



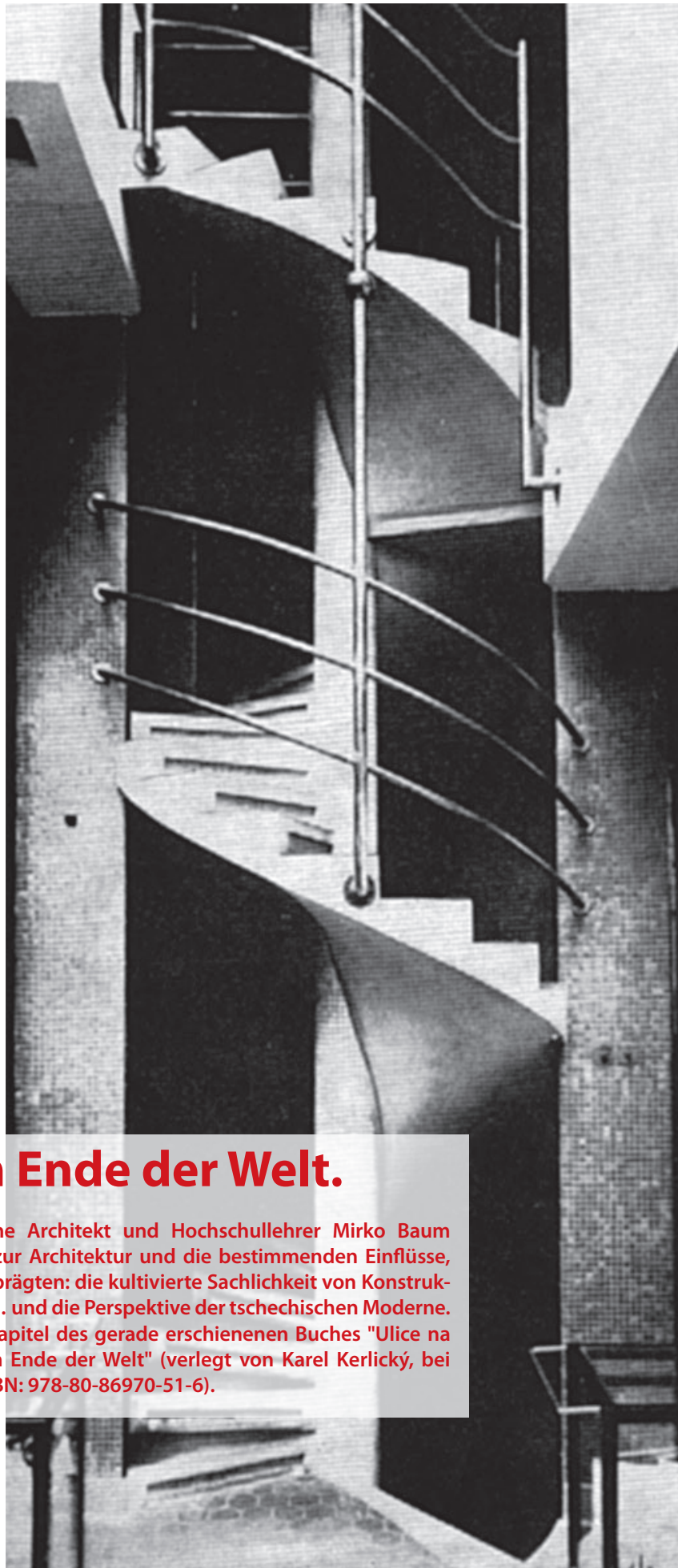
archimaera
architektur.kultur.kontext.online

Mirko Baum
(Aachen)

Straße am Ende der Welt.

Der deutsch-tschechische Architekt und Hochschullehrer Mirko Baum beschreibt seinen Weg zur Architektur und die bestimmenden Einflüsse, die ihn auf diesem Weg prägten: die kultivierte Sachlichkeit von Konstruktionen und Materialien ... und die Perspektive der tschechischen Moderne. Der Text ist das Schlußkapitel des gerade erschienenen Buches "Ulice na konci světa – Straße am Ende der Welt" (verlegt von Karel Kerlický, bei AVU/Kant, Prag 2007, ISBN: 978-80-86970-51-6).

