

lerischen Schaffens gewählt wurde? Die Kunst soll und will uns das Leben schildern, wie es der Künstler in und um sich empfindet und fühlt. Kunst ist Leben! Warum nicht auch technisches Leben? „Welch enger Zusammenhang zwischen Kunst und technischer Arbeit von jeher bestanden hat, beweist die große Kunstepoche Italiens im 15. und 16. Jahrhundert, die mehrere großartig veranlagte Individuen aufweist, die aber als Künstler und Techniker gleiche Höhe erreichten.“ (Max Kraft, das System der technischen Arbeit). Liegt nicht auch in jedem fertigen techni-

schen Werke, in einem hohen gewaltigen Brückenbogen, in einem geräuschlos hin- und hergleitenden Kran, in einer vieltausendpferdigen Dampfmaschine etwas Gefühlsmäßiges und Bildhaftes? Ist eine mächtige Schnellzugslokomotive, wie sie an uns täglich vorbei braust, nicht auch schön in ihrer Art?

Nach den Lehrsätzen der Ästhetik ist „Schönheit vollendetste Zweckmäßigkeit“.

Diesem Grundsatz werden wohl die meisten Lokomotiven der neueren Zeit gerecht; denn alles Unzweckmäßige ist streng vermieden, alle überflüssigen Zierformen fehlen ganz. Man hat sich auch bemüht, die Größenverhältnisse der einzelnen Teile, wie Kessel, Führerhaus, Räder, Schornstein, Dampfdom usw. mit dem Gesamtbilde der Lokomotive in zweckmäßigen Einklang zu bringen und sie gegenseitig abzustimmen, so daß eine moderne Lokomotive nur durchaus wohlgefällige und dem Auge angenehme Abmessungen aufweist. Die einfache, markige und kraftvolle Linie ihres langgestreckten, schlanken Leibes verträgt kein Stangen- und Rohrgewirr, keine vermeidbaren und hemmenden Aufbauten auf dem Kessel. Ruhe und Einfachheit in der Form und der Linienführung gilt als oberste Schönheitsforderung. Jedes Rohr, jede Stange, die nicht in der Richtung der Kesselachse verläuft, also

schräg oder senkrecht am Kessel herunterführt, stört die Einheit und gleichmäßige Ruhe des Gesamtbildes. Darum verlegt man, wenn es irgend zu ermöglichen ist, solches Gestänge nach innen. Man strebt nach ungebrochenen Flächen und ordnet alles Linienmäßige so an, daß es im Sinne der Bewegungsrichtung der Lokomotive, also wagerecht liegt. So werden das für das Zweckmäßige geschulte Auge des Technikers und das Schönheit suchende des Künstlers in gleichem Maße befriedigt.

In früheren Jahren hat man versucht, die Schönheit der Lokomotiven durch allerschmückenden Messingzierat und Herausbilden von schwungvollen, an die Zeit des Rokoko erinnernden Formen hervorzuheben und zu betonen. So gab es einst im Betriebe der Chicago - North-Westernbahn der Vereinigten Staaten in den 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts eine Anzahl künstlerisch durchgebildeter Lokomotiven*,

die mit ihren tändelnden Schmuck- und Zierformen der Räder und Radkasten, des Schornsteins, des Dampfdomes usw. unserem heutigen Schönheitsempfinden durchaus nicht mehr entsprechen und den Eindruck des Spielerischen, wenig Ernsthaften hervorrufen, zumal beim Anblick einer solch zierlichen Lokomotive der feste Glaube an die Kraft und sichere Zuverlässigkeit der Maschine vollkommen

* Interessant ist in diesem Zusammenhange eine Bemerkung der „Railroad Gazette“ v. 20. 4. 1883, S. 241:

„In view of the increasing interest taken in the esthetic construction of dwellings and public buildings, it would seem proper that there should be a reform in this direction on the railroads.“

In the architecture of station-houses there has been already a praiseworthy beginning made through the revival of renaissance. As compared with these, locomotives and cars as now made seem all the more lacking in taste; it seems urgently necessary to introduce among these also the favorite style.“

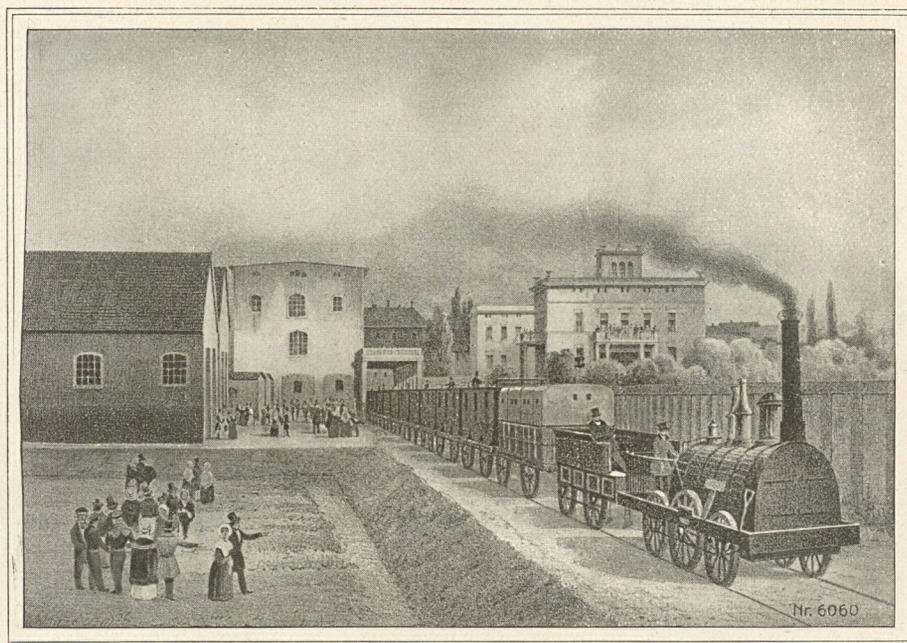


Abb. 1

Der Potsdamer Bahnhof in Berlin im Jahre 1838.

6060

Quellenforschungen — Feldhaus.