

Ulrike Weber

## MODERNISM IN ENGLAND

Londoner U-Bahnhöfe und der deutsch-englische  
Architekturtransfer vor 1933



ULRIKE WEBER

# MODERNISM IN ENGLAND

LONDONER U-BAHNHÖFE UND DER DEUTSCH-ENGLISCHE  
ARCHITEKTURTRANSFER VOR 1933

GEBR. MANN VERLAG BERLIN

Gedruckt mit Unterstützung des Förderungs- und Beihilfefonds Wissenschaft der VG WORT

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek  
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der  
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im  
Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

© 2016 Gebr. Mann Verlag · Berlin  
[www.gebrmannverlag.de](http://www.gebrmannverlag.de)

Alle Rechte, insbesondere das Recht der Vervielfältigung und Verbreitung sowie Übersetzung,  
vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form durch Fotokopie, Mikrofilm, CD-ROM usw.  
ohne schriftliche Genehmigung des Verlages reproduziert werden oder unter Verwendung elektronischer  
Systeme verarbeitet oder verbreitet werden. Bezüglich Fotokopien verweisen wir nachdrücklich auf  
§§ 53 und 54 UrhG.

Gedruckt auf säurefreiem Papier, das die US-ANSI-Norm über Haltbarkeit erfüllt.

Umschlaggestaltung: Falk Kuckert · Saarbrücken  
Layout und Satz: Alexander Burgold · Berlin  
Umschlagabbildung: James Smith  
Schrift: Akzidenz-Grotesk  
Papier: Maxisilk  
Druck und Verarbeitung: Beltz Bad Langensalza GmbH · Bad Langensalza

Printed in Germany · ISBN 978-3-7861-2745-1

# Inhalt

<b>Vorwort</b> .....	9
<b>Einleitung</b> .....	11
<b>1. Der Deutsche Werkbund in England: Die <i>Design and Industries Association</i> (DIA)</b> .....	31
1.1. Die Gründung der DIA im Kontext deutscher Interessen.....	32
1.1.1. Zur Propaganda des Deutschen Werkbundes im Ausland bis 1914.....	32
1.1.2. Individuelle geschäftliche Interessen als Ausgangsbasis des deutsch-englischen Architekturtransfers vor 1914.....	37
1.1.3. Eine englische Delegation auf der Kölner Werkbundausstellung 1914.....	40
1.1.4. Die Gründung der DIA im Jahr 1915 als Gegenbewegung zum Deutschen Werkbund.....	43
1.2. Die architekturtheoretischen Grundlagen der DIA: Der englische Architekt William Richard Lethaby und die Suche nach einer zeitgemäßen Architektur.....	49
1.2.1. Analysen historischer Architektur als Basis einer zeitgemäßen Architektur.....	50
1.2.2. Die Erweiterung der Funktionalismustheorie.....	52
1.2.3. Die Forderung nach einem monolithischen Baustil für Gussbeton.....	56
1.2.4. Der Architekt als Experte der modernen Zivilisation: städtebauliche Ansätze.....	58
1.3. Die theoretische Separation der DIA gegenüber der <i>Art Workers' Guild</i> : Zur Rezeption der Schriften von Hermann Muthesius und Friedrich Naumann.....	63
1.4. Die Verbreitung der DIA-Ideen nach deutschem Vorbild.....	68
1.5. Frank Pick als ideales Mitglied der DIA.....	73
1.5.1. Eine einheitliche Verkehrsplanung für London (1913–1933): Das historische Umfeld der U-Bahnplanungen der Zwischenkriegszeit.....	77
1.5.2. Frank Pick als Multiplikator der theoretischen Ansätze von William Richard Lethaby.....	81
1.5.3. Das Verschmelzen englischer und deutscher Forderungen: Kommerzielle Künstler als ‚Schöpfer des Alltäglichen‘.....	83
1.5.4. Die Forderungen für eine moderne Großstadt am Beispiel von London.....	89

<b>2.</b>	<b>Wiederaufnahme und Erweiterung des Architekturtransfers</b> .....	95
2.1.	Im Kontext der DIA: Der nördliche Streckenausbau der <i>Northern Line</i> bis nach <i>Edgware</i> (1922–1924).....	96
2.1.1.	Neogeorgianismus als zeitgemäßer Stil: Zum Einfluss von Frank Pick auf die architektonische Gestaltung.....	101
2.1.2.	Die Empfangsgebäude im Kontext zeitgenössischer Architektur Tendenzen innerhalb der DIA.....	104
2.1.3.	Architektonische Vorbildlichkeit für eine einheitlich gestaltete Stadt.....	106
2.1.4.	Backstein als farbiges Baumaterial einer ländlichen Umgebung.....	110
2.2.	Wiederaufnahme geschäftlicher Verbindungen durch die <i>London</i> <i>Underground Group</i> .....	115
2.2.1.	Selektionsprozesse im Kontext des Gedankens der „Stadtsäuberung“.....	116
2.2.2.	Selektionsprozesse im Kontext effizienter Wegeführungen.....	120
2.3.	Wiederaufnahme des deutsch-englischen Architekturtransfers durch die DIA.....	124
2.3.1.	Deutsche Publikationen im Kontext der <i>Underground Group</i> .....	126
2.3.2.	Tradition und Moderne: Harry Peach als Mitglied des Deutschen Heimatschutzbundes.....	130
2.4.	Wiederaufnahme des europäischen Architekturtransfers auf nationaler Ebene.....	132
2.4.1.	Die <i>Internationale Theaterausstellung</i> (1922) als Auslöser.....	132
2.4.2.	Der deutsche Expressionismus als Ausdruck von Größenwahn.....	137
2.5.	Kulmination des Architekturtransfers: Die <i>Jubilee Exhibition</i> in Göteborg (1923) ...	141
2.6.	Charles Holden als externer Berater: <i>Westminster</i> (1924) exemplarisch.....	144
<b>3.</b>	<b>Der Blick nach Paris: Die südliche Streckenerweiterung der</b> <b><i>Northern Line</i> bis nach <i>Morden</i> (1924–1926)</b> .....	153
3.1.	Vom Neogeorgianismus zum Art Déco.....	157
3.2.	Architektur und Kommerz: Die Pariser <i>Exposition internationale</i> <i>des Arts Décoratifs et Industriels Modernes</i> .....	161
3.2.1.	Architektur als Werbeträger.....	162
3.2.2.	Nächtliche Lichtinszenierungen.....	168
3.2.3.	Kalkstein als helle, reflektierende Werbefläche.....	176
3.3.	Die Entwicklung eines nationalen Stils.....	177
3.4.	Tradition und Moderne: Portlandkalkstein und Sichtbeton.....	185
3.4.1.	Wembley – die erste Stadt aus Beton: Zum technischen Entwicklungsstand von Stahlbeton in England.....	192
3.4.2.	Die Suche nach einem künstlerischen Ausdruck.....	201
3.4.3.	Ein städtischer Stil für London in Portlandkalkstein.....	204
3.5.	Innerstädtische Umbauten: <i>Piccadilly Circus</i> (1924–1928) exemplarisch.....	209
3.5.1.	Zur Rezeption der Lichtfontänen des Berliner Schauspielhauses von Marlene Moeschke-Poelzig.....	212
3.5.2.	Der geschäftliche Austausch zwischen London, Berlin, Hamburg und Paris.....	216