<http://www.archimaera.de>
ISSN: 1865-7001
urn:nbn:de:0009-21-12000
Januar 2008
#1 "FremdSehen"
S. 113-119



Am Anfang der Wahrnehmung meiner Welt lag die genaue Lokalisierung ihres Endes. Es war in Mladá Boleslav, am Ende einer Sackgasse, die vom Rathaus hin auf den Rand eines nahezu senkrecht abfallenden Abhangs führte. Natürlich wusste ich, dass dort unten die Iser fließt, doch an jenem Tag war alles ganz anders.

Das Tal war vollständig in eine Wolke dichten Nebels gehüllt, auf dessen feuchtem und schweigend drohendem Hintergrund ein gusseisernes Geländer zu sehen war, mit dem die Strasse plötzlich und ohne Umschweife endete. Über Geländer zu klettern war damals mein tägliches Brot. Dennoch, hier wurde mir irgendwie klar, dass über dieses Geländer zu klettern bedeutete, jenen sprichwörtlichen "point of no return" zu überschreiten – eine Grenze, deren Verletzung keine Rückkehr mehr gestattet. Ich erinnere mich, damals in Begleitung meiner Mutter gewesen zu sein. Meine seltsame Erkenntnis habe ich aber nicht preisgegeben, sondern zog den exklusiven Genuss eines Gefühls vor, von dem ich erst ein halbes Jahrhundert später gelesen habe, dass es von einem englischen Denker des 18. Jahrhunderts, Edmund Burke,¹ als "delightful horror" benannt wurde – das Gefühl einer angenehmen Furcht, deren Anziehungskraft dem Bewusstsein der Labilität eigener Sicherheit entspringt. Ich denke, dass ich damals einem mächtigen Zauber verfiel, der mich bis heute noch fesselt.

Auch darüber hinaus war in Mladá Boleslav einiges zu sehen. Neben der Noblesse von Králíks Stadttheater² waren es vor allem Krohas Bauten,³ die das ungeschulte Auge schockierten und die von der früheren Anwesenheit einer rätselhaften, außerirdischen Kultur zeugten. Hotel "Venec", das Polyklinikum und vor allem die Industriefachschule, über die sich meine Mutter mit ihrem typisch weiblichen Pragmatismus äußerte (d. h., sie bedauerte jene Person, die in diesem labyrinthisch unübersichtlichen Objekt die unzähligen Fenster putzen musste), waren störende Fremdkörper in einer geordneten Welt, die noch vorwiegend von der Bauroutine des 19. Jahrhunderts geprägt worden war. Mich interessierte die Industriefach-

schule vor allem deswegen, weil dort in der Eingangshalle ein Strahltriebwerk der Me 262⁴ zu sehen war, was in einer Zeit, in der der Propellerantrieb noch dominierte, ein nicht alltägliches Erlebnis war. Von dem Gebäude selbst bekam ich keineswegs den Eindruck, dass ein Haus ausgerechnet so aussehen müsste.

Geboren bin ich ein halbes Jahr vor dem Ende des zweiten Weltkrieges, der naturgemäß in meinem Säuglingshirn kaum Spuren hinterließ. Eine der wenigen Erinnerungen, wenn auch nur aus zweiter Hand, war eine flüchtige Bemerkung meiner Eltern über einen hungrigen und zerlumpten deutschen Soldaten, der, nachdem der Krieg schon längst vorbei war, in einer Nacht an die Tür unseres Hauses klopfte, um einen Füller gegen Brot zu tauschen. Aus Angst vor der Antwort habe ich meine Eltern nie nach ihrem Verhalten gefragt, bis heute aber blieb diese Episode für mich ein Synonym für die Grauen des Krieges, ein Synonym für Degradierung und Demütigung des menschlichen Individuums.

