

Joachim Petsch

## EISENBAHN UND NEUE ARCHITEKTUR

*W. Schivelbusch: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. Ullstein Materialien 35015. Frankfurt/M., Berlin, Wien 1979.*

In der Architekturgeschichte wurden die Abkehr von überlieferten Raum-Zeit-Verhältnissen sowie die Aufgabe der traditionellen architektonischen Formen infolge des Aufkommens einer neuen raum-zeitlichen bzw. dynamischen Raumkonzeption und der Verwendung neuer Baumaterialien (Eisen und Glas) schon immer als Hauptursachen für die Entstehung des „Neuen Bauens“ angeführt (besonders u.a. von S. Giedion). Die Bedeutung des mechanisierten Landverkehrs für die Ausbildung der neuen Raumkonzeption und damit für die Entwicklung der Glasarchitektur wurde jedoch eher am Rande oder gar nicht behandelt. Schivelbuschs amüsantes und kluges Buch über die „Geschichte der Eisenbahnreise“, das, wenn auch durch Preise geehrt, nicht nur von der größeren Öffentlichkeit völlig unbeachtet geblieben ist, sondern erstaunlicherweise auch von den Architekturhistorikern kaum rezipiert worden ist, liegt nun in einer preiswerten Taschenbuchausgabe vor. Das Buch beschreibt die Entwicklung der Eisenbahn zum allgemeinen nationalen Verkehrsmittel in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Die Eisenbahn bildete ihrerseits neue Verhaltens- und

Wahrnehmungsformen aus und benötigte veränderte architektonische Räume, für die die neu entwickelten Materialien und Bauweisen Voraussetzung waren. Die neue räumliche Konzeption (Kennzeichen: durchlässige Raumgrenzen – Glasdächer, „Festigkeit ohne Massen“ – sichtbar gemachte Konstruktion als Trägerin der Form) läßt sich zuerst bei Bahnhöfen, später auch bei Ausstellungshallen und Passagen (crystal palace) nachweisen. Infolge der restaurativen Politik in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden jedoch „massiv-pompöse Steinfassaden“ bevorzugt, weil man für die Vermittlung der ideologischen Inhalte auf die historischen Formen angewiesen war – die Glas-Eisen-Konstruktionen fanden nur noch bei Überdachungen und Kuppeln Verwendung. Da der Bahnhof darüberhinaus nicht als integraler Bestandteil der historischen Stadt galt, sollten die vorgeblendeten „steinernen Fronten“ der Fassade den Bezug zur Stadt herstellen.

Weitere Aspekte des Buches können nur kurz angedeutet werden. Die Eisenbahn und später die S-Bahnen der Großstädte ermöglichten überhaupt erst die Entstehung der Vororte (suburbs); sie bildeten die Transportwege, auf denen die Arbeitskräfte in die Fabrik und die Konsumenten in die City gelangten. – Die Eisenbahnreise bedeutete das Ende der „Bildungsreise“ – mit ihr begann das „touristische Reisen“, bei dem infolge der Geschwindigkeit die Natur bzw. die Landschaft sowie die historische Stadt und das historische Bauwerk nur noch panoramatisch erfahren werden können und die Orte primär Momente des Verkehrs werden. Darüberhinaus beeinflusste die Eisenbahn wesentlich die Innenarchitektur und das Möbeldesign: Die gepolsterten Sitzbänke in den Abteilen, die den Reisenden vor den Erschütterungen der Eisenbahnfahrt schützen sollten, führten zur Entwicklung der Polstermöbel. Nicht nur wegen des unkonventionellen methodischen Ansatzes und der Themenbreite ist dem Buch eine weite Verbreitung zu wünschen.