<b>4. Modernism – „ultra-modern“ versus „nordisch“:</b>	
<b>Die Streckenerweiterungen der <i>Piccadilly Line</i> (1929–1933)</b> .....	223
4.1. Die „Ultra-Modernen“ und ihre „freak things“: Zur Rezeption des Neuen Bauens. ...	229
4.1.1. Zur Rezeption der Dessauer Bauhaus Bauten. ....	230
4.1.2. Zur Rezeption der Deutschen Werkbund-Ausstellung „Die Wohnung“ in Stuttgart (1927) .....	233
4.1.3. Der Gründer der „ultra-modernen“ Schule: Zur Rezeption von Le Corbusier .....	238
4.2. Die Intensivierung des deutsch-englischen Architekturtransfers als Folge der Stuttgarter Weißenhofsiedlung (1927) .....	242
4.3. Vom Art Déco zum Modernism. ....	251
4.4. Backstein statt Portlandkalkstein: Auslöser des gestalterischen Bruchs .....	272
4.4.1. Frank Picks Reise nach Berlin (Januar 1930): Zur Rezeption der Berliner Backsteinbauten .....	276
4.4.2. Holdens und Picks Reise durch Europa (Sommer 1930): Zur Rezeption holländischer Backsteinarchitektur .....	286
4.5. Die Übernahme kontinentaleuropäischer Gestaltungsgrundlagen: Der Standardtyp <i>Sudbury Town</i> .....	295
4.5.1. Vertikale versus Horizontale – Statik versus Dynamik .....	297
4.5.2. Fläche statt widernatürlichen Ornamentes .....	304
4.5.3. Farbige Handstrichsteine statt Ornament .....	308
4.5.4. Die Suche nach farbiger Baukeramik .....	316
4.5.5. Künstliche Beleuchtungen: Zur Rezeption der Berliner Lichtinszenierungen .....	326
4.6. Tradition und Moderne: Backstein und Stahlbeton .....	339
4.6.1. Der künstlerische Ausdruck auskragender Stahlbetonkonstruktionen: <i>Chiswick Park</i> und <i>Arnos Grove</i> .....	347
4.6.2. Stahlbeton im Bahnsteigbereich .....	354
4.7. Das Ensemble <i>Southgate</i> : Eine Hommage an Erich Mendelsohn .....	358
4.8. Die Umsetzung des „Stadtsäuberung“-Gedankens: Die U-Bahnhöfe als Gesamtkunstwerk .....	375
4.9. National versus International .....	386
<b>Fazit</b> .....	391
<b>Anhang</b> .....	397
Abkürzungsverzeichnis .....	397
Ungedruckte Quellen .....	398
Gedruckte Quellen .....	403
Literaturverzeichnis .....	415
Abbildungsverzeichnis .....	421
Farbabbildungen .....	423





## Vorwort

Auf dem Bahnsteig des U-Bahnhofs *Wittenbergplatz* in Berlin ist ein Stationsschild befestigt, das zu den beliebten Fotomotiven ausländischer Touristen gehört. Denn es besitzt die Form des berühmten Londoner U-Bahnlogos und trägt doch den Namen der deutschen Haltestelle „Wittenbergplatz“. Darauf ist zu lesen: „Dieses Schild gleicht den Stationsschildern in London und wurde der Berliner U-Bahn von der ‚London Transport-Executive‘ 1952 als Jubiläumsgeschenk übersandt.“ Dass sich hinter diesem Geschenk eine lange Tradition des Austausches zwischen den Londoner und Berliner Nahverkehrsunternehmen verbirgt, ist den wenigsten Berlinern bekannt.

London besitzt weltweit das älteste U-Bahnssystem. Viele kommunale Vertreter studierten es, während die heimischen Netze geplant wurden, so auch die Berliner. Anschließend wurden die Netze in Deutschland weiterentwickelt. So bauten die Berliner in den 1920er Jahren ihren Nahverkehr zu einem der weltweit technisch, aber gerade auch architektonisch fortschrittlichsten aus. Erheblicher Aufwand und viel Liebe zum Detail seitens der Berliner Kommunalpolitik ließen die Neubauten der Berliner U-Bahnhöfe zu gestalterischen Vorbildern werden. Diese Anstrengungen erkannten wiederum die Londoner. Sie hatten inzwischen ihrerseits die Entwicklung von U-Bahnssystemen weltweit verfolgt; doch nahmen sie nun das Berliner System für den eigenen Streckenausbau zum Leitbild.

Die Idee, die Bedeutung des Architekturtransfers für die Entwicklung des sogenannten Modernism in England zum Forschungsgegenstand der vorliegenden Arbeit werden zu lassen, entstand während eines Aufenthaltes in London. Dabei stellte sich heraus, dass hinsichtlich des englischen Pendantes zur Klassischen Moderne in Deutschland, dem Modernism, ein großes Forschungsdefizit und entsprechendes -feld existierte. Daher danke ich in diesem Zusammenhang zunächst Prof. Dr. Christoph Brachmann, der durch seine eigene Forschungsarbeit auf deutscher Seite meine Suche mit einem Hinweis auf die Londoner U-Bahnhöfe des Modernism verkürzte. Bedanken möchte ich mich bei Prof. Dr. Adrian von Buttlar, der mich als Betreuer dieser Dissertation durch sein Interesse stets unterstützte, kritisch begleitete und Nachsicht mit im Ausland weilenden Doktorandinnen übte.

Das Entstehen dieser Arbeit wurde durch ein Stipendium nach dem Berliner Nachwuchsförderungsgesetz (NaFöG) und Aufstockungsstipendien des Deutschen Akademischen Austauschdienstes (DAAD) gefördert, die mir verschiedene Reisen innerhalb Europas und Aufenthalte in London ermöglichten.

