

/// 读·书·新知 三联书店

现代建筑 与设计的 源泉



The Sources

[英] 尼古拉斯·佩夫斯纳 [Nikolaus Pevsner] 著

殷凌云等译 范景中校

of Modern

艺术世界
World of
Art



Architecture



and Design

生活·读书·新知 三联书店

TU-091.15

7

现代建筑 与设计的 源泉



The Sources

[英] 尼古拉斯·佩夫斯纳 [Nikolaus Pevsner] 著

殷凌云 李 宏 毕 斐译 范景中校

of Modern

艺术世界
World of
Art

Architecture



and Design

The Sources of Modern Architecture and Design

Nikolaus Pevsner

©1995 Thames and Hudson Ltd., London

泰晤士与哈德逊出版社授权出版

图书在版编目(CIP)数据

现代建筑与设计的源泉/(英)佩夫斯纳著;殷凌云
等译.-北京:生活·读书·新知三联书店,2001.12
(艺术世界)

ISBN 7-108-01611-7

I. 现… II. ①佩… ②殷… III. 建筑艺术史-
世界-现代 IV. TU-091.15

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2001)第 079256 号

责任编辑	张琳
装帧设计	陆智昌
出版发行	生活·读书·新知三联书店 (北京市东城区美术馆东街 22 号)
邮 编	100010
经 销	新华书店
排 版	北京新知电脑印制事务所
印 刷	北京国彩印刷有限公司
版 次	2001 年 12 月北京第 1 版 2001 年 12 月北京第 1 次印刷
开 本	880×1230 毫米 1/32 印张 6.875
字 数	93 千字
印 数	00,001—10,000 册
定 价	28.00 元

导 言

20 世纪的源泉何在？它先是形成小溪，继而汇聚成河，并最终在特定的情况下形成 20 世纪 30 年代国际风格的海洋。是 *genni fontis* [神奇的发明者] 普罗米修斯和不知姓名的车轮发明家在源泉一侧伺机而动吗？不可能。因为历史的长河时或中断，我们的文明无法与渺远的过去遥相衔接。可是，如果我们承认文明曾经“兴衰、破灭、传播、更新、毁灭”，如果我们囿于西方文明，那么，带有齿轮、砵码的钟表和活字印刷术的发明是 20 世纪的源泉吗？是的。如果没有它们，也就没有什么 20 世纪了。大众传播和成批生产是将我们这个世纪区别于以往世纪的标志之一。但这仅仅局限于数量方面，并非发明本身。不过，这种数量的确是 20 世纪的源泉中一种重要的现象；在现代艺术中也是如此。

20 世纪是一个大众群体的世纪：一方面是公众教育、大众娱乐、大众运输、可接纳两万名学生的大学、可接收两千个孩子的综合中学、可安放两千张床位的医院、拥有十万个座位的体育场；另一方面是运动的速度，每个公民都身为特别快车司机，而某些飞行员的时速比音速还要快。这两方面只不过表现了这个时代的技术狂热，而技术不过是科学的运用。

本书所涉及的领域是视觉艺术中的科学、技术、大众运输、成批生产⁸和大量消费、大众传播。这就是说，对建筑与设计的论述会多于 *beaux-arts* [纯美的艺术]，对小城镇和乡村的论述远远不及城市，并且会着重于用于公众的建筑与设计及其使用的新材料、新技术。

假如这一点可以看做 20 世纪的图解，那么，我们就可以观察和分析 20 世纪的源泉何在。现在，我们就尽其所能按时间顺序列举它们并加以思考。

边码系原书页码。凡正文中首次出现的人名、书名、重要而不常用的地名、重要术语均在方括号内附以原文；圆括号系原书所有。——译者

目 录

导 言	1
第一章 时代风格	1
第二章 新艺术	35
第三章 来自英国的新动力	107
第四章 艺术与工业	139
第五章 走向国际风格	171
正文注释	194
作品藏处	195
人物注释	196
图片来源	203
参考书目	204
索 引	205
译 后 记	208

