spanne eines einzigen Jahres zu schaffen vermochte, schon an Zahl beträchtlich sämtliches übersteigt, was in den Jahren der Entwicklung und des Aufstiegs

eine ganze Periode ausgefüllt hatte. Diese vielen Privathäuser und öffentlichen Gebäude, die vielen Anlagen und als neue Probleme so interessanten Projekte für die moderne Industrie und den modernen Verkehr bestätigen in ihrer Fülle jenen früher schon ausgesprochenen Gedanken, daß die in sich



Abb. 179. Bootshaus «Elektra» der Angestellten der AEG in Ober Schöneweide bei Berlin. 1910. Treppendiele im ersten Obergeschoß



Abb. 180. Bootshaus «Elektra» der Angestellten der AEG in Oberchönneweide bei Berlin.
1910. Ansicht von der Spree aus

gereifte Kraft und die Größe des produktiven Genius gewiß auch immer in einer quantitativen Ausdehnung seiner Werke sich darstellt. — Zu Anfang des Jahres 1911 beschäftigte Behrens eine große Konkurrenzarbeit für eine feste Eisenbrücke über den Rhein an Stelle der bisher bestehenden alten Schiffsbrücke zwischen Köln und Deutz. Er hatte sie in Gemeinsamkeit mit der «Union» in Dortmund übernommen. Seine Fassung, mit dem für Behrens so bezeichnenden Kennwort «Kunst und Technik», erhielt leider aus unbegreiflichen Gründen weder einen Preis noch den Ausführungsauftrag. Der dem Entwurf beigegebene Erläuterungs-

bericht erscheint prinzipiell für Behrens' Kunst auffassung so wichtig und erklärt die dem Projekt zu Grunde liegenden Gedanken viel eindringlicher als jede Beschreibung, daß er, vor einer solchen nur kurzgefaßten, zum mindesten auszugsweise hier mitgeteilt sei: Bei der von der Stadt Köln zu errichtenden Rheinbrücke darf es sich nicht um ein Bauwerk handeln, das wie bisher rechnerische Konstruktion des Ingenieurs und schulmäßige Architektur nebeneinander stellt, sondern vielmehr muß der moderne Geist eines innigen Zusammenhangs der konstruktiven und ästhetischen Prinzipien als künstlerisch geläutertes Ingenieurbauwerk zur Geltung kommen. Für den



Abb. 181. Bootshaus «Elektra» der Angestellten der AEG in Oberföhnneweide bei Berlin. 1910. Großer Sitzungsaal mit Blick in das Vereinszimmer

Verfasser des Entwurfs «Kunst und Technik» war der Gedanke maßgebend, die Konstruktion einer Brücke soll weder die Aufgabe einer Körpergestaltung noch die eines Bauwerks sein, das als abschließendes Moment sich zwischen die Ufer legt, sondern im Gegensatz hierzu hat diese Verbindung zweier Punkte durch ein lineares Prinzip zu geschehen. Darum hält der Verfasser es für falsch, sowohl starke Massenwirkungen oberhalb der Fahrbahn als auch die Brückenabschlüsse betonende Steinportale, Pylonen oder dergleichen stark wirkende Architekturteile aufzuführen. Er glaubt sich deshalb ganz im Einverständnis mit dem Programm zu befinden, indem die Idee der Verkehrsausströmung in Platzanordnungen an den Enden der Brücke verwirklicht wird.¹⁾ Ferner steht der Verfasser auf dem Standpunkt, es könne, um den erwünschten linearen Eindruck zu er-

¹⁾ Vgl. auch Alfred Gotthold Meyer a. a. O. S. 144, wo sowohl aus künstlerischen wie aus Verkehrsgründen der heute

reichen, nur die Form einer Kettenbrücke in Frage kommen: Nur sie wird die durch die bisherige Schiffsbrücke gewöhnte gute, durch den Dom bestimmte Silhouettenwirkung begünstigen. Nur die Kettenbrücke gibt einerseits Abwechslung zu den beiden, bereits über den Strom führenden Nachbarbrücken. Andererseits gibt aber auch sie nur zugleich mit diesen Brücken die künstlerisch erwünschte Einheitlichkeit, indem sie durch die hängenden Bogen gewissermaßen eine Formergänzung zu den bei der Hohenzollern- und Südbrücke angeschlagenen, ansteigenden Bogenführungen, eine in der Flußfernsicht einheitliche Gesamtwirkung, bildet (Abb. 189). Das Resultat einer Reihe von Konstruktionsentwürfen war eine durch einen vollwandigen Träger horizontal versteifte Kettenbrücke, deren Träger durch seine Geschlossenheit das lineare Moment oft übliche, massive «Burgenbau» an den Uferenden rein linear wirkender Eisenbrücken abgelehnt wird.

der die Ufer verbindenden Straßenführung künstlerisch verkörpert,¹⁾ während die technisch dazu gehörigen Ketten und senkrechten Hängestangen durch ihren geringen Querschnitt als Konstruktionselemente kaum mehr in die Erscheinung treten. Die Gehwege sind absichtlich innerhalb dieser parallelen, längs gerichteten Hauptträger gelegt, denn 1. wird hierdurch eine freie Brückenbahn gebildet, 2. wird ein ungehinderter Querverkehr an jeder Stelle ermöglicht und 3. wird durch dieses Nachaußenlegen der Haupttragwände eine bündige Gesamtfigur der Brücke geschaffen. Sodann kann sie auch auf diese Weise mit den in ihren Achsen liegenden Straßen einheitliche Baufluchten abgeben, was besonders beim Durchblick durch den so gebildeten Straßenzug von geschlossener, ruhiger Wirkung erscheint.