Mein besonderer Dank gilt den Mitarbeitern der Londoner Archive, vornehmlich des *London Transport Museums* und des *Archive of Art and Design*. Letztere ermöglichten mir den Zugang zum damals noch nicht gesichteten Nachlass der *Design and Industries Association*. Während intensiver Diskussionen über die englische Architekturgeschichte mit dem viel zu früh verstorbenen Kurator der *Photographs Collection* des *RIBA*, Robert Elwall, fand ich vielerlei Anregungen.

Während der Entstehung der Dissertation, in der Abschlussphase und während der Vorbereitung der Drucklegung unterstützten mich viele Freunde und Kollegen. Sara Brück, Dr. Yvonne Bruderrek, Dr. Andreas Schätzke und Franziska Wilcken danke ich für die aufmerksame Lektüre einzelner Kapitel, Dr. Heinrich Sudermann für das intensive Studium eines fachfremden Textes. Ganz besonderer Dank gilt Dr. Ralf Dorn für seine kritischen Anmerkungen, aufmunternden Worte und seine Ausdauer beim Lesen des gesamten Manuskriptes. Durch die großzügige finanzielle Unterstützung des Förderungs- und Beihilfefonds Wissenschaft der VG WORT konnte die Drucklegung realisiert werden.

Gewidmet ist diese Arbeit meiner Familie.

## Einleitung

„Here comes the advantage  
of a trip abroad.  
Everything is strange.  
The mind wakes up and becomes active.“<sup>1</sup>

Ab 1929 entstand im Rahmen der Erweiterung des innerstädtischen U-Bahnsystems in London eine Gruppe von Empfangsgebäuden der U-Bahnlinie *Piccadilly Line*, die heute zu den Inkunabeln des Modernism und damit der englischen Architekturgeschichte gehört. Die Gebäude wurden als Stahlbetonkonstruktionen errichtet, die innen sichtbar belassen und außen mit Backstein verkleidet wurden. Im Detail sehr unterschiedlich (Tafel 5–10), entsprechen sie in ihrer Gestaltung dem deutschen Stil des sogenannten Neuen Bauens: Einfache geometrische Formen, Fensterbänder, Flachdächer und weit auskragende Flugdächer prägen ihre äußere Gestaltung. Ihr Auftraggeber Frank Pick (1878–1941) und der Architekt Charles Holden (1875–1960) verwarfen damit nicht nur den etablierten Stil des Londoner Nahverkehrsunternehmens, den sie gerade erst fünf Jahre zuvor entwickelt hatten, sondern sie änderten ihn plötzlich und radikal.

Bereits 1925 war es zu einem ähnlichen Phänomen gekommen: Unter gleicher Ägide waren damals die Empfangsgebäude der südlichen Erweiterung der *Northern Line* im Stil des französischen Art Déco errichtet worden (Tafel 2). Sie hatten auf einer anderen Materialästhetik basiert: Ihre Stahlkonstruktion war mit weißem Kalkstein verkleidet worden, der mit aufwendig verarbeiteten Sichtbetonteilen kombiniert wurde. Der architektonische Stil war auch damals abrupt modifiziert worden.

Die architektonische Entwicklung der Empfangsgebäude der Londoner U-Bahnstationen steht stellvertretend für jene des Modernism in England, die hier anhand einer Bautypologie untersucht werden soll. Um 1925 hatte sich die französische Mode des Art Déco in England verbreitet, die zum Ende der 1920er Jahre durch die Architektur des sogenannten Modernism abgelöst wurde. Zu Letzterer gehören auffällig viele Putzbauten, die, zumeist von privaten Bauherren in Auftrag gegeben, gestalterisch dem Internationalen Stil folgten (Abb. 1). Daneben entstand ab 1930 eine auf den ersten Blick weitaus kleinere Anzahl an Gebäuden, die in einem anderen Baumaterial, nämlich Backstein, errichtet wurden.<sup>2</sup> Dieser Eindruck ist indes dem bisherigen Interesse der Forschung geschuldet, die sich vorzugsweise mit jenen Putzbauten befasste.

1 LTM PB13: Frank Pick, *The art of the street*. Mainly illustrated from London, Manuskript, März 1923, S. 1.

2 Alan Powers listet in seinem Katalogteil lediglich ein privates Wohnhaus (1931–1932) von Marshall Sisson für den Archäologen A. W. Lawrence in Cambridge auf. Powers, Alan: *Modern. The modern movement in Britain*. London/New York 2005.

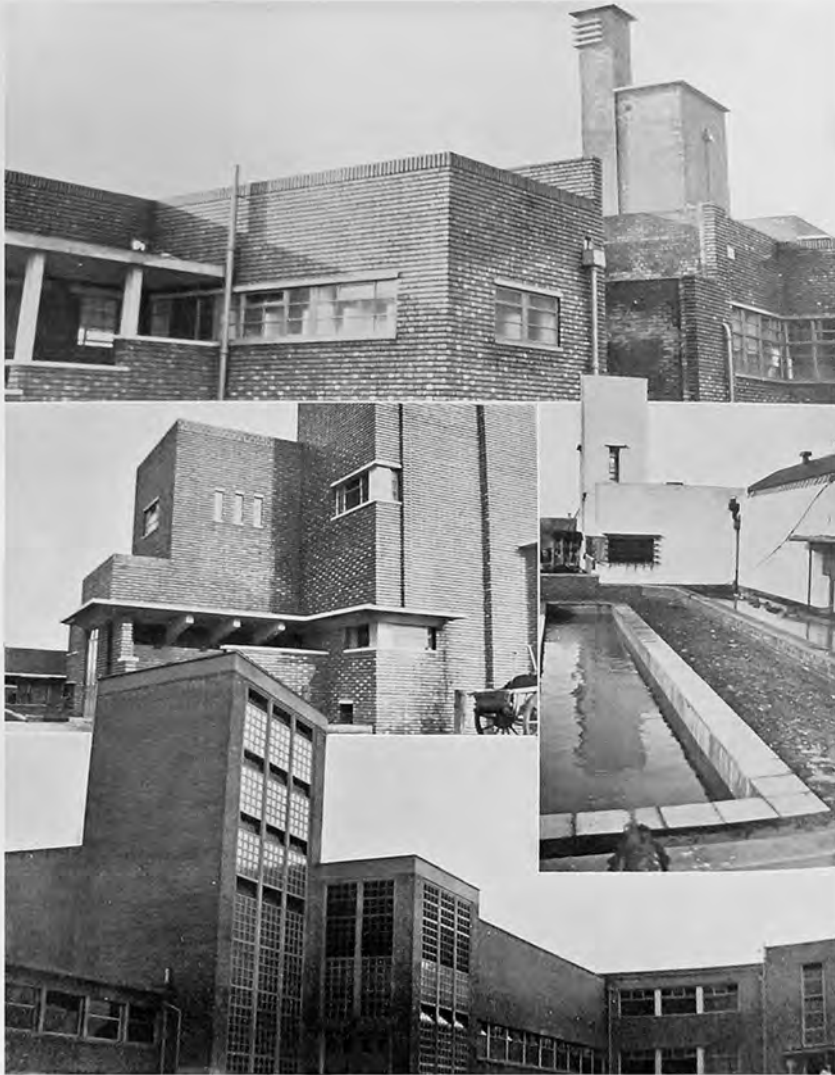


Abb. 1: Patrick Gwynne und Well Coates, *The Homewood*, Esher (Surrey), 1933

Doch wurden zahlreiche, zumeist öffentliche Bauten mit Backstein verkleidet, die nicht von der jungen Generation der englischen Avantgarde entworfen waren (Abb. 2). Zu ihnen zählen die Empfangsgebäude der U-Bahnhöfe der *Piccadilly Line*.