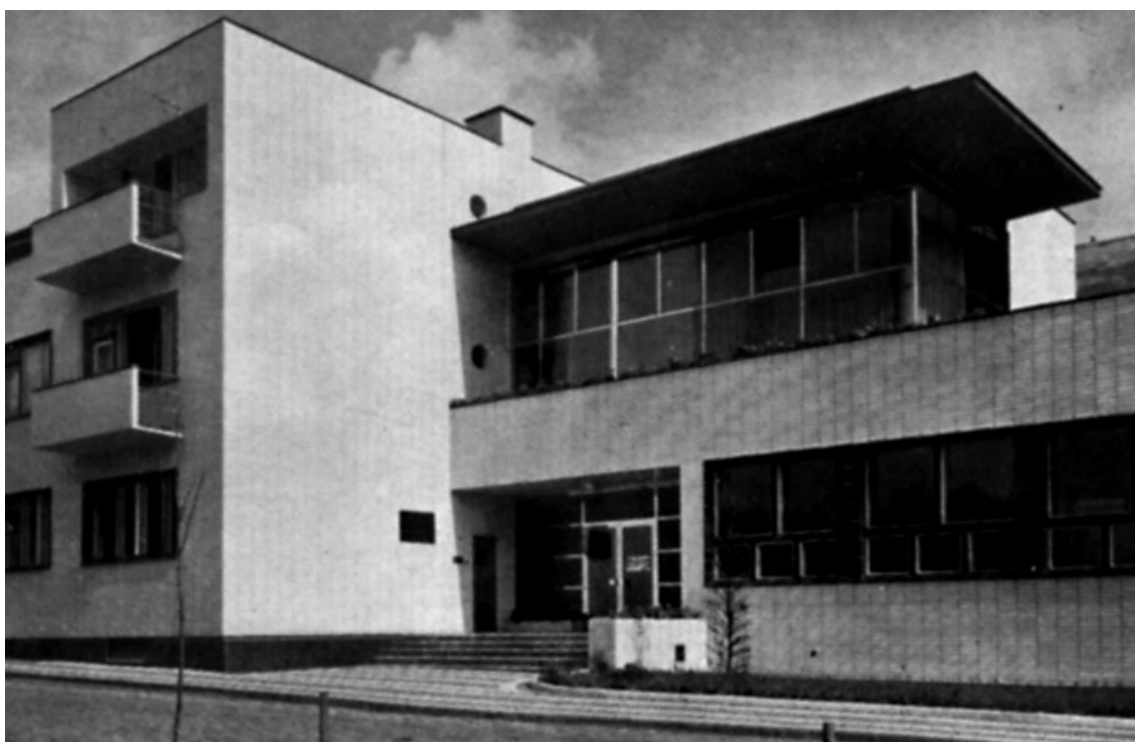
Eine willkommene Hinterlassenschaft des Krieges stellte dagegen ein Haufen von Flugzeugsschrot dar, der hinter den Hangars des Jungbunzlauer Flugplatzes lag, d. h. an dem Ort, wo ich jede freie Minute verbracht habe. Piloten und Bodenpersonal nannten mich "Ingenieur", wegen eines Schraubenziehers und einer Zange, die ich immer bei mir trug, und tolerierten großzügig meine Anwesenheit zu jeder Zeit und an jedem Ort. Sowohl die Besatzungsmacht als auch die Armeen der Alliierten hatten dort eine unermessliche Menge von Material hinterlassen, das ohne jede Einschränkung zu meiner Verfügung stand. Hohle, auf ein Minimum des Gewichts gebohrte Wellen aus edlen Stahllegierungen, Teile aus Magnesium und Elektron, Kronmuttern mit Drahtsicherung und ebenso dünne wie unglaublich widerstandsfähige Bleche mit Kontrollstempeln in Deutsch, Englisch und Russisch stellten meine erste Bekanntschaft mit der Welt des edlen Details dar, das bis heute nur jenem Industriezweig eigen ist, in dem unerbittliche Genauigkeit und strengste Auslese herrschen und in der ein Irrtum mit dem Tode bestraft wird.