Die Auffassung der Brücke als Verkehrsweg, der den Verkehrstrom an beiden Ufern in Plätze ableitet, führte dazu, die Architektur der benachbarten Gebäude so zu gestalten, daß die Idee der Platzbildung am Brückenkopf verdeutlicht wird. Es sind daher die notwendigen Einnnehmerhäuschen sehr niedrig und nicht als selbständige Bauteile ausgebildet: sie sollen gewissermaßen nur als Abschluß der Hauptträger fungieren. Aus gleichem Grunde sind auch die beiden, der Brücke zunächst liegenden Baublöcke auf der Kölner Seite niedrig gehalten und, im Gegenlaß zu den nach dem Heumarkt zu dahinter liegenden hohen Baublöcken, horizontal vorgelagert (Abb. 191). Bei dem so entstandenen quadratischen Platz ist die Geschlossenheit außerdem erstrebt durch Überwölbung der dem Rhein parallel laufenden Straße, des Thurnmarktes, an beiden Seiten. Das gleiche Prinzip, durch Überwölbung die Häuserblöcke zu einem Ganzen zusammenzufügen, wurde auch an der Friedrich Wilhelmstraße und dem Sassenhof durchgeführt.

Bei der großen Anzahl sich schneidender Straßen und der Neueinfügung der Brückenstraße ist die Gefahr vorhanden, daß die der Brücke zunächst liegenden Gebäudeteile Kölns stark zerrissen werden. Es schien daher geboten, auch die Häuserflucht am Heumarkt durch eine Überwölbung der Brückenstraße zu schließen (Abb. 190). Um nun der großen Überwölbung zu einer formanalogen Einheit mit der umgebenden Architektur zu verhelfen, sind in ihrer Nähe Arkadenbauten, sowohl an der Uferseite wie auch am

¹⁾ Daß auch hier der vollwandig geschlossene Blechträger den Vorzug erhielt vor der unruhig und widerspruchsvollen Zickzackform des Gitterträgers, versteht sich für Behrens von

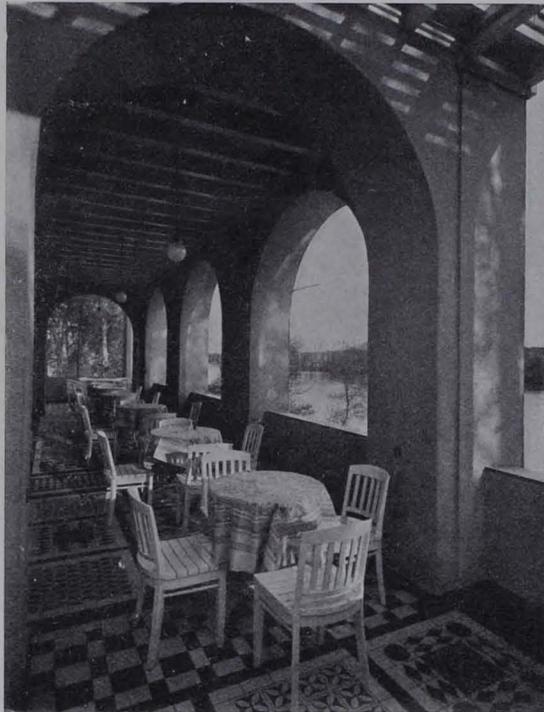


Abb. 182. Bootshaus «Elektra» der Angestellten der AEG in Oberföhneweide bei Berlin. 1910. Spreeterrasse im ersten Obergeschoß

Heumarkt, angeordnet. — An der Deutzer Seite ist die Anordnung der Architektur nach den gleichen Prinzipien wie auf der Kölner Seite durchgeführt (Abb. 192). —

So vollendet sich dieses meisterhafte Architekturbild in einer Synthese jenes alten Gegenlaßes «des Starken mit dem Zarten», die auch die aus Glasflächen, Eisenträgern und Betonecken gebauten Wände der Turbinenhalle der AEG zusammengehalten hatte, ohne hier wie dort zu halben, den ästhetisch so unendlich fruchtbaren Kontrast verschleifenden Vermittlungsformen zu greifen: Rein in der Eisentechnik linearer Stäbe und weit ausholender Kurven schwingt und dehnt sich die Brücke — als technischer Typ sehr charakteristisch als «Balken mit Cuirlande» bezeichnet — voller Grazie über den Strom von Ufer zu Ufer, während dort in klassisch geradwinkliger Körperlichkeit die Stereotomie der Brückenkopfbauten sich aufschichtet, als ragende Masse die Grenzlinie des festen Ufers bezeichnend gegen den in die unendliche Weite dahinfließenden Strom.

selbst und kann als Analogon gelten zu den gleichen, diesmal aber stützenden Trägerformen an der Turbinen- und der Montagehalle der AEG.