Die Entwicklung des Modernismus kann hingegen bis in die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg zurückverfolgt werden. 1915 wurde eine kleine Organisation, die *Design and Industries Association* (DIA), gegründet, die entscheidende Grundlagen legte. Kunsthandwerker und -pädagogen, Fabrikanten, Händler und Architekten schlossen sich zusammen, um sowohl durch qualitativ hochwertige als auch künstlerisch gestaltete Produkte das Wachstum des englischen Handels zu fördern. Ihre Ziele reichten über die Verbesserung der Massenproduktion hinaus: Ein ganzheitliches Erscheinungsbild sollte von der Modernität englischer Unternehmen zeugen, das heißt Industriegebäude hatten repräsentative bzw. Arbeitersiedlungen vorbildhafte Zwecke zu erfüllen. Schließlich waren solche Erscheinungsbilder auf städtische Dimensionen zu erweitern. Die realisierten Bauten einzelner Mitglieder der DIA sollten nationalen Vorbildcharakter besitzen. Mit gestalterischen Mitteln der Architektur galt es nicht nur, im Einzelnen die Lebensverhältnisse der Menschen zu verbessern, sondern die Gesellschaft als Ganzes.

Pick und Holden gehörten beide zu den frühesten Mitgliedern der DIA und hatten sich durch diese kennengelernt. Als kaufmännischer Leiter und späterer Hauptgeschäftsführer eines Zusammenschlusses verschiedener privater U-Bahngesellschaften, der *London Underground*



1 Pithead Baths. Top: Cardowan showing main elevation.  
2 Centre right: Faulshields showing lily pool and entrance.  
3 Centre left: Cardowan showing entrance. Bottom:  
4 Betteshanger, general view

Abb. 2: Pithead Baths, aus *Design for to-day*, aus Jahrbuch der DIA von 1935



Abb. 3:  
Frank Pick, Porträt um 1933

Group, entwickelte Pick (Abb. 3) das Erscheinungsbild des Nahverkehrsunternehmens durch das Engagement von Künstlern gestalterisch zu einem der modernsten seiner Zeit. Die künstlerische Präsentation des Unternehmens und die zusätzliche Verbindung von taktischem Kalkül und klugem Management ließen die *Underground Group* ab 1928 den Londoner Nahverkehr bestimmen, sodass Pick schließlich den Beinamen „Kalif von London“<sup>3</sup> erhielt. 1978 wurde anlässlich seines 100-jährigen Geburtstages im *Victoria & Albert Museum* die Ausstellung „Teaspoons to trains“ gezeigt – eine Ehre, die bis zum heutigen Zeitpunkt keinem anderen Geschäftsmann in England zuteil wurde.<sup>4</sup>

Holden (Abb. 4) hatte direkt nach seinem Studium an der *Royal Academy School of Architecture* in London in dem Büro des renommierten Arts and Crafts-Architekten Charles Robert Ashbee (1863–1942) gearbeitet und war 1899 in jenes von H. Percy Adams gewechselt, dessen Partner er 1907 wurde. Als *Adams, Holden and Pearson (AHP)* war das Büro schnell für seine Krankenhausentwürfe bekannt geworden. 1918 wurde Holden neben so berühmten englischen Architekten wie Edwin Lutyens (1869–1944) und Reginald Blomfield (1856–1942) für die *War Graves Commission* tätig. Mit verschiedenen Preisen ausgezeichnet, gewann er unter

3 O. A.: „Khalif of London“. In: *Manchester Guardian weekly*, Freitag 17. August 1928, o. S.

4 Halliday, Stephen: *Underground to everywhere*. Stroud 2004<sup>2</sup>. S. 123. Diese Einzigartigkeit lässt sich, wie auch bei vielen deutschen Protagonisten, durch ihren starken Einfluss auf die Geschichtsschreibung erklären. Pick hatte enge Verbindungen zu dem deutschen Kunsthistoriker Nikolaus Pevsner, der 1934 nach England emigriert war und zum schreibenden Protagonisten der englischen Moderne wurde. Als Pevsner 1940 interniert wurde, setzte Frank Pick sich unter anderem für ihn ein und unterstützte seine Rehabilitierung. Der diesbezügliche Schriftverkehr ist in seinem Nachlass erhalten. LTM PF18/46/1-22: Briefwechsel Nikolaus Pevsners Internierung betreffend, Juli bis August 1940.



Abb. 4:  
Charles Holden, Porträt 1930

anderem 1930 die *London Architecture Medal* des *Royal Institute of British Architects* (RIBA) für den Entwurf zum Hauptgebäude der *Underground Group*, 55 *Broadway*, und 1936 die *Royal Gold Medal* des RIBA. Von 1935 bis 1937 übte er das Amt des Vizepräsidenten des RIBA aus. Ebenso aktiv agierte er in der DIA. Seit ihrer Existenz leitete er die Architekturabteilung, war ab 1921 Mitglied des *Council*<sup>5</sup> und stand der DIA 1935 sowie 1938 als Vizepräsident vor.<sup>6</sup>

Obwohl sich die Zielsetzung der DIA im Verlauf der 1920er Jahre nicht wesentlich änderte, wandelte sich der architektonische Stil in England, auch von jenen Bauten, die durch DIA-Mitglieder entwickelt worden waren. Wie sich zeigen wird, waren diese, oftmals radikalen Brüche, durch die Rezeption ausländischer Architektur begründet. Bis zu Beginn der 1930er Jahre verfolgten englische Architekten und Unternehmer, insbesondere die Mitglieder der DIA, kontinuierlich die architektonischen Entwicklungen im Ausland. Ab 1933 kulminierte der architektonische Transfer mit der Ankunft von Emigranten aus Deutschland und den von den Nationalsozialisten besetzten Gebieten in einer neuen Form. Die vorliegende Publikation konzentriert sich daher auf den Zeitraum zwischen der Gründungszeit der DIA 1914/1915 und 1933.