时代风格

9 用于公众的建筑和设计必须是功能性的。也就是说,它们必须被所有人接受,并且具备满足基本需求的良好功能。一把坐上去会不舒适却可以当作艺术品的椅子,只有应景的鉴赏家才会取其审美性而舍其实用性。而我们的源泉首先就是为功能主义辩护。奥古斯塔斯·韦尔比·诺斯莫尔·帕金 [Augustus Welby Northmore Pugin] 1812 年生于英国,父亲是法国人。他有一部最重要的著作,其第一页写道:“就一座建筑物而言,它应该具有便利、结构与合宜这些必需的特征……最小的局部应该……服务于目的,而且结构本身应该视所使用的材料而改变。”¹这段话写于 1841 年,但在当时已经不新鲜了。它直接继承了法国 17 和 18 世纪的理性主义原则。帕塔斯 [Batteaux]² 说:建筑“不是一种景观……而是一种服务”,而且“安全、适合、便利”。这些话从科尔德穆法 [Cordemoy] 到博福兰德 [Boffrand]、小布朗德拉 [the younger Blondel] 人人皆知。再引用两段人们不太熟悉的非法语文献。霍格思 [Hogarth] 的《美的分析》[*Analysis of Beauty*] 第一章“论适合”,一开始就提出:“每个独立事物的局部与其被设计出的形式相适合……对于其整体美至关重要……在造船时,船体各部分的尺寸都受到限制,以适合航行的要求。当一艘大船行驶良好时,水手们称之为美;这两个概念便具有这样一种联系。”³ 而阿巴特·洛多利 [Abbate Lodoli] 可能受到霍格思的影响,他在引人入胜的谈话中指出,威尼斯的贡多拉小船属于具有功能性的设计,并且申明在一座建筑物中,不应该出现任何没有“完全实现的功能”

