



Die Baukunst der neuesten Zeit

Platz, Gustav Adolf

Berlin, 1930

2. Der neue Baustoff - Eisen - als formbildendes Element

[urn:nbn:de:hbz:466:1-94057](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-94057)

der Entwicklung zu neuem Ausdruck hatten eigentlich nur Schinkel und Messel bedeutenden Anteil. Es ist hohe Zeit, daß Schinkels Verdienste um die neue Form gebührend gewürdigt werden. Er hat als erster (zwischen 1800 und 1830) aus dem Wesen der Aufgabe und des Baustoffs unbefangen gestaltet; vgl. die Kaserne in der Lindenstraße (Militärgefängnis) und die Bauakademie in Berlin, den Leuchtturm zu Arcona (alles sachliche Backsteinbauten) sowie den Entwurf eines Kaufhauses (Abb. 259).

Daß ein neues Zeitalter anbricht, dessen Werk und Denkmale eine neue Formenwelt sein wird, haben die besten Geister des neunzehnten Jahrhunderts frühzeitig gefühlt und bewußt ausgesprochen. Schinkel hat diesem sicheren Gefühl gelegentlich Ausdruck verliehen: „Jede Hauptzeit hat ihren Styl hinterlassen in der Baukunst, warum wollen wir nicht versuchen, ob sich nicht auch für die unsrige ein Styl auffinden läßt? Warum sollen wir immer nur nach dem Styl einer anderen Zeit bauen? Ist das ein Verdienst, die Reinheit jedes Styls aufzufassen —, so ist es noch ein größeres, einen reinen Styl im allgemeinen zu erdenken, der dem Besten, was in jedem anderen geleistet ist, nicht widerspricht.“ (Hans Mackowsky, K. F. Schinkel, Briefe, Tagebücher, Gedanken.)

Gobard, der Direktor des Museums der belgischen Industrie, schrieb 1849: „Die großen architektonischen Umwälzungen sind immer den großen sozialen Revolutionen gefolgt. Eine neue Architektur, ein neuer Stil, der uns von der Sterilität und der Sklaverei des Kopierens erlöst, ist das, was Jedermann verlangt.“

„Die Gattung unserer alten Priester des Steinschnitts (Steinbaus) muß erlöschen, wie diejenige der Mastodonten und Plesiosaurier, um Raum zu geben für die neue Gattung der Baumeister des Eisens (artistes siderurgistes), die kein Vorurteil der alten Schule konservieren werden.“

„Das Glas ist berufen, im Eisenbau eine große Rolle zu spielen; an Stelle jener dicken Mauern . . . werden unsere Häuser überzogen sein von zahlreichen eleganten Öffnungen, die sie vollständig dem Licht erschließen . . .“

Und Gottfried Semper schrieb in seiner Broschüre „Wissenschaft, Industrie und Kunst“, 1851: „Mögen die Erfindungen, die Maschinen und die Spekulation nur wirken, was sie vermögen, damit die konstruierende Wissenschaft die neue Form gestalten kann.“

2. Der neue Baustoff — Eisen — als formbildendes Element

Das Verdienst, die Zeichen der neuen Zeit nicht nur erkannt, sondern auch in die Tat umgesetzt zu haben, gebührt einer Schar französischer Konstrukteure. Napoleon Bonaparte begründete 1806 in der École des Beaux-Arts und der École Polytechnique zwei Schulen mit entgegengesetzten Lehrzwecken und damit die Exponenten zweier Geistesrichtungen, deren Schicksal es wurde, die Auseinandersetzung um die bauliche Verkörperung des modernen Lebens

in aller Schärfe durchzukämpfen. Der Kampf, dessen Phasen Sigfried Giedion in seinem Werk „Bauen in Frankreich“ (1927) lebendig schildert¹⁾, ist noch nicht beendet. Dennoch kann heute nicht mehr zweifelhaft sein, zu wessen Gunsten er sich entscheidet.

In der Polytechnischen Schule zu Paris wuchsen zwischen 1800 und 1850 jene Männer heran, die zum erstenmal alle Konsequenzen aus der sozialen und technischen Revolution des Zeitalters der Maschine zu ziehen entschlossen waren.