Vielleicht war der erste adäquate Eindruck aus dem Bereich der Architektur die Wohnung des Ehepaars Petera, eine Dienstwohnung der Molkereifabrik in Cejetický, die ein paar Schritte vom Jungbunzlauer Bahnhof entfernt war. Die 50er Jahre waren der Architektur aus der Zeit der ersten Republik nicht gerade freundlich gesonnen,⁵ hier aber, in der Ablegenheit der Provinz, überlebte ihre Noblesse in einer noch unberührten Reinheit. Herr Petera war das, was man damals "úředník" (Beamter) nannte. Immer perfekt angezogen in Anzug und Krawatte, war er so etwas wie ein Felsen in der Brandung der kommenden Barbarei. Mit seiner Frau bewohnte er diese elegante Wohnung, die glatt als Bühnenbild in einem Vorkriegsfilm mit Oldrich Novy⁶ hätte dienen können. Wir saßen dort am schwarz lackierten Tisch auf Stühlen aus Leder und verchromtem Stahlrohr und tranken Tee aus hauchdünnem Jenaer Glas. Frau Petera, eine elegante Dame mit leichtem, dunklem Flaum unter der Nase, servierte Tee und Gebäck, und während die Gesellschaft auf die "Zustände" schimpfte, blieben meine Augen an einem Fenster aus vernickeltem Messing haften, dass mit seinem perfekten Detail an jene Eindrücke erinnerte, die ich sonst nur von meinen Flugplatzstreifzügen kannte. Mit einer ähnlichen Intensität war ich vielleicht auch noch von Bata's Schuhkaufhaus in der Jungbunzlauer

Innenstadt beeindruckt, das jedoch, weil dort nicht die Peteras herrschten, schon die ersten Zeichen des Rückzuges von seinem einstigen Ruhm zeigte.

Ein Kontrastprogramm zur klinisch sauberen Ästhetik des Funktionalismus stellte die Wohnung von Frau von Gednorozec dar, mit der meine Mutter befreundet war. Diese imposante alte Dame mit weit ausladendem Busen, dessen schwer erkennbare Abgrenzung sich in zahlreichen Doppelkinnen und Bauchfalten verlor, Witwe eines österreich-ungarischen Marineoffiziers, wohnte im Zentrum der Stadt hinter Samtvorhängen in der Finsternis einer nie gelüfteten Wohnung, die mit tropischen Pflanzen, Statuen, Ölgemälden, Lorbeerkränzen und anderen Reliquien der damals schon unwirklichen Welt überfüllt war. Die dunkle Halle dieses Mausoleums bewachte grimmig, von schweren Fahnen flankiert und mit ewigem Licht zu Füßen, ein riesiger, mit dem Kopf nickender Buddha. Frau von Gednorozec, die von ihrer Umgebung spöttisch "die Gräfin" genannt wurde, fütterte mich mit staubiger Schokolade, die sowohl durch ihren Geschmack als auch durch ihr Aussehen die Herkunft aus den materiellen Ressourcen der längst untergegangenen Flotte Seiner Apostolischen Majestät ahnen ließ. Diese Insel des 19. Jahrhunderts war durchdrungen von der Atmosphäre der schraffierten Welt der

Abb. 1. Verwaltungs- und Wohngebäude der Bauerngenossenschaftlichen Molkerei in Cejetický, Josef Saal 1941 (Architektura CSR, 5/1946)



Illustrationen der Jules-Verne-Romane, es war in meinen Augen die Welt der weiten Reisen, der Ballone, der Luftschiffe und der Unterseeboote, dieselbe Welt, die ich später, in Bewegung versetzt, in den Filmen von Karel Zeman⁷ oder in Farben, jedoch immer mit derselben Stimmung von Melancholie und stiller Einsamkeit, in den Bildern des von mir über alles geschätzten Malers Kamil Lhoták⁸ lieben lernte.

Der Weg von Mladá Boleslav nach Prag, wo ich nach einem misslungenen Versuch, an der Militärakademie des Antonín Zápotocky in Brünn zum Stu-

dium des Flugzeugbaus zugelassen zu werden, aus purer Not das Studium der Architektur aufnahm, führte wieder an einem Flugplatz vorbei. Der Flugplatz in Kbely bestand damals größtenteils (und soweit ich weiß, besteht er noch heute) aus einer Reihe von mit dunkler Holzschutzfarbe angestrichenen Flugzeugschuppen, die noch aus der Pionierzeit der tschechischen Aviatik stammten. In der Nähe der Hallen steht ein Leuchtturm von Otakar Novotny,⁹ der mir zwar nie sonderlich gefiel, der aber mit seinem futuristischen Reliefschmuck und schon einfach durch sein bloßes Dasein als Leuchtturm das Pathos jener