Abb. 183. Bootshaus «Elektra» der Angestellten der AEG in Oberšhöneweide bei Berlin. 1910. Vorstandszimmer im ersten Obergehoß

Und diese Baumassen stufen sich ab und halten sich zusammen in einer mit den Wirkungen der Städtebaukunst rechnenden Architektur, die in Beziehung auf das Ganze ihren ordnenden Geist auch dem kleinen Einzelnen zu vermitteln sucht, der Arkade und dem Pilaster wie den in mancherlei Größen differenzierten Fensterreihen und jedem Gesimsprofil der edlen Wohnhäuser.

12. FABRIKNEUBAUTEN DER FRANKFURTER GASGESELLSCHAFT ZU FRANKFURT A. MAIN.

Die neuzeitige Technik hat nicht nur alle unsere Vorstellungen über Schnelligkeit und Bewegungsmöglichkeit von Grund aus umgewandelt, sondern uns auch einen neuen Maßstab der Größenausdehnung begreiflich werden lassen, gegen den alle menschlichen Schöpfungen früherer Jahrhunderte klein erscheinen. Mit Recht pflegt man von unserer modernen Industrieperiode zu sagen, Raum und Zeit seien überwunden, die Zeit durch die ungeahnt gesteigerte Schnelle aller Verkehrs- und Mitteilungsfähig-

keit, der Raum sowohl durch diese als auch durch die ungeheuren Größenproportionen, die mit den neu entdeckten, technischen und materiellen Mitteln unsere Ingenieurbauten erreichen konnten, und deren stetes Weiterstreiten schlechterdings keine Grenzen kennt. Wie von einem Gigantengeschlecht errichtet, spannen sich in eleganter Kraft eiserne Brückenträger über große Ströme, schwingt sich die Spitze des Eiffelturms in die Luft, wölben sich mächtige Bahnhofs- und Fabrikhallen am Rande der Städte. Die massiven Steinkalten der Fabriken oder die zylindrischen Riesenbehälter der Gasanstalten verschieben die Proportion von Fläche und Kubus des Hochbaus sehr zu Ungunsten der menschlichen Wohnhäuser, deren viele Fenster- und Frontteilungen nun zwerghaft kleinlich wirken.

Die praktische Notwendigkeit, die täglich die Zahl solcher Industriebauten vermehrt, läßt sie heute schon an exponierten Plätzen im Städtebild in die Erscheinung treten. Ja sie fangen bereits hier zu dominieren an, und so ist die angedeutete Gefahr, daß sie durch ihre Ausdehnung alles übrige erdrücken, schon heute in bedenkliche Nähe gerückt. Gerade deshalb erheischen

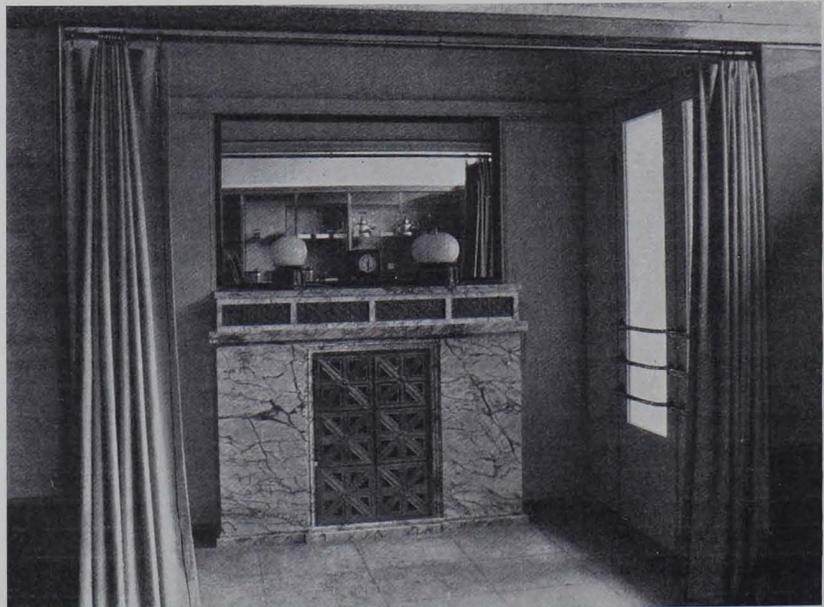


Abb. 184. Einzelverkaufsladen der AEG in der Königgrätzerstraße in Berlin. 1910. Eingangsraum