Das Eisen, bis dahin handwerksmäßig gegossen und geschmiedet, wurde nunmehr in neu erfundenen Prozessen (Verfahren von Bessemer 1855 und Thomas 1879 zur Gewinnung des Flußstahls, Walzverfahren) zu einem Produkt von vielseitiger Verwendungsmöglichkeit und hoher Widerstandskraft verarbeitet.

Starke Bleche und Profilstäbe aus schmiedbarem Flußstahl von flachem, Winkel-, U- oder Doppel-T-Querschnitt konnten nunmehr zu Systemen kombiniert werden, die Elemente des „Eisenfachwerks“ bilden. Die Industrie beginnt damit im Bauwesen das Handwerk aus wichtigen Positionen zu verdrängen.

Die Grundlagen eines neuen Bauens werden geschaffen, indem als Ziel verkündet wird, daß mit einem Minimum an Masse ein Maximum an Leistung erzielt werden solle. Der Bau, bis dahin Ergebnis der Erfahrung, wird nun zum Objekt wissenschaftlicher (mathematisch-physikalischer) Erkenntnis und wirtschaftlicher Berechnung. Der unbefangene Konstrukteur kämpft von nun an mit dem traditionell belasteten Künstler um die lebendige und notwendige Form; die rationalistische Gestaltung dringt Schritt für Schritt in die Domäne des traditionellen Schaffens; der Ingenieur wird zum Führer im Konstruktiven, während der Architekt, wenn er seine Aufgabe richtig erfaßt, die Rolle des Organisators der zahlreichen am Bau wirkenden Kräfte übernimmt.

Der theoretischen Erforschung der statischen Verhältnisse von Bauwerken folgt sehr bald die Forderung der Souveränität der neuen Baustoffe, wie sie sich zunächst im Brückenbau durchsetzt. Die ersten eisernen Brücken benutzen als Hängewerke die enorme Zugfestigkeit des Eisens. Bald folgen die Fachwerkbrücken in zahlreichen Variationen, in denen jedem Stab eine bestimmte, mathematisch zu ermittelnde Funktion (Beanspruchung durch innere Kräfte auf Zug oder Druck) übertragen wird (Abb. 208, 214, Tafel II). Aus ihnen entwickelt sich das räumliche Fachwerk, besonders durch Schwedler gefördert: der Skelettbau.

Da die Wand im Skelettbau zum Füllwerk wird, kann sie durchsichtig werden, dem Drang der neuen Zeit nach Licht und Luft folgend. Seinen höchsten gegenwärtigen Stand erreicht der Eisenbau seit der Einführung voll-

¹⁾ Dieser Darstellung des französischen Anteils an der neuen Bewegung verdanke ich wesentliche Förderung meiner Arbeit; desgl. A. G. Meyer und W. v. Tettau, „Eisenbauten“; H. Jordan und E. Michel, „Die künstlerische Gestaltung von Eisenkonstruktionen“.

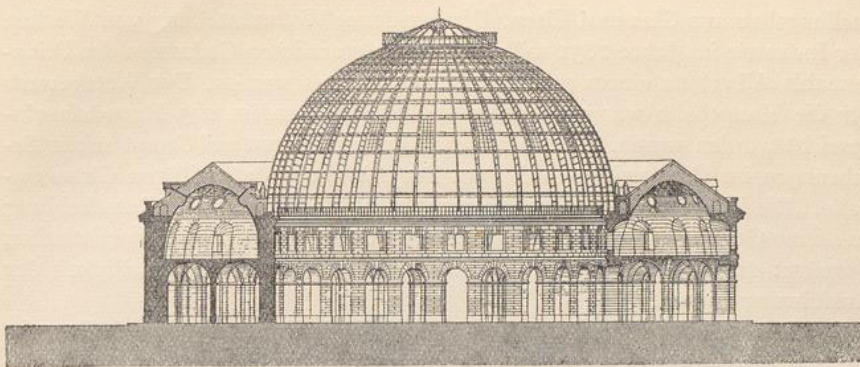


Abb. 1. Getreidehalle, Paris 1811. Dachkonstruktion

wandiger Konstruktionen um 1900 (Abb. 217—222, Tafel III) und des hochwertigen Baustahls. Denn damit sind die Voraussetzungen für Gestaltung reiner, vollkommener Formen aus dem Geist unseres neuen Baustoffes geschaffen.

