

Veranstalter: Architekturmuseum der Technischen Universität München; Zipp - deutsch-tschechische Kulturprojekte, eine Initiative der Kulturstiftung des Bundes

Datum, Ort: 19.11.2009–21.02.2010, München

Nerdinger, Winfried; in Zusammenarbeit mit Hornáková, Ladislava; Sedláková, Radomíra (Hrsg.): *Zlín. Modellstadt der Moderne*. Berlin: Jovis Verlag 19.11.2009–21.02.2010. ISBN: 978-3-86859-051-7; 207 S., 50 Farb- und 140 SW-Abb.

Rezensiert von: Rudolf Fischer, Zentralinstitut für Kunstgeschichte, München

Die Geschichte der tschechischen Modellstadt Zlín, die in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts durch die Schuhfirma Baťa entscheidend geprägt und innerhalb weniger Jahre zu einer „One Company Town“ umgestaltet wurde, war nach dem Zweiten Weltkrieg lange Zeit weitgehend vergessen. Für Westeuropa war die kleine Industriestadt im Südosten Mährens zu entlegen und zudem durch den Eisernen Vorhang abgetrennt, in der damaligen Tschechoslowakei fehlte das Verständnis für die architektonische Hinterlassenschaft einer kapitalistischen Erfolgsgeschichte. Erst Ende 1988, knapp ein Jahr vor dem Mauerfall in Berlin, wurde im Rahmen der Ausstellung „Tschechische Kunst der 20er und 30er Jahre: Avantgarde und Tradition“ auf der Mathildenhöhe in Darmstadt die modernistische und standardisierte Architektur des Baťa-Konzerns der Öffentlichkeit wieder in Erinnerung gerufen.¹ Eine weitere Würdigung erfuhr die industrielle Planstadt um 2000 in der Ausstellung „Mythos Großstadt“², die allerdings fast ausschließlich städtebauliche Fragen behandelte.

Dabei war Zlín mehr als eine Industriestadt und Baťa mehr als ein Schuhhersteller. In Zlín hatte der 18-jährige Tomáš Baťa (1876–1932) mit seinen Geschwistern 1894 eine Schuhmanufaktur gegründet, die sich in den folgenden Jahrzehnten zu einem der weltweit größten Schuhproduzenten entwickeln sollte. Bereits mit dem ersten Großauftrag für das Österreichisch-Ungarische Militär stieg die Zahl der Beschäftigten von rund 400 vor Kriegsbeginn 1914 auf 4.000 im Jahr 1918. Der

entscheidende Aufstieg zum weltumspannenden Industriekonzern vollzog sich dann in den 1920er- und 1930er-Jahren. Zugleich wuchs die Bevölkerung Zlíns von knapp 3.000 Einwohnern im Jahr 1900 um das Fünfzehnfache auf rund 43.400 im Jahr 1938 an. Über 2.000 Gebäude wurden in dieser Zeit errichtet – meist in Stahlbetonskelettbauweise im Stil des Neuen Bauens, wodurch die Stadt zum Pilgerziel für Protagonisten der modernen Architektur wie Ernst Neufert, Auguste Perret oder Le Corbusier avancierte.³

Winfried Nerdinger, Leiter des Architekturmuseums der Technischen Universität München, widmete nun dem Phänomen Zlín eine umfassende Ausstellung. Unterstützung kam von „Zipp – deutsch-tschechische Kulturprojekte“, einer Initiative der Kulturstiftung des Bundes zur Förderung deutsch-tschechischer Kulturprojekte. Wissenschaftliche Vorarbeit leistete das internationale Symposium „Utopie der Moderne: Zlín“, das im Mai 2009 in Zlín und Prag stattfand.⁴ Zudem konnte Nerdinger Teile der Ausstellung „Phänomen Baťa“ der Prager Nationalgalerie übernehmen, die, in Zusammenarbeit mit der Bezirksгалerie für bildende Kunst in Zlín, bereits im Frühjahr 2009 im Prager Messepalast gezeigt worden war.⁵ Eine der beiden Kuratorinnen von „Phänomen Baťa“ war die Architekturhistorikerin Radomíra Sedláková, die bereits 20 Jahre zuvor an der oben erwähnten Ausstellung in Darmstadt mitgewirkt hatte.