optimistischen Zeit ausstrahlt, die von der Eroberung des Luftmeeres besessen war. Noch ein wenig weiter befindet sich Breberas Stahlbetonhangar,¹⁰ dessen genauso einzigartige wie bis heute zu Unrecht wenig bekannte Konstruktion schon auf den ersten Blick meine Neugierde weckte. Gleich hinter dem Flugplatz folgte die abschüssige Serpentine nach Vysočany, mit dem von hier wahrnehmbaren Blick auf Rauch und auf sonnenflimmernde Reflexe der Fabrikdächer, ein Blick auf das monotone und schmutzige Grau der Welt des alltäglichen Heldentums und der Vorstadtpoesie. Ich erinnere mich, wie ich einen der Professoren der Prager Architekturfakultät schockierte, als ich ihm eröffnete, dass mir dieser Blick auf die "goldene Stadt" am besten gefalle.

Über die Prager Straßenbahn könnte man lange schreiben - über die geschliffenen Scheiben in der Verglasung der Türen, über den genial einfachen Öffnungsmechanismus der Fenster, über die Schrauben aus vernickeltem Messing, deren Linsenköpfe in den speziell hierfür gefertig-

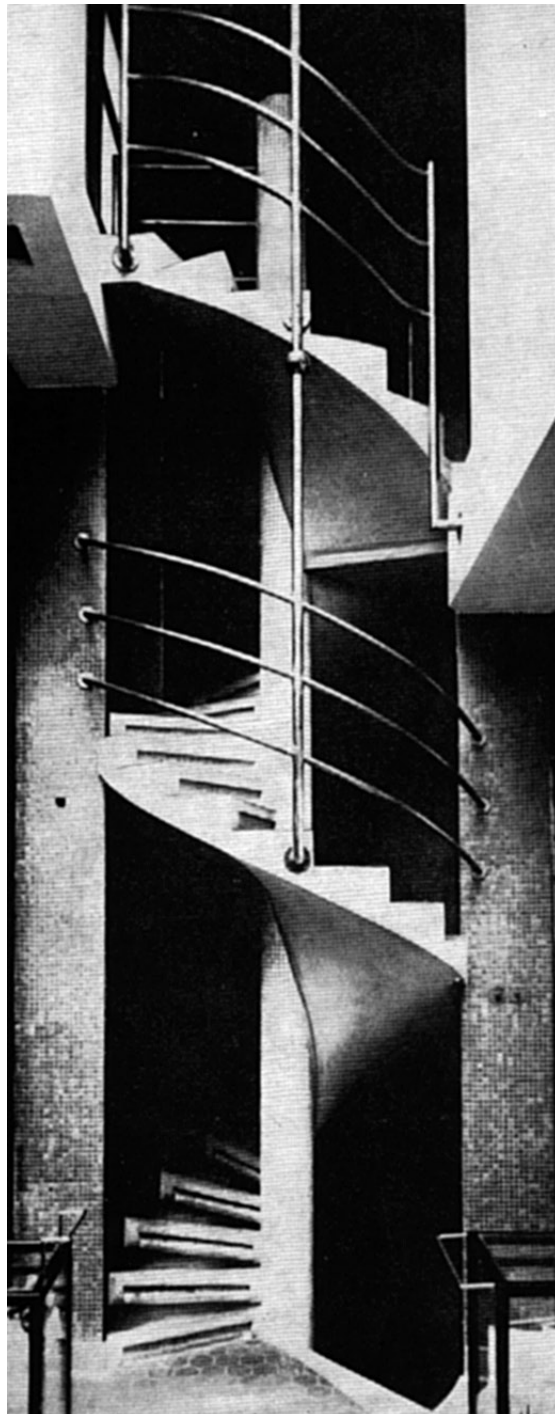


Abb. 2. Treppenhaus des Kaufhauses Gellner in Mladá Boleslav, Jirí Kroha 1924 (J. Císarovský, *Jirí Kroha a meziválečná avantgarda*, Prag 1967)