★

Schon 1811 erhielt die Getreidehalle in Paris (Abb. 1) ein Glasdach mit Eisen- und Kupferkonstruktion (Architekt Bellangé, Ingenieur Brunet). Glasdächer und Glaswände bildeten die Umhüllung von Orangerien (Paris, Jardin des Plantes, 1833), das gläserne „Gewölbe“ von Ladenstraßen, die transparente Decke von Lichthöfen. Der eiserne Dachstuhl tritt wohl zum ersten Male in seiner besonderen Eigenart am Dianabad in Wien 1820 auf, und zwar als Tonne, die unmittelbar auf den Grundmauern ruht.

Aufgaben von einem früher unbekannten Ausmaß boten jetzt Gelegenheit, die Vorzüge des neuen Baustoffes auszuwerten. Es waren Aufgaben kollektiver Natur, wie sie durch das Anwachsen der Bevölkerung in Zentren des Verkehrs gestellt wurden; vorab im Bau von Markthallen. Schutz vor Unbilden der Witterung für Menschen und Waren, gute Beleuchtung und Lüftung weitgespannter Räume, die Möglichkeit raschen Warenumsatzes und ungehinderten Verkehrs für Fußgänger und Fahrzeuge wurden von glasgedeckten Hallen gefordert. Der Pariser Architekt Baltard mußte seine erste (1852) in Stein erbaute Markthalle in Paris niederreißen, um sie in Glas und Eisen wieder aufzubauen. Dafür dienten ihm die Projekte stärker begabter Persönlichkeiten, wie Horeau und Flachât als Vorbilder. (Horeau: Entwurf mit Bogenbindern von 86 m Spannweite, 1849, Abb. 206; Flachât: Polonceau-Binder von 80 m Spannweite mit abgetreppten Oberlichtern, 1850).

Probleme ähnlicher Art stellten Gebäude für große Ausstellungen, die sich um die Jahrhundertmitte einbürgerten. In England, das sich um den Eisenbau zu gleicher Zeit bemühte, schuf im Jahre 1851 der Gärtner Paxton den Londoner Kristallpalast (Abb. 203), einen mehrschiffigen, gestuften Aus-

stellungsbau aus Glas und Eisen. Die Londoner Weltausstellung von Werken der Industrie im Jahre 1851 sollte nach dem grandiosen Gedanken des Prinzgemahls Albert zu einem geschichtlichen Ereignis werden. Der Wettbewerb für die Haupthalle war ergebnislos verlaufen, trotzdem 245 Entwürfe eingereicht worden waren. Da meldete sich Joseph Paxton auf Grund seiner Erfahrungen im Orangeriebau mit dem Projekt einer fünfschiffigen Glaseisenhalle. „Die Kühnheit des Gedankens machte sofort Eindruck; die Entscheidung zu seinen Gunsten aber erwarben ihm vor allem seine unmittelbar praktischen Vorzüge: die Feuersicherheit, die Helligkeit, die verbürgte Schnelligkeit der Ausführung und die Billigkeit.“

Der Entwurf wurde von der Firma Fox, Henderson & Cie. innerhalb sechs Monaten im Hydepark ausgeführt. Der Bau ist ein Langhaus von 124 m Breite und 563 m Länge mit einer Tonne über dem Mittelschiff, das in der Mittelachse von einem gleichhohen Querschiff durchstoßen wird. Der Riesenbau wird von einem Grundmaß, der damals üblichen Länge einer Glasplatte, beherrscht; dieses Grundmaß betrug 49 Zoll Länge zu 10 Zoll Breite. Alle Maße des Baues sind ein Vielfaches dieses „Moduls“. Die Serienform des aus einem Stück zu gießenden Eisenrahmens, der die dreifache Länge der Glasplatte erhielt, war die Zelle dieses Organismus; die Länge des Rahmens war gleichzeitig Abstand der eisernen Säulen (12 Fuß). Die Seitenschiffe waren durch zwei Galerien in drei Stockwerke aufgeteilt, während Mittelschiff und Querschiff frei durchliefen. Die 1060 schlanken Hohlsäulen, auf denen die Konstruktion ruht, sind „in ihrem Verhältnis zum Raum und in ihrer Reihung ein Hauptmotiv des ästhetischen Genusses“.