Die Münchner Ausstellung thematisierte neben architekturhistorischen vor allem wirtschafts- und sozialhistorische Aspekte und stellte die zielgerichtete Umgestaltung ei-

¹ Siehe dazu den Katalog: Bernd Krimmel (Hrsg.), *Tschechische Kunst der 20er + 30er Jahre. Avantgarde und Tradition*, Darmstadt 1989.

² Ausstellung in Prag (1999/2000) und Wien (2001). Katalog: Eve Blau / Monika Platzer (Hrsg.), *Mythos Großstadt. Architektur und Stadtbaukunst in Zentraleuropa 1890–1937*, München 1999.

³ Nach Erinnerung des Baťa-Architekten V. Karfík, siehe dazu: Štefan Šlachta, *Zlín Architektur 1918–1939*. Ein Gespräch mit Vladimír Karfík über die Architektur der Baťa-Werke in Zlín, in: *Archithese* 10 (1980) H. 6, S. 41ff., hier S. 43.

⁴ Dazu ist im Jovis-Verlag ein Tagungsband erschienen: Katrin Klingan (Hrsg.), *A Utopia of Modernity: Zlín. Revisiting Bata's Functional City*, Berlin 2009.

⁵ „Fenoméni Baťa – zlínská architektura 1910–1960“, 20.3. bis 31.5.2009.

ner traditionellen Handwerkerstadt zur Planstadt eines einzelnen kapitalistischen Industriebetriebes dar. Derartige Vereinnahmungen hatte es, ebenso wie komplette Neugründungen – etwa Pullman südlich von Chicago, eine Gründung des gleichnamigen Herstellers von Eisenbahnwaggons –, in der Geschichte der Industrialisierung bereits früher gegeben. Beispiellos waren im Falle Zlín jedoch Umfang und Ausmaß: Erstmals wurden praktisch alle Arbeits- und Lebensbereiche – Wohnen, Freizeit, Gesundheit, Kultur – von einem einzigen Unternehmen gestaltet und miteinander vernetzt. Zusammen mit rationalisierten Arbeitsabläufen und funktionaler Fabrikarchitektur sollte dies den wirtschaftlichen Erfolg der Firma optimieren, freilich auf Kosten von Individualität und Freiheit.

Die Triebfeder dieser Innovationen war Firmengründer Tomáš Bat'a, dessen Bedeutung für Zlín die Ausstellung in einer großformatigen Zeittafel reflektierte. Bat'a war von Henry Fords Massenproduktionssystem ebenso fasziniert wie von Frederick W. Taylors Untersuchungen zur wirtschaftlichen Rationalisierung. 1919 besuchte er die von Albert Kahn ab 1917 erbaute River Rouge Plant der Ford Motor Company in Detroit und konnte dort insbesondere die Arbeitsabläufe am Fließband studieren. Nach dem Vorbild von Ford und Kahn ließ Bat'a die Produktion rationalisieren und führte im Zuge rigoroser Arbeitsteilung das Fließband ein. Maßnahmen wie diese ermöglichten ihm eine Produktionssteigerung von 8.000 Paar Schuhen im Jahr 1920 auf das Dreifache im Jahr 1925.

Zudem wurden die einzelnen Einheiten der Firma zu autonomen Betrieben mit eigener Verwaltung umstrukturiert, die nun teilweise miteinander konkurrierten, was sich wiederum gewinnbringend auswirken sollte. Für die Motivation der Beschäftigten, die nun an Gewinnen wie auch Verlusten beteiligt waren, sorgte Bat'a mit Parolen wie „Der Tag hat 86.400 Sekunden“ oder „Menschen denken, Maschinen arbeiten“, die er in großen Lettern an die Fabrikwand malen ließ.