或者说“没有具备自己的真正的功能”，也不应该出现“结构上不完整的部分”；设计应与“原料的本质”⁴有着合理的联系。

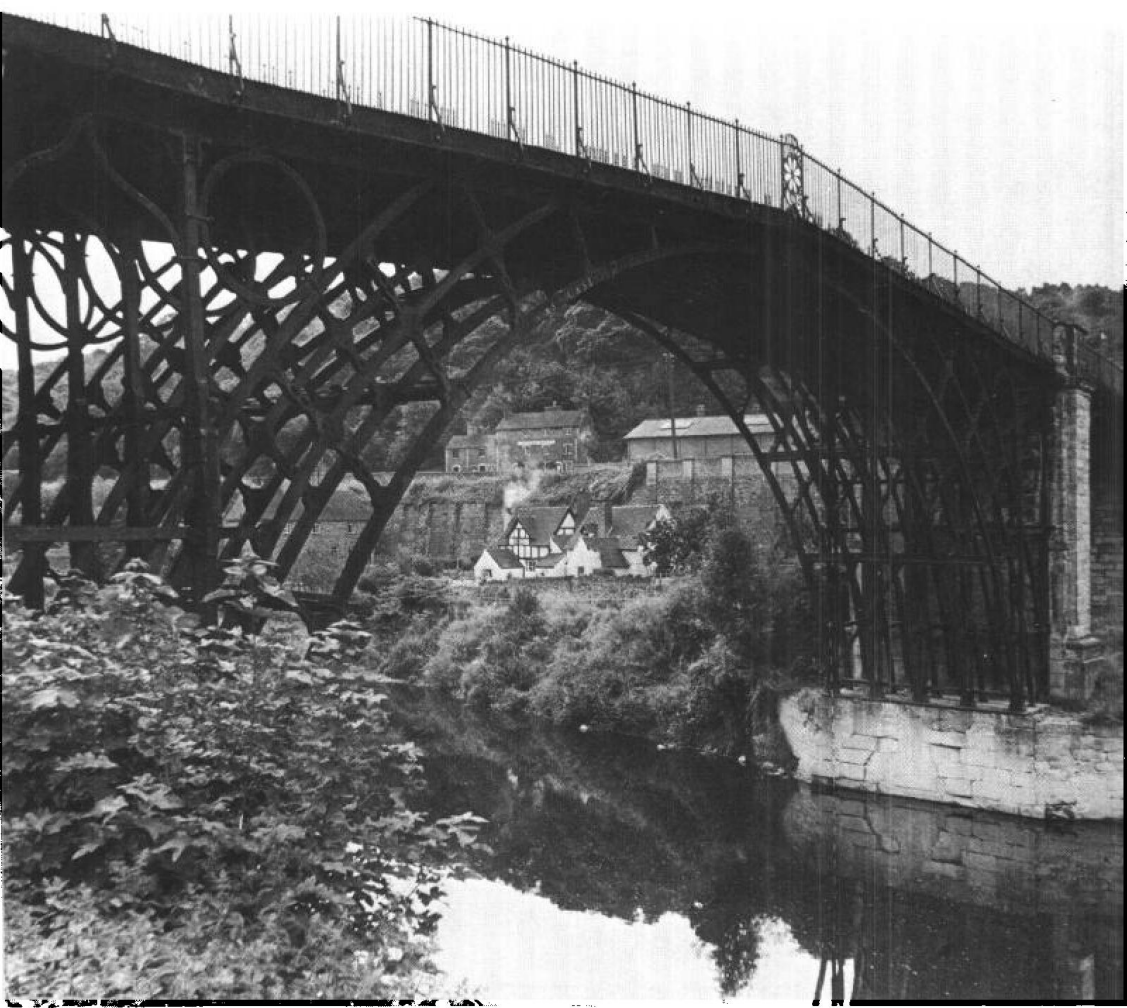
在上文首先提到的帕金，给他的处女作起了一个响亮的名字：《尖拱 10
建筑或基督教建筑的真谛》[*The True Principles of Pointed or Christian Architecture*]；尽管他极为清楚地论述了哥特式建筑风格的功能因素，诸如扶垛、肋式拱顶等，但其主要目的不是为功能主义 [functionalism] 辩护，而是为表现了天主教复兴的哥特式建筑的复兴辩护。不过这一切都与我们的论题无关。哥特式建筑师们研读他的著作，功能主义者也在研读他的著作。这一现象可以从 19 世纪中叶的作家与思想家那儿看到，德国的戈特弗里德·桑佩尔 [Gottfried Semper] 便是其中之一。他认为，实用美术或装饰艺术取决于原材料和技术。1815—1855 年，桑佩尔曾流亡于伦敦。一个包括建筑师、艺术家和管理人员的小团体负责筹办了 1851 年的大博览会；这次博览会在获得成功的同时也招致了无情的抨击。桑佩尔一定跟这个小团伙接触过，首先是亨利·科尔 [Henry Cole]，其次是欧文·琼斯 [Owen Jones]、马修·迪格拜·怀亚特 [Matthew Digby Wyatt] 和理查德·雷德格雷夫 [Richard Redgrave]。