Das Ganze bildet in seinem faszinierenden Raumeindruck etwas durchaus Neues: ein Gehäuse aus weitmaschigem Gitterwerk ist mit einer durchsichtigen Masse umhüllt, die das Licht ungehindert hereinfluten läßt. Die Außenwelt ist gleichsam in das Innere einbezogen. Von dem grenzenlosen Raum ist ein Teil eingefangen; die Trennwand verschwindet aber fast völlig vor der Helligkeit des Ganzen, so daß der Architekt Lucae von diesem Raum sagen konnte: „Wenn wir uns denken, daß man die Luft gießen könnte wie eine Flüssigkeit, dann haben wir hier die Empfindung, als hätte die freie Luft eine feste Gestalt behalten, nachdem die Form, in die sie gegossen war, ihr wieder abgenommen wurde.“ Ein Architektentraum ist Wirklichkeit geworden, von einem Nicht-Architekten geschaffen. Von der Sainte-Chapelle über die Spiegelgalerien der Königsschlösser führt der Weg der Baugeschichte zu diesem Luft- und Lichtschloß, das zum ersten Male von dem Kunstvermögen der neuen Zeit Zeugnis ablegt. Paxtons Weltausstellungshalle wurde 1852 abgetragen, aber 1854 in Sydenham bei London in vergrößerten Maßen als „Crystal Palace“ wieder aufgebaut (Abb. 203).

Ein originales Übergangswerk bildet die zweistöckige Lesehalle der Bibliothek Sainte-Genéviève in Paris von Labrouste (1850) mit Tonnengewölben aus Drahtgips zwischen schmiedeeisernen Gurtbögen (Abb. 204).

Die Pariser Weltausstellungen der zweiten Jahrhunderthälfte haben (neben den Brückenkonstruktionen) dem Eisenbau die entscheidenden Impulse gegeben. Die Trennung von Last und Stütze (etwa von Polonceau-Binder und gußeiserner Rundsäule mit Kapitell und Basis) bezeichnete als Erbteil des Steinbaues die Übergangszeit. Noch im Jahre 1862 verwendete Hittorf dieses System am Nordbahnhof in Paris, im Jahre 1867 die Bauverwaltung der Badischen Staatsbahnen am Bahnhof in Mannheim. Aber inzwischen reifte schon die klare Form des eisernen „Binders“, der die Spannweite in einem Schwung überwindet und sich auf dem Grundmauerwerk ohne Vermittlung von tragenden Wänden aufsetzt (vgl. den Entwurf von Horeau aus dem Jahre 1849, Abb. 206; Maschinenhalle der Pariser Ausstellung von 1867, Konstrukteur Henri de Dion, mit kielbogenförmigem Untergurt der Fachwerkbinder).