Pevsner veröffentlichte einen ersten biografischen Beitrag nach Frank Picks Tod: Pevsner, Nikolaus: Patient progress. The life work of Frank Pick. In: AR 92, August 1942, S. 31–48. Dieser Artikel wurde zur Grundlage seines Kapitels zu Frank Picks Schaffen in seinem Standardwerk: Pevsner, Nikolaus: Frank Pick und London Transport. In: Ders.: Architektur und Design. Von der Romantik zur Sachlichkeit. München 1971. S. 424–447 (englische Originalausgabe: Studies in art, architecture and design. London 1968).

5 Vgl. hierzu die fortlaufenden Listen der Mitglieder in den Jahrbüchern bzw. der Satzung der DIA.

6 Design and Industries Association (Hrsg.): Report for 1938. London 1938. S. 20.

## Problemstellung

Während künstlerische Netzwerke, wie jene von Architekten, in der Forschungsliteratur untersucht wurden,<sup>7</sup> sind geschäftliche Verbindungen der Auftraggeber und deren Einfluss auf die architektonische Gestaltung trotz ihrer entscheidenden Bedeutung häufig vernachlässigt worden. Die DIA wurde nicht von künstlerischer, sondern von unternehmerischer Seite initiiert, durch die Möbelproduzenten und -händler Harry Hardy Peach (1874–1936) sowie Ambrose Heal (1872–1959).

Die DIA besaß zudem bei der Entwicklung moderner Architekturformen in der Zwischenkriegszeit eine ambivalente Stellung. Pick und Holden realisierten ihre Ziele und prägten gleichzeitig durch ihre Positionen in der DIA die internen Diskussionen intensiv. 1921 wurde die DIA neu strukturiert. Es entstanden verschiedene „Handelsgruppen“, darunter auch eine Architekturgruppe, die Charles Holden leitete.<sup>8</sup> In den Publikationen der DIA wurden fortan Gebäude gezeigt, die für vorbildhafte architektonische Gestaltung stehen sollten. Sie waren von Holden zusammengestellt und von Pick als Leiter der Publikationsabteilung redaktionell überprüft worden.<sup>9</sup>

In vergleichbarer Weise spielte Pick als Auftraggeber eine maßgebliche Rolle bei Entscheidungen. Dafür sprechen grundlegende Änderungen in der architektonischen Gestaltung der U-Bahnhöfe unmittelbar im Anschluss an seine Reisen. Pick reiste während der Zwischenkriegszeit ausgiebig und studierte dabei die zeitgenössische Architektur, er gehörte auch zu den aktivsten und enthusiastischsten Mitgliedern der DIA. 1921/1922 war er Vorsitzender der DIA,<sup>10</sup> ab 1923 zählte er zum *Council des General Purposes Committee*.<sup>11</sup> Zeitweise agierte er als Vize-Präsident (1927–1928 und 1938–1939)<sup>12</sup>, 1932 stand er der Organisation als Präsident vor.<sup>13</sup> Die modernen U-Bahnhöfe im Londoner Stadtbild steigerten gleichermaßen den Bekanntheitsgrad des Architekten, auch wenn Holden schon zuvor erfolgreich gewesen war.

Holden wird als ein Architekt beschrieben, der an der Schwelle vom Traditionalismus zur Moderne stand, zwischen beiden indes keinen radikalen Bruch sah.<sup>14</sup> Sein architektonischer Stil wandelte sich, wie bei vielen bekannten deutschen Avantgardisten, entsprechend den Moden seiner Zeit. Holden gehörte Zeit seines Lebens zu den führenden fortschrittlichen Architekten seiner Generation und gilt als einer der ersten, die „europäische Gestaltungsweisen“ des 20. Jahrhunderts in England einführten.<sup>15</sup> Dennoch sind die Empfangsgebäude der U-Bahnhöfe der *Piccadilly Line* stilistisch und materialästhetisch einzigartig in seinem Werk. Bemerkenswert war

7 Vgl. z. B. Durth, Werner: Deutsche Architekten. Biografische Verflechtungen 1900–1970. Braunschweig 1986.

8 Plummer, Raymond: Nothing need be ugly. London 1985. S. 15.

9 GA LT12/97/1: Briefverkehr zwischen Frank Pick und H. P. Shapeland. April – Oktober 1922.

10 Design and Industries Association (Hrsg.): Rules. List of officers for the year 1921–22. London 1922. Zuvor engagierte Pick sich als Vorsitzender des *Reconstruction Committee*: „[...] You will no doubt have had a notice about a meeting on Wed. evening of the Reconstruction committee. I wrote to Pick [...]. [...] apparently he [Pick] is going to take the chairmanship – [...] he wants to“ RIBA PEH/6/18 DIAP/29/11: Brief von Harold Stabler an Harry Peach, 31. Oktober 1920.

11 Aufgrund seiner starken beruflichen Belastung schränkte er 1924 sein Engagement in der DIA vorübergehend ein. GA LT 12/101: Brief von Frank Pick an Hamilton Smith, 13. Februar 1924.

12 Design in modern printing. The yearbook of the Design and Industries Association 1927–28. London 1928. S. 159. sowie Design and Industries Association (Hrsg.): Report for 1938. London 1938. S. 20.

13 Design in industry. The journal of the Design and Industries Association 1, Neue Serie, London 1932. Titelblatt.

14 Karol, Eitan: Charles Holden. Architect. Donington 2007. S. 1.

15 Burton, David: It's been done before. Holden's tube stations In: The lighting journal, November/Dezember 2002, S. 32–39, hier S. 32.

16 Zuletzt: Lawrence, David: Bright Underground spaces. The London tube station architecture of Charles Holden. Harrow Weald 2008. S. 19. Karol (2007). S. 281. Saler, Michael: The Avant-Garde in interwar England. Medieval Modernism and the London Underground. Oxford 1999. S. 205, FN 84. Lawrence, David: Underground architecture. London 1994. S. 54.



bei diesen Entwürfen, dass sich sowohl der Auftraggeber Pick als auch sein Architekt Holden in der DIA befanden. Die Existenz der DIA lieferte die Voraussetzung für die Zusammenarbeit von Pick und Holden, aber ebenso für die intensive Auseinandersetzung des Auftraggebers mit Kunst bzw. Architektur und somit schließlich für die Entstehung und architektonische Gestaltung der Londoner U-Bahnhöfe der 1920er und frühen 1930er Jahre.