Mit seinem Firmenarchitekten František L. Gahura entwickelte Tomáš Bat'a ein Bausystem mit standardisiertem Konstruktionsraster von 6,15 x 6,15 Metern. Dies sollte sowohl Flexibilität in der Raumdisposition wie

auch Kostenersparnis bei Bauteilfertigung und Montage garantieren. Die ersten auf dem „System Bat'a“ basierenden Gebäude in Zlín waren 1924 errichtete Fabrikbauten in Stahlbetonbauweise mit einer Grundfläche von 20 x 80 Metern, die als „Fabrik im Grünen“ großzügig, aber nach uniformem, geometrischem Raster angelegt wurden. Alle Bauaufgaben sollten künftig das Konstruktionsraster dieser Fabriken übernehmen. Zugleich machte sich der Unternehmer an eine radikale infrastrukturelle und gesellschaftliche Umgestaltung Zlíns. Zugute kam ihm dabei seine Wahl zum Bürgermeister 1923, die ihm eine fast grenzenlose Verschmelzung seiner Firmeninteressen mit seinen stadtplanerischen Vorhaben ermöglichte.

Die Ergebnisse wurden in der Münchner Ausstellung in drei großen Räumen in monografischen Stationen mit großformatigen Fotoprints, Plänen und zahlreichen Architekturmodellen gezeigt. Bat'a ließ von den Architekten František L. Gahura und Vladimír Karfík neben Fabrikbauten vor allem Gebäude für soziale und kulturelle Einrichtungen entwerfen: Schulgebäude (Gahura, 1927), ein Bat'a-Kaufhaus (Gahura, 1930/31), das Große Kino mit 2.800 Sitzplätzen (Gahura und Vteřelnský, 1931, damals größtes Kino in Zentraleuropa) sowie ein Gesellschaftshaus (Karić und Lorenc, 1936, heute Hotel Moskva). Alle Bauten waren um den neukonzipierten „Platz der Arbeit“ gruppiert und basierten auf dem Bat'a'schen Rastersystem; als Gliederung dienten variierende Verglasungen mit Fensterbändern sowie Ausfachungen mit Ziegelsteinen. Erneut nach dem Vorbild Fords gründete Bat'a zudem die „Bat'a-Schulen der Arbeit“, eine Kombination aus Schul- und Berufsausbildung. Begabte Schüler wurden auf den späteren Firmeneinsatz „vorbereitet“; eine Eliteeinheit für Führungskräfte, die „Tomásovici“ oder „Thomasianer“, bildete die Spitze des Rekrutierungssystems.

Bat'as Arbeiterwohnhäuser, im Grünen angelegt, sollten die Firmenbindung der Arbeiterschaft zusätzlich stärken. Dabei orientierten sich die Bat'a-Architekten weniger an den Gartenstadtideen der Jahrhundertwende, sondern setzten ein größtmögliches Maß an Typisierung und Standardisierung um, wie das in der Ausstellung gezeigte Modell eines

einstöckigen Siedlungshauses mit Flachdach von Gahura illustrierte.

Nach dem Tod Tomáš Baťa's 1932 übernahm sein Halbbruder Jan Antonín Baťa (1898–1965) die Firmenleitung. Das paternalistische Gebaren beider Firmenleiter konnte die tayloristischen Produktionsmethoden, verbunden mit äußerster Kontrolle der Arbeiterschaft, kaum kaschieren. Schon früh regte sich Kritik. Man bezeichnete Baťa als „Mussolini des Schuhs“ oder sprach vom „Stiefel der Diktatur“ – so der Titel einer Publikation (1936) des Journalisten Rudolf Philipp, auf deren Titelbild ein überdimensionierter Baťa-Stiefel im Begriff ist, auf eine fliehende Menschenmenge zu treten. Bereits 1928 hatte Philipp einen ironischen Vergleich mit Ford gezogen: „Nach der Diktatur des Autos – die Diktatur der Schuhe. Baťa schlägt Ford. Zlín schlägt Detroit.“⁶