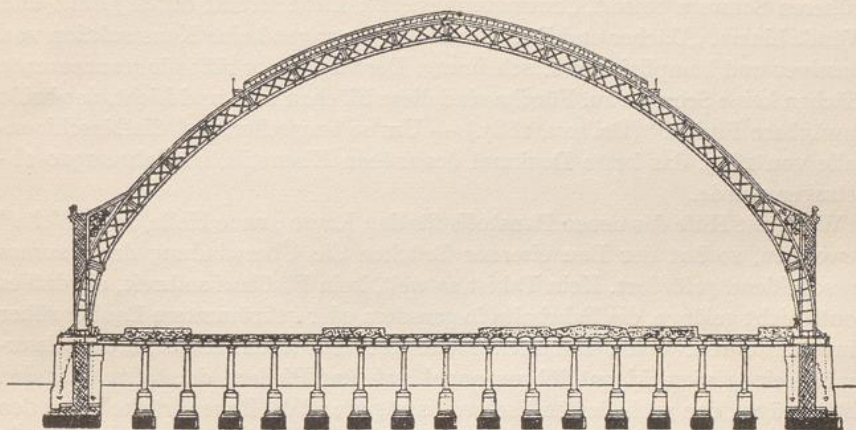


Abb. 2. Spitzbogenhalle der St. Pancras-Station in London. 1866

Den Anstoß zu der stilistisch selbständigen Gestaltung eiserner Hallen gab die Ausbildung des Binders als Dreigelenkbogen, der in Deutschland insbesondere durch J. W. Schwedler (älteste Konstruktion, 1863: Dach des Retortenhauses in Berlin, Holzmarktstraße), in England durch Barlow und Ordish (St. Pancras-Station in London) gefördert wurde. Die Spitzbogenhalle des Pancras-Bahnhofs (Breite 73 m, Höhe 31 m, Länge 224 m), erbaut 1866–68, ist als Einraum bis heute eine der großartigsten und kühnsten Hallenkonstruktionen der Welt (Abb. 2). Sie ruht ähnlich wie die Tonne des Wiener Dianabades unmittelbar auf den Fundamenten. Die Fußgelenke sind in Fußbodenhöhe durch Zugstangen verbunden. Der rationell durchgebildete Typus der Glas-Eisenhalle ist damit für die Zukunft geschaffen.

Der Charakter des neuen Baustoffs und der von ihm bedingten weitgespannten, skelettartigen Form äußerte sich zum ersten Male ganz rein in der Pariser Maschinenhalle der Ausstellung von 1889 (Ingenieur Cottancin,

Architekt Dutert, Abb. 209). Zwanzig Dreigelenkbögen in edlen Verhältnissen und Linien trugen die Glashülle eines Raumes von 115 m Spannweite und 420 m Länge. Alle Einzelglieder waren aus gekreuzten Profilstäben dem Eisen gemäß gebildet; besonders ausdrucksvoll war der Binderfuß (Tafel I) gestaltet, welcher Obergurt mit Untergurt vereinigte und die Kräfte in einem Punkt (genauer: in einem Bolzenlager) konzentrierte. Auch der punktförmige Zusammenschluß im Scheitelgelenk ist für die neue Konstruktion charakteristisch, da er dem Verlauf der Kräfte genauer entspricht als alle Formen, die der stetigen Kurve des gemauerten Tonnengewölbes nachgebildet sind.

Es ist selbstverständlich, daß die Bewältigung der ungeheuren Raumdimensionen ohne Zwischenstützen ein neues Raumgefühl, ja ein neues Verhältnis des Menschen zur Umwelt erzeugen mußte. Der neue Raum wird von seiner früheren Schwere befreit, „entmaterialisiert“, Licht strömt durch Decke und Wände hinein. „Dächer und Decke aus Glas vertragen keine Konstruktion von massiver und komplizierter Erscheinung. Der Beschauer läßt für transparente Flächen keine Schwere zu. Für ihn sind diese Flächen Luft und Licht, das heißt unwägbare Fluida.“ (Boileau, 1887.) — Um so tragischer, daß die Maschinenhalle von 1889, das beste Denkmal des frühen Eisenstils, im Jahre 1910 abgetragen wurde.

Ward mit Hilfe des neuen Baustoffs für den Raum „neue Helle, neue Weite“ gewonnen, so hat der Bau eiserner Brücken die Überwindung des Raumes entscheidend gefördert. Kein Tal ist so weit, kein Flußlauf so breit, als daß es heute nicht gelänge, die Fahrbahn in geradem oder gekrümmtem Lauf darüber hinwegzuführen. Von der Balkenbrücke über den Menai-Kanal, die gewissermaßen einen viereckigen Röhrentunnel auf fünf Pfeilern darstellt, über den Gitterträger, den gegliederten Fachwerkträger und die Bogenbrücke bis zu den komplizierten statischen Systemen am Ende des Jahrhunderts, welcher ungeheurer Weg wurde in wenigen Jahrzehnten zurückgelegt! Im Baujahr des Kristallpalastes (1851) hat J. W. Schwedler seine Berechnungsgrundlagen für Gitterträger veröffentlicht; zu gleicher Zeit etwa trat Culmann mit der Theorie der Parallelfachwerke hervor.