Anhand einer Darstellung der DIA und ihrer Abgrenzung zur Arts and Crafts-Bewegung soll in der vorliegenden Publikation die architekturhistorische Ausgangssituation in England geklärt werden. Darüber hinaus wird die Rolle der DIA für die Entstehung moderner Architekturbewegungen in England untersucht, denn sie fungierte als Plattform für ein weitgespanntes Netzwerk professioneller und persönlicher Kontakte.

Architektonische Entwicklungen lassen sich eingängig an einem einzelnen Bautypus untersuchen. Die U-Bahnhöfe sind als gebautes Ergebnis einer komplexen Rezeption ausländischer Architektur zu verstehen: Zu den geschäftlichen und künstlerischen Verbindungen des Bauherrn und des Architekten kamen zusätzlich jene des weit verzweigten Netzwerkes der DIA. Frank Pick hatte 1925 die viel besuchte Pariser Ausstellung *Exposition internationale des Arts Décoratifs et Industriels Modernes* gesehen und Holden beauftragt, die Stationen in einem neuen Stil zu entwerfen.<sup>16</sup> Mit einer ganz ähnlichen Konstellation lässt sich der gestalterische Wandel der Empfangsgebäude 1930 begründen, der sich sowohl formal als auch materialästhetisch äußerte. Ein genaues Studium verschiedenster europäischer Architektur war ihren Entwürfen voraus gegangen, denn Pick und Holden hatten im Sommer 1930 eine gemeinsame Studienreise durch Europa unternommen.<sup>17</sup>

Die Genese moderner Architektursprachen scheint folglich eng mit der Rezeption europäischer Architektur verbunden zu sein. Die Empfangsgebäude der U-Bahnhöfe stehen daher beispielhaft für einen spezifischen Entwicklungsstrang einer modernen Architekturströmung in England.

## Methodik

Neben unterschiedlichen Intensitäten von Kulturaustausch existierten ebenso unterschiedliche Übertragungsformen. Während der Begriff des Kulturaustausches eine wechselseitige Durchdringung von Kulturen impliziert, kann ‚Kulturtransfer‘ als Prozess in eine Richtung verstanden werden.<sup>18</sup>

17 Die Reise wird erstmals von Nikolaus Pevsner erwähnt. Pevsner (1971) S. 431. Zuletzt: Lawrence (2008) S. 37. Karol (2007) S. 338. Barson, Susie: ‚A little grit and ginger‘: The impact of Charles Holden on architecture of the London Underground. 1923–40. In: *The architecture of British transport in the Twentieth Century. Studies in British Art* 13. Hg. von Julian Holder und Steven Parissien. Salisbury 2004. S. 47–73, hier S. 55. Saler (1999) S. 113.

18 Der Begriff ‚Kultur‘ wird hier im anthropologischen Sinn nach Geert Hofstede gebraucht, wonach sich zwei Bedeutungsebenen von ‚Kultur‘ unterscheiden lassen. Die erste bezeichnet demnach jene Ebene, die im engeren Sinn als ‚Zivilisation‘ oder ‚Verfeinerung des Geistes‘ verstanden wird, häufig sind Bildung, Kunst und Literatur gemeint. Dagegen meint „Kultur Zwei“ die kollektive Ebene, die sich auf Menschen des gleichen Lebensumfeldes bezieht. Hofstede, Geert: *Cultures and organizations. Software of the mind*. London 1991. Dt. Übersetzung: *Interkulturelle Zusammenarbeit. Kulturen – Organisationen – Management*. Wiesbaden 1993, S. 16–17. Vgl. Lüsebrink, Hans-Jürgen: *Kulturtransfer – neuere Forschungsansätze zu einem interdisziplinären Problemfeld der Kulturwissenschaften*. In: *Ent-grenzte Räume. Kulturelle Transfers um 1900 und in der Gegenwart (Studien zur Moderne 22)*. Hg. von Helga Mitterbauer und Katharina Scherke. Wien 2005. S. 23–41, hier S. 27–28.

Im Sinne von Wolfgang Schmale können im Zusammenhang des Kulturtransfers nicht nur Nationen als einzelne Kulturen verstanden werden, sondern zusätzlich der Transfer an sich als Kultur. Vgl. Schmale, Wolfgang: *Kulturtransfer und der Hypertext der Geschichte*. In: Mitterbauer und Scherke (2005) S. 215–226, hier S. 215–216.

Das Konzept des Kulturtransfers wurde Mitte der 1980er Jahre im Kontext der französischen Germanistik als bilaterale Methode<sup>19</sup> entwickelt und etablierte sich nach dem Ende des Kalten Krieges aufgrund des neuen Blickes auf Europa.<sup>20</sup> Im Gegensatz zur Komparatistik, bei der kontrastierende Vergleiche dominieren, werden im Rahmen des Kulturtransfers die Übertragung kultureller Aspekte und die Verflechtung der Kulturen untereinander erforscht. Unter dem Begriff der Kulturtransferforschung haben sich in den ersten Jahren des 21. Jahrhunderts vielfältige methodische Ansätze entwickelt, zu denen unter anderem jene der ‚Métissage‘, der ‚Hybridisierung‘ oder ‚Kreolisierung‘ gehören.<sup>21</sup> Während diese Ansätze kulturelle Räume beschreiben, werden prozessuale Verlaufsformen innerhalb des Kulturtransfers untersucht, durch die kulturelle Artefakte von einer Ausgangs- in eine Zielkultur übertragen werden.<sup>22</sup>

Keineswegs ersetzt ‚Kulturtransfer‘ daher ältere Konzepte wie ‚Austausch‘, ‚Rezeption‘ oder ‚Einfluss‘, sondern entwickelt diese weiter.<sup>23</sup> Begriffe wie ‚Kulturaustausch‘, ‚Kulturmischung‘ oder ‚Kulturbeziehung‘ besitzen häufig einen vergleichsweise geringen methodischen Reflektionsgrad.<sup>24</sup> Das Konzept des Kulturtransfers beschreibt dagegen das Zirkulieren kultureller Elemente<sup>25</sup> und verlässt das Denken in nationalhistorischen Kategorien. Inzwischen gewinnt die Aufnahme der Hybridität in der Modellbildung der Kulturtransferforschung eine wachsende Bedeutung. Denn sie zeigt Übergangsbereiche, wo bewusst Kulturen definiert, Grenzen gezogen und damit Differenzen geglättet wurden.<sup>26</sup> Auch wenn die Kulturtransferforschung Vorstellungen nicht gänzlich umgehen kann, die Kultur als begrenzt verstehen,<sup>27</sup> wird sie zu einer Revision der immer noch aktuellen Nationalgeschichtsschreibung führen.<sup>28</sup>

