Wiederaufbau

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **37 (1950)**

Heft 9: **Freibäder**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

gewissen Verwunderung feststellen, daß er sich nicht mit Cézanne auseinandergesetzt hat und vom Kubismus völlig unberührt geblieben ist, so mag man nicht vergessen, daß ein Künstler nur nach dem Maßstab seiner eigenen Natur und den Bedingungen seines eigenen Landes beurteilt werden darf.

Heinrich Riegner

Wiederaufbau

Planung und Willkür im rheinländischen Wiederaufbau

Ein nächtlicher Gang durch die Straßen Düsseldorfs vermittelt den Eindruck, als ob man es mit einer blühenden Handelsstadt zu tun habe. Erst der Anblick bei Tag läßt die Schäden ahnen, die die Stadt durch die Einwirkung des Krieges genommen hatte. Im Jahre 1949 veranstaltete das Stadtplanbüro eine Ausstellung, die als Fernziele folgende Punkte in Aussicht nahm: Regelung des Verkehrs zwischen den beiden Rheinufern durch zusätzliche, tangential angeordnete Brücken; Regelung des innerstädtischen Verkehrs, teilweise durch Anlage von Einbahnstraßen, teilweise durch Errichtung neuer Straßenzüge; Reorganisation der Straßenbahnlinien; Entfernung der Straßenbahn aus der Königsallee; Schaffung von Parkplätzen. Die beiden großen Verkehrsadern des West–Ost und Nord–Süd verlaufenden Durchgangsverkehrs gedenkt das Stadtplanbüro tangential an der Innenstadt vorbeizuführen. Leider aber macht sich in Düsseldorf innerhalb dieser recht sorgfältig durchgeführten Planung ein privates Bauwesen breit, wie man es sich als Musterkarte der Geschmacklosigkeiten nicht schöner wünschen könnte. Vorerst sind es aus finanziellen Gründen bloß die Erdgeschosse, die dieser willkürlichen Bauwut zum Opfer fallen. Superlative reihen sich an Superlative; der Komparativ scheint vergessen. Der Pioniergeist, der Düsseldorf schon seit jeher beseelt hat und der vom wirtschaftlichen Standpunkte aus nur zu begrüßen ist, treibt hier seine üblen Blüten. Es ist nur zu hoffen, daß diesem ersten Anlauf eine Periode ruhigerer Entwicklung folge, die an die würdigen Beispiele eines Stummhauses oder Stahlhofes von Paul Bonatz oder eines Zapp-Verwaltungsgebäudes von William Dunkel anknüpfe.

Aus Köln dagegen scheint prima vista alles Leben verbannt; der größte Teil der romanischen Kirchen und die ganze Innenstadt liegen in Trümmern; einzig der Dom steht noch, obschon auch stark beschädigt. Ein Blick ins Büro des Generalplaners der Stadt Köln, Prof. Rudolf Schwarz, wirkt erfrischend und stimulierend. Er geht ziemlich radikal ans Werk, ohne sich aber in Utopien zu versteigen. Die auf hohen Dämmen angelegte Eisenbahn, die augenblicklich die Stadt Köln in zwei Teile schneidet, will er in den Grüngürtel verlegen und halbkreisförmig um die Stadt herumführen, um sie dann an der nördlichen Peripherie mittels einer neuen Brücke in ihr altes Trassee münden zu lassen. Diese Lösung bringt eine Verlegung des Bahnhofes mit sich, was Vergleiche mit den Bahnhoffragen in Zürich und Bern zuläßt. Im gleichen Grüngürtel wird ein breiter Boulevard als Auffangstraße des Fernverkehrs angelegt, der wiederum mit der Innenstadt in Verbindung steht. Eine andere Idee von Prof. Schwarz möchte die «Hohe Straße» als Geschäfts- und Ladenstraße in der jetzigen Breite belassen und durch die Hinterhöfe, wo der Boden bedeutend billiger ist, eine parallel verlaufende Entlastungsstraße führen. Alle diese Ideen kommen auf der Ausstellung «1900 Jahre Köln», die gegenwärtig stattfindet, in frischer Weise dargestellt, vollauf zur Geltung. Ist Köln in seinem Wiederaufbau bedächtiger zu Werke gegangen als Düsseldorf, so hat es immerhin die Chance, durch die ihm gesteckten Fernziele eine gute und zweckmäßige Form zu erhalten. Allerdings bleibt noch abzuwarten, ob die Bürgerschaft sich von der Qualität der neuen Ideen überzeugen läßt, sobald die finanziellen Schwierigkeiten überwunden sind und die eigentliche Bautätigkeit beginnen wird.

Thomas Schmid

Vorträge

Frank Lloyd Wright in Zürich

In der zweiten Julihälfte stattete Frank Lloyd Wright auf Einladung verschiedener Vereinigungen, unter denen sich auch der Bund Schweizer Architekten und der Werkbund befanden, Zürich einen mehrtägigen Besuch ab, der den mehr als achtzigjährigen, jedoch in voller Kraft stehenden Bahnbrecher des Neuen Bauens zum erstenmal nach der Schweiz führte. Für die Schweizer Architekten, auch für die Architektur-Studenten der jungen Generation, hatte dieser Besuch insofern eine höchst anregende Bedeutung, als Wright selbst gern und in entspannt unkonventioneller Art die verschiedenen direkten Kontakte aufnahm. Großes Interesse brachte er einer Reihe moderner Bauten und auch der gegenwärtigen Ausstellung der Zürcher Ortsgruppe des Werkbundes entgegen.

Im Kreis des SIA, BSA, des Schweizerischen Werkbundes und der Swiss American Society for Cultural Relations sprach Wright zum Abschluß seines Aufenthaltes über Architekturfragen. Die Magie seiner Persönlichkeit hatte eine solche Menge Interessierter angelockt, daß der Vortrag wiederholt werden mußte. Der Vortrag selbst stellte eine Reihe von analytischen und synthetischen Bemerkungen zur Lage der Architektur unsrer Zeit dar. Wright, dessen Schaffen aus der Situation Amerikas hervorgegangen ist, stellte den Gedanken der «organischen Architektur» in den Mittelpunkt seiner Betrachtungen, die zugleich Forderungen sind: keinerlei formale Imitationen, weder solche irgendwelcher Stilepochen noch solche der Volkskunst, aber auch keine der sogenannten modernen Formensprache. Der Architekt habe tiefer zu gehen zu den Problemen der Beziehungen zwischen Natur und Bauen, zu den Fragen der Entwicklung des Baues aus der landschaftlichen Situation (damit Verbindung zu wechselnden Materialien), zu den Zusammenhängen, die sich aus der Bauaufgabe als organische Idee und den gesellschaftlichen Relationen ergeben, die hinter dem Bau stehen. Aus neuen Konstruktionsmöglichkeiten, die durchdacht und nicht mechanisch anzuwenden sind, ergeben sich neue künstlerische und baumoralische Pflichten. Der Kasten (the box), früher nach Wrights Auffassung für den Bau entscheidend oder akzentsetzend, ist nicht mehr maßgebend; der Bauprozeß vollzieht sich von innen her. Hier geht Wright zu philosophischer Betrachtung über. Von innen aus hat sich ein neuer Sinn baulicher Zusammenhänge gebildet, eine neue gestalterische Sensibilität, die vom Individuum immer weiter und weiter auszubilden ist. Sie ist zugleich formschöpferisch und aufs tiefste verbunden mit einer neuen Idee des Lebens und einer neuen Form der Lebensführung. Wright geht zurück auf die innere Gefühlskraft des Menschen, in deren