Von hier aus nahm der Brückenbau, durch die Entwicklung des Eisenbahnwesens zu immer neuen Erfolgen gedrängt, einen Aufschwung, an dem fast alle Kulturländer beteiligt sind. (In besonderem Maße gilt dies von den Staaten Zentral- und Westeuropas und von den Vereinigten Staaten von Nordamerika.) Unsere Abbildungen zeigen Beispiele der wichtigsten Systeme. Die Nogatbrücke bei Marienburg (Abb. 261) besteht aus Gitterträgern, die vielfach statisch unbestimmt, noch der genauen Berechnung Schwierigkeiten bereiten; ihre Steinbauten dienten tatsächlich noch der Verteidigung. Die elegante Bogenbrücke über den Rhein bei Worms (Abb. 215) wird durch die überflüssigen Aufbauten verunstaltet, die heute nur noch einen Sinn haben könnten: durch ihre Last den Seitenschub in die Pfeilerfundamente abzulenken. Fachwerkbögen mit Auslegern stellen die Rheinbrücke bei Remagen (Tafel II) und die Hindenburg-

brücke bei Rüdesheim (Abb. 216) dar; eine durch Vollwandträger versteifte Hängekonstruktion bildet die zweite Rheinbrücke in Köln (Tafel III).

Die Mannheimer Friedrich-Ebert-Brücke (Abb. 217, 218) ist ein „Gerber-Träger“, bei dem ein Mittelteil zwischen zwei Kragarmen der Uferteile eingehängt ist. Damit ist eine besonders sparsame und schöne Konstruktion erreicht, die den Zweck einer Stadtbrücke vorzüglich erfüllt: durch Vermeidung störender Überbauten den Ausblick freizugeben. Die um 1900 bei fanatischen Konstrukteuren beliebte Form mehrfach gekrümmter Ober- und Untergurte hatte zwar den Vorteil sparsamer Ausführung, störte aber häufig die Umgebung. Heute wird die Rücksicht auf das Ortsbild zu den wesentlichsten Funktionen der Brücke gezählt; der Ingenieur ist sich seiner hohen Verantwortung gegenüber der Natur und der Allgemeinheit bewußt geworden.

Der Übergang von der eisernen Halle zum durchbrochenen Stockwerkbau vollzieht sich in Paris: am Warenhaus Bon-Marché (Architekt L. C. Boileau, Ingenieur Gustave Eiffel, 1876, Abb. 205). Der besondere Zweck des Gebäudes — Massen anzulocken, durch offengelegte Waren zum Kauf anzureizen, den Verkehr übersichtlich zu leiten und den Betrieb leicht zu überschauen — bildet die geniale Konzeption des neuen Warenhaustyps. Der ganze Bau ist gewissermaßen ein einziger mehrgeschossiger Raum (eine „Raumdivision“) auf eisernen Stützen. Denn die Teilung in Geschosse wird an vielen Stellen durch Lichthöfe und Treppenhäuser durchbrochen. Ein phantastischer Eindruck entsteht aus der Fülle von Durchblicken und Überschneidungen. Die eisernen Bauglieder, die damals noch nicht glutsicher umkleidet werden mußten, wirken zierlich und elegant, um so mehr als das Detail der Pseudo-renaissance aus den 60er Jahren sich nicht allzu stark vordrängt. Hier sind die Urbilder von Le Corbusiers Raumdurchdringungen und Raumbeziehungen zu suchen. An der konventionellen Fassade ist nur ein gläsernes Vordach auf eisernen Kragträgern bemerkenswert. Andere Pariser Warenhäuser (Printemps, Samaritaine) variieren das angeschlagene Thema ohne die Selbstverständlichkeit der ursprünglichen Lösung.