Im Gegensatz zu anderen Methoden der Untersuchung von Kulturaustausch besitzt die Kulturtransferforschung den Vorteil, nicht durch einen engen Forschungszeitraum und auf ein enges geografisches Forschungsgebiet begrenzt zu sein. Darüberhinaus stärkt die Analyse von Transferprozessen die kritische Position gegenüber einer begeisterten Internationalisierung. Denn gemeinsame Phänomene unterschiedlicher Kulturen resultieren nicht zwingend in einer globalisierten Kultur. Vielmehr existieren sie zusätzlich zu nationalen bzw. regionalen Eigenheiten.<sup>29</sup>

Die *Design and Industries Association* begründete durch ihren umfassenden Anspruch sicher einen ‚Kulturtransfer‘, dessen Komplexität durch ein interdisziplinäres und zumindest

19 Richtungsweisend war der Aufsatz von Espagne, Michel und Michael Werner: Deutsch-Französischer Kulturtransfer im 18. und 19. Jahrhundert. Zu einem neuen interdisziplinären Forschungsprogramm des C.N.R.S. In: *Francia* 13, 1985, S. 502–510. Methodische Aspekte des Kulturtransfers lassen sich allerdings schon seit Beginn des 20. Jahrhunderts in der Forschungsliteratur finden, so z. B. bei Aby Warburg. Siehe dazu: Wedepohl, Claudia: *Ideengeographie. Ein Versuch zu Aby Warburgs „Wanderstraßen der Kultur“*. In: Mitterbauer und Scherke (2005) S. 227–253.

20 Zur Geschichte des Kulturtransfers siehe: Lüsebrink (2005) S. 23–41 oder Middle, Matthias: *Kulturtransfer und Weltgeschichte. Eine Brücke zwischen Positionen um 1900 und Debatten am Ende des 20. Jahrhunderts*. In: Mitterbauer und Scherke (2005) S. 43–73, besonders S. 57–64.

21 Siehe hierzu Mitterbauer und Scherke (2005). Darin insbesondere den Aufsatz von Schmale. Schmale (2005) S. 215–226 sowie von Musner, Lutz: *Kultur als Transfer. Ein regulationstheoretischer Zugang am Beispiel der Architektur*. In: Ebd., S. 173–193, hier S. 173.

22 Zur Schärfung des Ansatzes vgl. Lüsebrink (2005) S. 27–30. Mit der Methodik der „Histoire croisée“ wurde zudem versucht, jene des Kulturtransfers weiterzuentwickeln und vorhandene Blindstellen zu beheben. Ausgangsbasis sind dabei nicht abgegrenzte Kulturen, der Grenzen aufgrund der Methodik aufgebrochen werden, sondern bereits stark verflochtene Nationen, die deren vorangegangene Transferleistungen zu dichten Verflechtungen und damit zum Transnationalen geführt haben. Siehe dazu: Werner, Michael: *Transfer und Verflechtung. Zwei Perspektiven zum Studium soziokultureller Interaktionen*. In: Mitterbauer und Scherke (2005) S. 95–107. Erstmalig vorgeschlagen in: Werner, Michael und Benedicte Zimmermann: *Vergleich, Transfer, Verflechtung. Der Ansatz der histoire croisée und die Herausforderung des Transnationalen*. In: *Geschichte und Gesellschaft* 28 (2002), S. 607–636.

23 Vgl. auch Schmale (2005) S. 215–216.

24 Lüsebrink (2005) S. 23.

bilaterales Forschungsteam zu untersuchen wäre.<sup>30</sup> Im Rahmen der vorliegenden Arbeit wurden hingegen prozessuale Verlaufsformen untersucht, durch die ausschließlich architektonische Werke verschiedenster Art von einer Ausgangs- in eine Zielkultur übertragen wurden. Aus diesem Grund wird hier in Bezug auf die englische Rezeption europäischer und deutscher Architekturströmungen der Begriff ‚Architekturtransfer‘ verwendet. Während als Zielkultur ausschließlich Großbritannien behandelt wird, differieren die Ausgangskulturen je nach Forschungszeitraum. Der Fokus wurde auf Deutschland gelegt; Frankreich, die Niederlande und Schweden werden lediglich am Rande untersucht. Der ursprünglich bilaterale Ansatz des Kulturtransfers bzw. Architekturtransfers wird dadurch erweitert.<sup>31</sup>

Anhand der Londoner U-Bahnhöfe der Erweiterungen der *Northern* und *Piccadilly Line* sollen der architekturhistorische Transfer und seine vielfältigen Prägungen nachvollzogen werden. Dabei wird die Übernahme von architekturtheoretischen Ideen sowie architektonischen Gestaltungsweisen fassbar. Die Analyse beinhaltet drei Untersuchungsebenen: Den architektonischen und architekturtheoretischen Stand der europäischen Ausgangskulturen, jenen der Zielkultur, England, und schließlich die eigentlichen Prozesse des Architekturtransfers.<sup>32</sup> Wie der Kulturtransfer beruht auch der Architekturtransfer auf kulturellen Kontakten, die sich aus wirtschaftlichen, politischen oder touristischen Interessen ergeben und deren Intensitäten unterschiedliche Dimensionen aufweisen.<sup>33</sup> Innerhalb der Transferprozesse werden drei Elemente analysiert: Selektions- und Vermittlungs- sowie Rezeptionsprozesse. Die Selektionsprozesse beinhalten die Gründe für die getroffene Auswahl von zu rezipierenden Bauten oder zu übersetzender Texte. Die vielfältigen Anlässe bzw. Auslöser des Architekturtransfers werden dabei herausgearbeitet, Übertragungswege und Filter untersucht. Im Mittelpunkt der Vermittlungsprozesse stehen die personellen Vermittler, d. h. Einzelpersonen und Institutionen. Ihnen kommt eine wichtige Rolle zu, denn sie entscheiden Selektionsprozesse und sind Teil eines Netzwerkes, das zwischen kulturellen Formationen agiert. Dieses Netzwerk ist keineswegs statisch, sondern enthält Verdichtungen und unterliegt dynamischen Veränderungen. Anhand der DIA werden die europäischen Vernetzungen herausgearbeitet, die entscheidende Bedeutung für die Genese des Modernismus besaßen. Dabei wird sich die Dynamik des Netzwerkes der DIA zeigen,<sup>34</sup> deren

25 Zum Zirkulationsprozess siehe Greenblatt, Stephen: *Wunderbare Besitztümer. Die Erfindung des Fremden: Reisende und Entdecker.* Berlin 1998.