Während in den USA der Oberste Gerichtshof von Illinois der Firma von George Pullman schon 1898 verboten hatte, eine Stadt zu besitzen, konnte Baťa in Zlín ungehindert agieren. Einen Höhepunkt der Selbstdarstellung bildete die von Karfik geplante Firmenzentrale (1935–1938), die, nüchtern titulierte als „Verwaltungsgebäude Nr. 21“, mit 77,5 Metern das höchste Gebäude der damaligen Tschechoslowakei war. Neben der modernen Grundrissdisposition mit beweglichen Raumelementen und einem äußerst fortschrittlichen Klimasystem war das innovativste Element des 17-stöckigen Gebäudes das in einen Aufzug integrierte Büro des Firmenchefs: Es ermöglichte ihm, wie ein in der Ausstellung gezeigtes Modell demonstrierte, am Schreibtisch sitzend seine Mitarbeiter über alle Geschosse hinweg zu kontrollieren.

Kritik rief auch die aggressive Expansionspolitik Baťa's hervor, die ihre „Krakenarme“ überallhin ausstreckte.⁷ Tatsächlich etablierte der Schuhkonzern von Zlín weltweit Baťa-Satelliten ebenso wie exklusive Verkaufshäuser. Expansiv wirkte Baťa nicht zuletzt in der unmittelbaren Umgebung Zlín's. Gahura arbeitete ab 1934 an der Planung von „Groß-Zlín“ mit einer Infrastruktur für 100.000 Einwohner. Ab 1935 schaltete sich Le Corbusier in die Planung ein, der, ermuntert von Gahura, im April 1934 als Jurymitglied für einen Wettbewerb für Arbeiterwohnungen

nach Zlín gereist war. Winfried Nerdinger widmete dem mehrjährigen Engagement Le Corbusiers einen eigenen Raum in der Ausstellung, den er mit Originalskizzen und Plänen der Pariser Fondation Le Corbusier bestücken konnte. Der Besucher hatte in München somit die seltene Gelegenheit, Gahuras und Le Corbusiers großformatige Stadtentwicklungspläne für das Tal von Zlín im direkten Vergleich studieren zu können. Le Corbusiers Entwurf von 1935 legte das Augenmerk auf die Infrastruktur. Eine einzige Autobahn sollte das Tal durchziehen sowie Fabriken und Wohnsiedlungen trennen. Für die Fabrikzubringer lieferte Le Corbusier detaillierte Skizzen. In der Ausstellung wurden auch die weiteren Arbeiten des französischen Architekten für die mährische Schuhfirma gezeigt: hochhausdominierte Arbeitersiedlungen für den französischen Baťa-Satelliten Hellocourt in Lothringen (1936), avantgardistische Designstudien für neue Baťa-Ladengeschäfte (1936) und schließlich der Entwurf für einen Baťa-Pavillon auf der Weltausstellung in Paris 1937. Der als Modell gezeigte modernistische Kubus mit transluzenter Milchglasdecke stellte das Ende der Zusammenarbeit von Le Corbusier mit Baťa dar. Seine Entwürfe waren dem Zlíner Unternehmer wohl zu teuer und architektonisch zu extravagant; dennoch flossen Ideen Le Corbusiers in den weiteren Ausbau von Zlín ein.

Le Corbusier war, wie viele andere seiner Architektenkollegen, von Baťa's architektonischer Stringenz begeistert. Die Stadt bezeichnete er als „leuchtendes Phänomen“ und erklärte, er fühle sich dort „wie in einer neuen Welt, wo es so scheint, dass eine ausreichende Menge an Glück existiert“.⁸ Ähnlich überschwänglich formulierte es im gleichen Jahr die belgische CIAM-Gruppe bei einem Besuch in Zlín: „In allen öffentlichen und privaten Gebäuden strömen Licht und Luft in Fluten durch große Öffnungen. Die Materialien sind hell und heiter und harmonisieren perfekt mit dem Wald, der die Stadt umgibt und

⁶ Zitiert nach: Jean-Louis Cohen, „Unser Kunde ist unser Herr“: Le Corbusier trifft Baťa, in: Winfried Nerdinger (Hrsg.), Zlín. Modellstadt der Moderne, Berlin 2009, S. 112–135, hier S. 112.