ten Unterlegscheiben gebettet waren, über die edlen Hölzer, über Gusseisen und Leder. Der einzige Versuch, dieses robuste Vehikel zu modernisieren, man müsste ihn irgendwann mal am Anfang der 30er Jahre unternommen haben, endete in einem peinlichen Fiasko. Der schüchtern stromlinienförmigen Formgebung, die im Hinblick auf das Betriebstempo mehr als überflüssig war, verdankten die neueren Wagen den berühmten Namen "Krassin", nach jenem russischen Eisbrecher, der im Jahre 1928 Dr. Behounek¹¹ wie auch die übrigen Überlebenden der Nordpolexpedition Nobiles von der Eisscholle gerettet hatte. Während der Fahrt auf die Straße springen, konnte man aus beiden Ausführungen – umsonst ohne, und für 10 Kronen mit polizeilicher Assistenz. Selbstverständlichkeit, Einfachheit, kultivierte Sachlichkeit und ästhetische Homogenität, die nicht nur diesem Verkehrsmittel, sondern allen Bauten des Schienenverkehrs des 19. Jahrhunderts zu eigen waren, bedeuten für mich bis heute – der Sympathie für die sog. funktionalistische Moderne zum Trotz – die wirkliche Inkarnation des modernen Geistes, des Geistes eines wirklichen und durch ästhetische Vorurteile unverfälschten Funktionalismus.

Den Maler Kamil Lhoták habe ich bereits erwähnt. Aus einem seinem Oeuvre gewidmeten Kurzfilm mit dem passenden Namen "Variationen auf die Stille", blieb in meiner Erinnerung die Metapher von der Seine, die im Pariser Stadtraum eine durch die Stadt fließende Landschaft darstellt. Diese schöne Metapher ist auch auf die Moldau in Prag voll anwendbar. Es reicht, von der Uferpromenade die Treppen auf die darunter liegende Ebene der Regulation hinabzusteigen, und die Welt, in die der Lärm der Stadt nur gedämpft eindringt, verändert sich völlig. Das lebenswürdige Durcheinander, das hier herrscht, der modrige Geruch des Flusses, der Flug der Möwen und die rostigen Poller, die vor langer Zeit optimistisch dem Festmachen der hypothetischen Wasserfahrzeuge galten, das alles lässt ahnen, dass hinter diesem Fluss sich noch ein größerer Fluss befindet, an dessen Ende Hamburg und der weite Horizont der Nordsee liegen. Die Brücken sind aus dieser Perspektive nur in ihrer funktionellen Nacktheit sichtbar, als Träger des

Verkehrs und der Rohrleitungen. Aus ihrem Inneren tropft rostiges Wasser und ihre Details, bar jeder Repräsentationsattitüde, erzählen von der Mühe und Arbeit längst verstorbener anonymer Konstrukteure.

Einmal suchte ich Schutz unter der Svatopluk-Cech-Brücke, um ein Buch, das ich mir in der Technischen Bibliothek ausgeliehen hatte, vor dem Regen zu retten – Hans Techel, Der Bau von Unterseebooten auf der Germaniawerft, Verlag des Vereines der deutschen Ingenieure, Berlin 1922. Der Inhalt des schmalen Bandes im schwarzen, abgenutzten Einband hielt mich auf dem unwirtlichen Platz sehr lange fest. Auf den vergilbten Seiten, in der spröden Typographie eines sachlichen Ingenieurhandbuches, sah man Zeichnungen aus einer Zeit, in der aus dem Unterseepalast des melancholisch-misanthropischen Kapitäns Nemo längst eine hinterhältige Waffe geworden war. Dennoch – auch durch diese wenig aufmunternde Vorstellung hat das Buch in meinen Augen nichts von seiner Faszination eingebüßt. Auf seinen Seiten wurde für mich, wieder einmal nach einer langen Zeit, die Welt meines Vaters, eines Konstrukteurs der Jungbunzlauer Skoda-Werke, sichtbar. Schon als kleiner Junge habe ich von ihm gelernt, wie man Maßketten anlegt, wie man einen Bleistift schärft und wie man dessen Spitze lange erhält – d. h., wie man beim Ziehen eines Striches den Stift langsam und gleichmäßig dreht, um die Stiftspitze durch gleichmäßige Abnutzung möglichst lange betriebsbereit zu halten. Die Kotierpfeile waren seine Spezialität. Sie mussten scharf sein, sich tangential an den Strich anlehnen und sich nach hinten nur leicht öffnen, und zwar in einer anmutigen Kurve, deren Verlauf nur ihm bekannt war. Er zeichnete auf schwerem Transparentpapier aus der Zeit der Ersten Republik, das mit einer dünnen Textileinlage verstärkt war. Die im Ammoniak-Verfahren hergestellten Lichtkopien nannte er "Blaupausen", denn sie waren tatsächlich indigoblau mit einem weißen Strich, der dem Ganzen eine zusätzliche Zartheit gab. Bis heute bedauere ich, dass diese Art der Vervielfältigung den moderneren Methoden weichen musste, die sicher praktischer und billiger sind, deren ästhetisch-kontemplativer Inhalt aber gleich Null ist. Fasziniert habe ich jedes