26 Mitterbauer, Helga: *Dynamik – Netzwerk – Macht. Kulturelle Transfers „am besonderen Beispiel“ der Wiener Moderne.* In: Mitterbauer und Scherke (2005) S. 109–130, hier S. 111. Neben der ‚Hybridität‘ wird inzwischen auch die dynamische Vorstellung, z. B. der Transkulturalität in das Konzept aufgenommen. Demnach findet ein kultureller Transfer auch innerhalb von Kulturen zwischen verschiedenen Gesellschaftsstrukturen statt. Siehe dazu Welsch, Wolfgang: *Transkulturalität. Zur veränderten Verfassung heutiger Kulturen.* In: *Hybridkultur. Medien, Netze, Künste.* Hg. von Irmela Schneider und Christian W. Thomsen. Köln 1997. S. 67–90.

27 Schmale (2005) S. 222.

28 Ebd. S. 220.

29 Mitterbauer (2005) S. 109–110.

30 Sowohl das Team von Michel Espagne und Michael Werner als auch das Leipziger Team setzten sich interdisziplinär und bilateral zusammen. Mitterbauer (2005) S. 109.

31 Die Kulturtransferforschung wurde bereits auf trilaterale und „quadrangulaire“ Formationen erweitert. Siehe dazu: Mitterbauer (2005) S. 113. sowie *Transferts culturels triangulaires. France - Allemagne – Russie.* Hg. von Katia Dmitrieva und Michel Espagne. Paris 1996.

32 Diese drei Ebenen beschreibt auch Lüsebrink. Lüsebrink, Hans-Jürgen: *Interkulturelle Kommunikation. Interaktion, Fremdwahrnehmung, Kulturtransfer.* Stuttgart 2008<sup>2</sup>. S. 132.

33 Lüsebrink (2005) S. 29.

34 Zur Dynamik von Netzwerken vgl. *Verrückte Kulturen. Zur Dynamik kultureller Transfers.* Hg. von Frederico Celestini und Helga Mitterbauer. Tübingen 2003.

Interesse zunächst auf Deutschland lag, sich dann Frankreich zuwendete und anschließend auf Zentraleuropa gerichtet wurde. Frank Pick als personaler Vermittler, die DIA als Mittlerinstitution und mediale Mittlerinstanzen stehen dabei im Zentrum des Interesses.<sup>35</sup> Anhand der DIA wird zudem ein Schwerpunkt auf die Problematik des Transfers durch Institutionen gelegt, mit dem die Übertragung von Regelwerken und Vorgehensweisen verknüpft sind und, im Fall der DIA, der Aufbau eines nationalen interdisziplinären Netzwerkes.

Schließlich werden die Rezeptionsprozesse in aktive und passive Rezeption unterschieden. Neben der passiven Rezeption von Architekturströmungen,<sup>36</sup> d. h. der bloßen Aufnahme, erfolgte die Um- und Neudefinition sowie Verschmelzung mit den eigenen Traditionen, die dadurch verändert und neu interpretiert wurden. Dieser Prozess soll als aktive Rezeption verstanden werden.<sup>37</sup> Dazu gehören Formen der Transformation von Werken ebenso wie jene der Nachahmung oder Kopie.

Zu den Vermittlungsformen gehören die zahlreichen Reisen des Auftraggebers und des Architekten. Hinzu kommen die zum Teil gemeinsamen Reisen der DIA-Mitglieder. Aber nicht allem Gesehenen und – am seltensten – Gelesenen folgte eine aktive Rezeption, mochten die Bauten bzw. die Architekten noch so bekannt sein. Eine entscheidende Rolle spielten zusätzlich Anlass und Blickwinkel der Reisen, die unterschiedlich starke Eindrücke hinterließen. Zu unterscheiden ist zwischen individuellen geschäftlichen, privaten und gemeinsamen Reisen der DIA-Mitglieder. Die Reiseziele der DIA-Reisen wurde sowohl von englischer als auch ausländischer Seite angeregt und waren andere als bei Geschäftsreisenden oder Architektenreisen. Bestanden keine Kontakte ins Ausland, blieb der Blick stark englisch geprägt und beinhaltete eventuell vorab Aufgenommenes. Anderenfalls konnten Reisen zwar auf einer vorangegangenen Rezeption unterschiedlicher Ausprägung basieren, wurden jedoch zusätzlich von ausländischer Seite beeinflusst. Sowohl die vorausgegangene als auch die sich anschließende Rezeption sollen untersucht werden. Welche Rezeptionskanäle waren den DIA-Reisen vorangegangen? Welche personellen bilateralen Netzwerke existierten? Wie und wodurch entstanden sie? Gab es Schlüsselereignisse? Welche Medien wurden für die Rezeption genutzt? Welche Architektur wurde rezipiert und wie wurde sie bewertet?

Die DIA wird als nationales Netzwerk betrachtet, in dem sowohl die individuellen als auch verschiedene Formen von breitenwirksamen Rezeptionen ausländischer Architektur miteinander verschmolzen und einen ambivalenten Einfluss ausübten. Neben den bekannten englischen Architekturzeitschriften und Tageszeitungen werden daher DIA-Protokolle sowie der private, aber auch geschäftliche Schriftverkehr der Protagonisten auf ausländische, insbesondere deutsche Architektur und deren Diskussion hin untersucht. Dabei stellt sich die Frage, welchen theoretischen Hintergrund die DIA lieferte. Neben der Rezeption deutscher Architekturströmungen erfolgte schließlich die Um- und Neudefinition sowie Verschmelzung mit den eigenen Traditionen.

35 Untersucht wurden gängige englische Architekturfachzeitschriften wie *The architectural review*, *The architects' journal*, *The RIBA journal*, *The architect and building news* und *The AA journal*. Im Vergleich dazu wurden darüberhinaus englische Tageszeitungen studiert.

36 Bei Lüsebrink als „Kommentarform“ bezeichnet. Lüsebrink (2008) S. 133–137.

37 Bei Lüsebrink als „kreative Aneignung“ bezeichnet. Ebd. Als weitere Rezeptionsprozesse nennt Lüsebrink die „Übertragung“, unter der er den möglichst originalgetreuen Transfer versteht, die „Nachahmung“ sowie die „kulturelle Adaption“. Alle drei Formen spielten in England indes eine untergeordnete Rolle und werden aus diesem Grund nicht einzeln betrachtet.

38 Morton, Jocelyn: *Three generations in a family textile firm*. London 1971. S. 249. Carrington, Noel: *Industrial design in Britain*. London 1976. S. 40. Plummer (1985) S. 4. Powers, Alan: *Britain*. London 2007. S. 25.

39 Es handelt sich um jenes Phänomen, das Lüsebrink als „Fremdwahrnehmung“ bezeichnet. Lüsebrink (2008) S. 129.