Alle Eisenbauten des neunzehnten Jahrhunderts wurden von dem Pariser Eiffelturm (Abb. 207, 208) in Schatten gestellt, der nur aus Eisen zu bauen war, und dessen Form — so anfechtbar dekorative Einzelheiten auch sein mögen — einen Triumph des technischen Geistes über die Materie bedeutet. Sein Schöpfer, der Ingenieur Eiffel, hat den Aussichtsturm geschaffen, der die neue Großstadt für Auge und Geist faßbar macht, noch ehe das Wunder des Fluges vollbracht war. Die Verwendung von Kurven im Eisenbau hat dieses Werk mit den Pfeilern des Pont Transbordeur in Marseille (1905) gemeinsam, jener schmalen Brücke, die hoch über dem Hafen die Schwebefähre trägt, und als neues Tor den alten Hafeneingang großartig rahmt (Abb. 210, 211).

Die Hallenbauten zeigen seit dem Ausgang des neunzehnten Jahrhunderts die Tendenz zu steigender Vervollkommnung der Form. Der Binder wird zunächst zum Zwecke der Versteifung verdoppelt; der statische und wirtschaft-

liche Vorteil dieser Anordnung wird aber durch Opfer an Klarheit und Schönheit erkaufte. Waren noch die Bahnhöfe der Berliner Stadtbahn einschiffige Bogenhallen (mit Oberlicht in Glas und Seitenteilen aus Wellblech), so wird jetzt die allzu große Spannweite in mehrere Schiffe aufgeteilt. Die Binderfüße des dreischiffigen Frankfurter Hauptbahnhofs verbinden sich nach Art der Pariser Maschinenhalle von 1889. Vollwandbinder treten um die Jahrhundertwende an die Stelle der Gitterwerke und geben dem Raum jene konstruktive Klarheit, die er bei den zahlreichen Überschneidungen des Strebenfachwerks entbehren mußte (Bahnhofshallen in Hannover, Abb. 221, und Hamburg, Abb. 228, Bahnhof in Karlsruhe, Omnibushalle der Aboag in Berlin, Abb. 227). Das peinliche Wellblech wird durch Bimskassettenplatten (z. B. von Remy, Neuwied, vgl. Abb. 220) ersetzt, bogenförmige Kragträger, auf denen Glasoberlichter schweben, erweitern und erleichtern den Raum (Behrens, Kraftmaschinenhalle 1910 in Brüssel, Abb. 226; Maschinenhalle der Hannoverischen Waggonfabrik). Eine Fülle neuer Hallenformen ist in den letzten Jahrzehnten erfunden worden, deren Überblick allein genügen würde, um Spenglers Legende von der Unfruchtbarkeit der heutigen Menschheit in baukünstlerischen Dingen zu zerstören. Mag der rechnende Verstand stärker an dem Werden und Wachsen dieser wundervoll selbständigen Bauformen beteiligt sein, als dies in Zeiten des zünftigen Bauens und abenteuerlichen Versuchens möglich war: sicherlich ist auch das wägende Gefühl, ja der schöpferische Geist nicht unbeteiligt. Eine neue Welt tut sich dem Kundigen auf, eine Welt, die an Würde nicht dadurch verliert, daß ihre Werke nach dem Gesetz der Zahl geordnet sind.

3. Die Persönlichkeit als Formbildner

An Versuchen, den Stil der neuen Zeit künstlich zu schaffen, hat es im neunzehnten Jahrhundert nicht gefehlt. König Maximilian II. von Bayern hat schon im Jahre 1851 ein Preisausschreiben erlassen, das für die Gestaltung der Miethausfassaden an der Maximilianstraße in München einen neuen Stil verlangte. Das Ergebnis war das bekannte unerfreuliche Gemisch heterogener Formen unter der Vorherrschaft einer merkwürdigen halbenglischen Gotik. Die Architektenschaft war für das Hervorbringen einer neuen Gestalt noch nicht reif, da sie die Erscheinungen der Gegenwart unwillig hinnahm und Schönheit nur im Gewand der Vergangenheit zu würdigen vermochte.

Auf der anderen Seite bereitete sich in der Kunstwelt allmählich eine Auflehnung gegen die platte Nachahmung der historischen Stile vor, die in der „Renaissance des Kunstgewerbes“ seit 1897 ihren Ausdruck fand. Damit wurde allerdings an Stelle des in früheren Perioden wirkenden natürlichen Zwanges, den eine gesicherte Lebensform schuf, das Sehnen einzelner Persönlichkeiten zur treibenden Kraft der Formbildung.