Mal jenem Wunder zugeschaut, mit dem aus vier senkrechten Linien durch Zugabe von sechs Kreissegmenten die Ansicht einer Mutter wurde, oder wie zwei Parallellinien durch die Zugabe einer lang gezogenen S-Kurve plötzlich eine zylindrische Form bekamen. Mein Vater war ein Künstler, Gott sei Dank, dass er davon nichts wusste.

Techels Buch, um dessen Rückgabe mich die Technische Bibliothek eine lange Zeit hat mahnen müssen, beeinflusste nicht nur mich, sondern auch eine Anzahl von Freunden in der Architektengruppe Skolka¹² in Liberec. Die Geschichte von Skolka ist längst aus dem Abseits des erzwungenen Inkognito herausgetreten und ist heute als aktives und zumindest für den Zeit-

raum einer Dekade wirkendes Zentrum des technologischen Determinismus auf tschechischem Boden, gut bekannt. Dennoch, aus der Distanz der Zeit betrachtet, denke ich, dass ihre Bedeutung weniger im Prägen des einen oder anderen Architekturstils lag, sondern in der Realisierung einer sozialen Utopie, die nur unter den vor der Wende des Jahres 1989 herrschenden Bedingungen realisiert werden konnte.

Auf dem Motorrad Norton ES2, das ich von dem Metzgermeister Cenek Cerny in Kladno gekauft hatte, mit der Zahnbürste in der einen und dem Auswandererpass in der anderen Tasche, habe ich nur widerwillig diese Utopie verlassen. Hier fängt aber eine ganz andere Geschichte an.

Abb. 3. Bezirkspolyklinikum in Mladá Boleslav, Jirí Kroha 1924 - 25 (J. Císarovský, Jirí Kroha a meziválečná avantgarda, Prag 1967)



Anmerkungen:

1 Edmund Burke (1729 – 1797), englische Publizist und Politiker, Begründer der psychologischen Ästhetik, die u. a. auch Kant und Lessing beeinflusste.

2 Emil Králík (1880-1946), tschechischer Architekt und Professor an der TH Brünn.

3 Jirí Kroha (1893-1974), tschechischer Architekt und Professor an der TH Brünn.

4 Messerschmitt Me 262, das erste in Serie gebaute Düsenflugzeug der Welt.

5 In Wirklichkeit wurde das Gebäude erst während des Krieges im Jahre 1941 von dem Architekten Josef Saal gebaut.

6 Oldřich Nový (1894-1983), tschechischer Filmschauspieler, Frauenidol und Herzensbrecher.

7 Karel Zeman (1910-1989), durch mehrere technisch ungewöhnliche Jules Verne – Verfilmungen bekannter tschechische Filmregisseur.

8 Kamil Lhoták (1912-1990), tschechischer Maler des "metaphysischen Realismus", Buchautor, Buchillustrator und Sammler historischer Fahrzeuge.

9 Otakar Novotný (1880-1959), tschechischer Architekt, Gründungspräsident und Architekt des Künstlerklubs "Mánes" in Prag.

10 Antonín Brebera (1892 – ?), tschechischer Bauingenieur und Fachbuchautor.

11 František Behounek (1898-1973), tschechischer Radiologe, 1928 Teilnehmer an der Polarexpedition des Generals Umberto Nobile.

12 Skolka SIAL, unter Mitwirkung des Verfassers 1969 im nordböhmischen Liberec (Reichenberg) gegründete Architektenkommune.