在大博览会之前，这伙人出版了一份小杂志《设计与制造杂志》[*Journal of Design and Manufactures*]。从这份杂志中可以看出，他们已经将帕金的原则应用于工艺及工业美术产品设计；后来，桑佩尔也是这样做的。帕金反对所谓供人走在“高高的单调的枝叶上”⁵的地毯，该杂志就坚持认为：地毯应当保持“平平的或低低的平面”，⁶壁纸应该传达“准确的平面感”，⁷笼统地说，“设计者最先考虑的应该是如何完全适应预想的用途”；⁸每件东西“为了赏心悦目，必须与设计目的相符，其结构必须合乎公认的标准”。⁹

001 | 难怪当水晶宫 [Crystal Palace] 竣工并摆满了各国最引以自豪的产品时，这伙人对展品的趣味标准大失所望。他们认为：“显而易见，它们



001 | 水晶宫,为 1851 年大博览会而建,1853 年重建于锡德纳姆山 [Sydenham] (上图,沿着屋顶可以看到“袖廊”)。由约瑟夫·帕克斯顿 [Joseph Paxton] 设计,全部采用预制构件组装,标志着对建筑中历史风格 [historical style] 的首次重大突破。



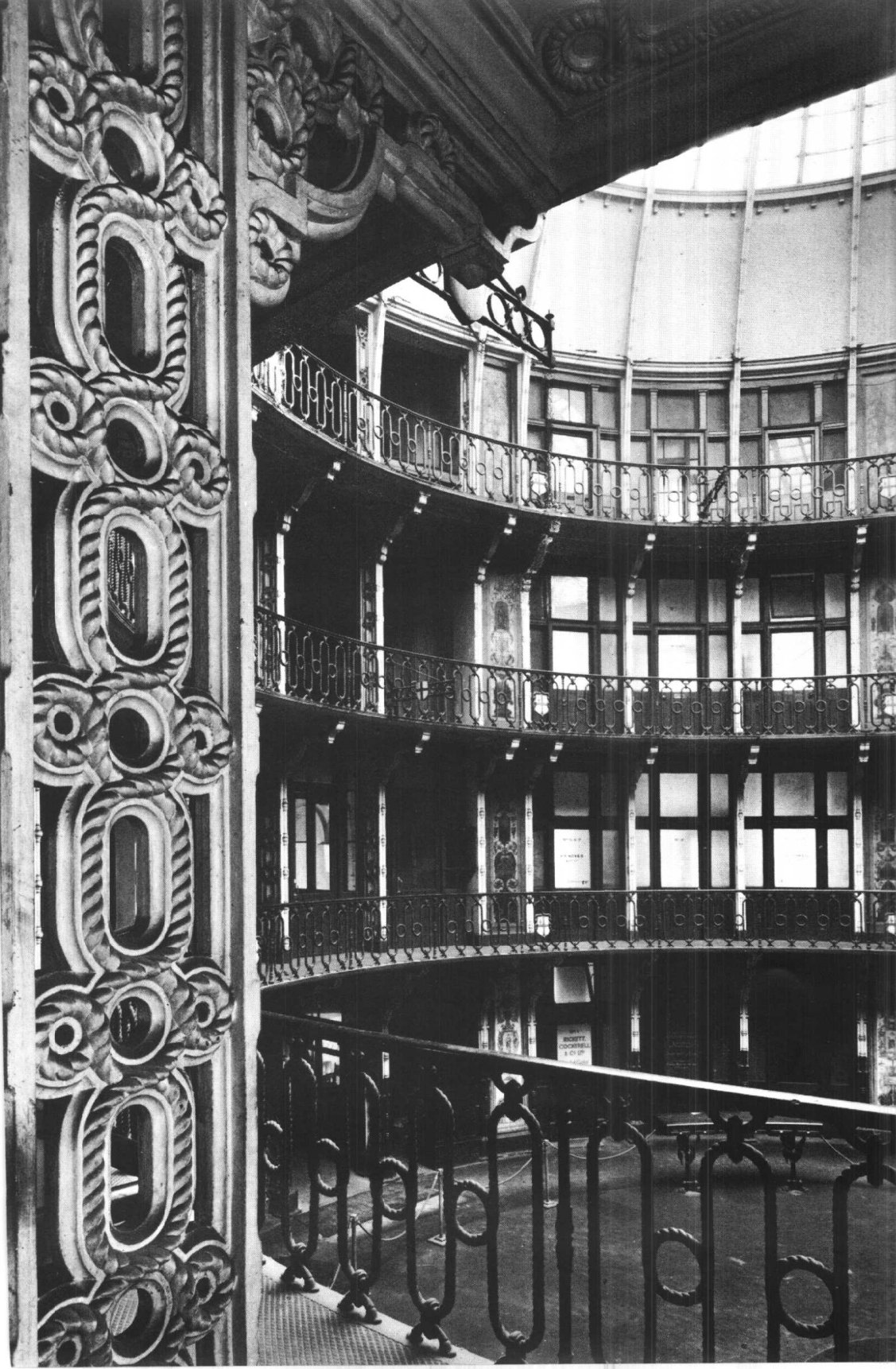
002 | 什罗普郡科尔布鲁克代尔大桥建于 1777—1781 年，是世界上第一座铸铁桥。它的建造者是钢铁大王亚伯拉罕·达比 [Abraham Darby]，由一位不太重要的建筑师 T·F·普里查德 [T. F. Pritchard] 协助。这座桥横跨塞文河 [the Severn]，跨度为 30.5 米。



003| 梅奈悬索桥连接北威尔士 [North Wales] 和安格尔西岛 [the Isle of Anglesey], 是霍利黑德至切斯特公路 [the Holyhead to Chester Road] 的组成部分。由托马斯·特尔福德 [Thomas Telford] 修建于 1818—1826 年。特尔福德是 19 世纪早期最伟大的公路和运河工程师,他在早些时候大胆设计了一座史无前例的大型单拱铁桥(未曾修建)以替代伦敦桥。