⁷ Zitiert nach ebd., S. 127.

⁸ Zitiert nach ebd., S. 123.

sie mit belebender Luft versorgt.⁹ Demnach entsprachen die Bauten genau den Forderungen des Deutschen Werkbunds nach „Licht, Luft und Reinlichkeit“, die Walter Gropius bereits ein Vierteljahrhundert zuvor formuliert hatte. Mit ihren Stahlbetonskelettkonstruktionen konnten gerade Fabrikbauten diesen Leitgedanken der modernen Architektur schon früh erfüllen. Ein Beispiel einer Tageslichtfabrik, zumal aus der gleichen Branche, ist die bereits 1909 errichtete Schuhfabrik Bally im schweizerischen Dottikon.

Bat'as Bauten in Zlín frappieren in ihrer konsequent umgesetzten Funktionalität – doch erreichten sie nie den Rang architektonischer Meisterleistungen wie die zeitgleich im nahegelegenen Brünn/Brno entstandenen Inkunabeln des Neuen Bauens, etwa Ludwig Mies van der Rohe's Haus Tugendhat (1928–1930) oder Bohuslav Fuchs' Hotel Avion (1927/28). Eher entsprach Zlín dem für die Weltausstellung 1937 in Paris entstandenen Wandgemälde „Zlín – the City of Action“ von František Cubr und Zdeněk Pokorný: Es zeigt eine standardisierte, gerasterte Firmenarchitektur inmitten von Grün, Arbeiter vor modernen Maschinen und modisch gekleidete Bat'a-Bedienstete während ihrer Freizeit, blühende Bäume und darüber kreisende Flugzeuge. Alles ist fröhlich – dient aber der Produktion und damit einzig und allein der Firma Bat'a. Eben dieses „Phänomen Bat'a“ wurde in der Münchner Ausstellung samt Katalog und begleitenden Vorträgen in vorzüglicher Weise anschaulich gemacht.

Auch nach ihrer Verstaatlichung 1945 setzten die Bat'a-Werke – die nun unter dem Namen „Svit“ produzierten – ihre Bauaktivitäten in Zlín fort. Nach dem Weggang von Gahura und Karfík war ab 1948 jedoch eine neue Generation von Architekten am Werk. Noch in der Tradition der Zliner Vorkriegsavantgarde steht das von Jiří Voženílek errichtete Kollektivhaus (1946–1951); spätere Bauten sind dagegen vom ČSSR-Staatsstil geprägt. Zlín wurde zur architektonischen Provinz. In der nach dem Ende des kommunistischen Regimes 1990 eingeführten Privatwirtschaft konnte die Svit-Schuhproduktion nicht bestehen und wurde schließlich 2002 ganz aufgegeben. Die Stadt selbst konnte den Niedergang dennoch erstaunlich gut stoppen

und bemühte sich sogar, einzelne Bauwerke zu erhalten. Das Bat'a-Hochhaus wurde 2003/04 aufwändig renoviert und beherbergt nun die Stadt- und Kreisverwaltung. Weitere Gebäude sollen saniert werden, doch sind denkmalpflegerisch akzeptable Lösungen gerade bei den maroden Kleinwohnbauten aufwändig und teuer. Es wurde klar erkannt, dass die modernistische Bat'a-Architektur das Kapital der Stadt ist. Eine Bewerbung um Aufnahme in die Unesco-Weltkulturerbeliste hat man jedoch abgelehnt; lieber wirbt man mit der 2001 neugegründeten „Tomáš-Bat'a-Universität“. So präsentiert sich das heutige Zlín nicht museal, sondern als dynamische und entwicklungsfreudige Stadt.

Rudolf Fischer über Nerdinger, Winfried; in Zusammenarbeit mit Hornáková, Ladislava; Sedláková, Radomira (Hrsg.): *Zlín. Modellstadt der Moderne*. Berlin 19.11.2009–21.02.2010, in: *H-Soz-Kult* 22.05.2010.

⁹ Zitiert nach ebd., S. 121.