缺乏装饰设计的固定原则,制作者的趣味毫无教养”。¹⁰ 他们宁可赞成水晶宫本身也不赞成这些展品。

水晶宫确实是 19 世纪中期建筑的试金石,正如人们所期望发现的那样,它既完全体现了 19 世纪的建筑风格又预示了 20 世纪建筑的发展趋向。水晶宫的设计并非出自建筑师之手,它的各部分是特意为工业化产品而设计的,并且全部采用铁和玻璃建成。它在某种意义上是一个源头;但它也有自己的源头,这些源头让我们再次回到建筑史。铁的使用肇始于 18 世纪 80 年代的法国,苏夫洛 [Soufflot] 和维克多·路易 [Victor Louis] 在修建防火剧院时破天荒地采用了铁。到 90 年代,英国制造商扮演了设计师的角色,开始尝试用铁建造自己的防火工厂。就这两种情况而言,铁的使用只是一种讲求实效而毫无审美意义的权宜之策。众所周知,在一些富于浪漫情调的建筑物内部,有趣地出现了铁,如 1815—1820 年建于布莱顿 [Brighton] 的纳什皇家楼 [Nash' s Royal Pavilion], 而在同年代的大桥外观则堂而皇之地展示了铁。英国的科尔布鲁克代





005 | 巴黎圣-热纳维耶图书馆，由亨利·拉布鲁斯特设计于1843—1850年，它公然显露铁框架结构。当时，铁框架一般覆以石料或者灰泥。

尔大桥 [Coalbrookdale Bridge] 是最早的铸铁桥，早在 1777 年便设计出来，它的跨度为 30.5 米。1793—1796 年建于森德兰 [Sunderland] 的一座大桥很快就以约 63 米的跨度赶超过去；而詹姆斯·菲内利 [James Fineley] 于 1809 年设计的斯古吉尔大桥 [Schuylkill Bridge] 的跨度则为 13 93 米左右。前两座英国大桥为铁拱桥，斯古吉尔大桥却是一座悬索桥，其悬索原理就体现于 19 世纪早期桥梁的最佳范例——托马斯·特尔福德 [Thomas Telford] 于 1818—1826 年设计的梅奈大桥 [Menai Bridge]，其主跨度为 177 米左右。

19 世纪后起的一些建筑师，如马修·迪格拜·怀亚特等，想把这些

004 | 伦敦煤炭交易所铁制外廊内景部分，由 J·B·邦宁设计于 1846—1849 年。1962 年，它被拆除，这是伦敦近期最严重、最不足取的损失之一。

大桥列为那个世纪的最佳建筑。但是，这些作品都不是出自建筑师之手。正如我们所知，建筑师曾打算在急需之处轻描淡写地采用铁，仅此而已。1850—1851年，怀亚特曾论及那些“世界奇观”：“从这些荣耀驻足的开端……我们可以驰骋梦想，却不敢预言。”¹¹这些话同样适用于这些桥梁。这就是水晶宫年。帕金称水晶宫为“玻璃怪兽”，¹²拉斯金贬之为“黄瓜架子”，¹³而怀亚特写道：此建筑可能会尽快促成“我们内心所期待的圆满”，而且“其形式和细节的奇妙……将对民族的鉴赏力产生巨大的影响”。¹⁴稍后，怀亚特甚至预言铁与玻璃的结合会迎来“建筑史上的一个新纪元”。¹⁵此时，还是1851年。

004, 005 | 但到那时，一些最具有探险精神的知名建筑师已经开始关注铁。拉布鲁斯特 [Labrouste] 于 1843—1850 年设计的巴黎圣 - 热纳维耶尔图书馆 [Bibliothèque Ste - Geneviève] 和邦宁 [Bunning] 于 1846—1849 年设计的伦敦煤炭交易所 [Coal Exchange] 是最早由铁来决定其审美特征的 14 建筑。拉布鲁斯特比邦宁更优秀，他的建筑作品更优雅，在装饰上更节制。这在建筑的外观上体现得格外清楚：邦宁的设计具有不合乎规范的快感，在当时的英国这属于自由的或混杂的文艺复兴风格 [the Free or Mixed Renaissance] 并为人接受；拉布鲁斯特却把他所具有的文艺复兴和自由的文艺复兴风格特征通过装饰上的限定和简约加以优雅的处理。但他们都把铁隐蔽于坚硬的石料下面。

邦宁为怀亚特所激赏，而另一位更伟大的人物伊曼纽尔·维奥莱 - 勒 - 杜 [Emanuel Viollet - le - Duc] (1814—1879 年) 则仰慕拉布鲁斯特并受他的引导。拉布鲁斯特不再讲课时，他的学生力劝维奥莱 - 勒 - 杜 16 接下来，不过他教的时间不长。与这段经历相关的是，1858 年他开始讲授其《对话录》[*Entretiens*]。1863 年，出版了该书第一卷；1872 年又出版了更为重要的第二卷。他坚持功能主义的建筑观点。他要求“形式与需要、结构方式相结合”¹⁶；他要求真实感：“在外观上，石头要像



006 | W·H·巴罗于1864年设计的伦敦圣潘克拉斯车站的火车车库：跨度为74米的尖顶拱门不啻一项工程学伟绩。

石头，铁要像铁，木头要像木头”，¹⁷ 不存在“应该隐去布尔乔亚特点的外观”。¹⁸ 所以，他认为，需要一种19世纪的风格。他还认为，“我们拥有工业生产所提供的丰富资源和交通运输的便利”¹⁹。建筑属于“科学和艺术的成分几乎相等”。²⁰ 建筑师不可再斤斤计较于他们的建筑正面是否属于罗马式、哥特式或文艺复兴式。否则，任何“新的或实用的东西都不可能出现”。²¹ 当工程师发明移动工具时，“他们不会想到去模仿驿车的马具”。²² 建筑师要是不想让他们职业落伍，就必须成为“技术精湛的建造者，以便充分利用我们这个社会所提供的各种材料”。²³ 因此，维奥

莱－勒－杜想到了铁，甚至打算把铁用于拱顶的肋部（布瓦洛 [Boileau] 已经在巴黎的教堂里对此作了展示）和外部的框架。

维奥莱－勒－杜这些话的确很大胆，可做得怎样呢？作为一位伟大的法国大教堂的修复专家、哥特式建筑学者，维奥莱－勒－杜尽管无可置否地具有敏锐的结构感，却跟在他之前的帕金一样，没有把宣扬的理论付诸实践。在英国，维奥莱－勒－杜的对立者——乔治·吉尔伯特·斯科特爵士 [Sir George Gilbert Scott]，也是一位自信的修复专家，一位无所成就的哥特式建筑学者。他可能会说：“一座铁拱桥总会修得漂亮，而建一座悬索桥或别的什么会很难，”并且还会说：“显然……现代金属结构为建筑业的发展开辟了一个崭新的天地。”²⁴

但是，这不是斯科特的天地，也不是维奥莱－勒－杜的天地。当应邀设计与伦敦新的圣潘克拉火车站 [St Pancras Station] 相连的一家旅馆时，斯科特提供了一座高大的哥特式建筑。后来，工程师威廉·H·巴罗 [William H. Barlow] 在它后面修建了火车车库。车库的跨度为 74 米，
006 | 是当时达到的最大跨度。这项记录在欧洲保持了 25 年，直到 1889 年巴
007 | 黎万国博览会，才被迪特 [Dutert] 和孔塔曼 [Contamin] 设计的机械大厅
[*Halle des Machines*] 最终取代，其跨度为 110 米。那座哥特式旅馆就这样被隐没于辉煌壮观的金属结构之中。

随着铁和玻璃广泛用于那些要求充足光线和分格式结构 [cellular structure] 的展览大厦、火车车库，以及工厂和办公大楼等建筑，也产生
了新的美学词汇，而建筑师却仍然继续排斥新材料，仅仅满足于哥特
式、文艺复兴式乃至巴洛克式的外在特征。对于以骨架结构 [skeletal
construction] 突破旧风格的局限在美学上的可能性以及批量生产的建
筑构件在社会意义的可能性这些问题，他们均未予以认真对待。

美学和社会革新的巨大动力来自英国集中在威廉·莫里斯 [William Morris] 的身上。他是诗人、小册子作者、革新者、设计师，受过一

007 | 机械大厅，为 1889 年巴黎万国博览会而建。它主要是工程师的杰作，由 V·孔塔曼领衔，细节方面由建筑师迪特协助。它是成为未来特征的典范。

