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

Band: 49 (1962)

Heft: 8: Bauten für Verwaltung und Geschäft

Rubrik: Landesausstellung 1964

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Verkehrsbelastung der beiden projektierten Basler Ringstraßen. Prognose der Fachverbände auf Grund der Umlegung

mischen Zusammenhänge der Stadtplanung einigermaßen spürt, sogleich klar war, daß dieser Ausfluß die wirtschaftliche Struktur des Gebietes verändern und die Schale der historischen Bebauung aufsprengen mußte, hatte der Experte diesen Straßenstrang euphemistisch als die «schützende Hand über der Altstadt» bezeichnet. Dabei hatte schon das bloße Erscheinen des Gutachtens umfangreiche Spekulationskäufe und damit die Gefährdung des «Roßhofs» zur Folge (vergleiche WERK-Chronik Nr. 11/1960, Seite 212*). In Übereinstimmung mit dem Experten fordern die Fachverbände einen Viadukt vom Bahnhof über die Heuwaage in den Steinengraben. Aber auf dem Holbeinplatz führen sie den Verkehr weiter in den Schützengraben und entlassen nur den direkten City-Verkehr durch den Leonhardsgraben zum Kohlenberg. Der Petersgraben, der bei Leibbrand zu einem Hauptstrang wurde, bleibt auf dem Plan mit Recht im dritten Rang. Ob sich allerdings die Verkehrsteilnehmer daran halten werden, bleibt so lange offen, als der Petersgraben am unteren Ende eine stadtwärts gerichtete Ausfahrt hat...

Für Basel kommt nun alles darauf an, daß dieser Bericht der Fachverbände richtig verstanden wird. Er schließt vor allem die Epoche der «Korrektionspläne» ab, welche alle paar Jahre neu aufgelegt wurden und jeweilen auf das Jahr soundsoviel die endgültige Erlösung vom Verkehrsproblem versprachen. An deren Stelle wird ein System von entwicklungskonformen Eingriffen und Verkehrsbauten proponiert, die, was auch immer die Zukunft bringen mag, ihren Wert behalten. Wie von den Verfassern selber betont wird, beruhen die Voraussagen zum großen Teil noch auf einer ungenügenden statistischen Grundlage, die insbesondere den Quell- und Zielort der Verkehrsteilnehmer mit einem viel zu weitmaschigen Netz eingefangen hat. Müssen auch die Details von den Behörden und ihren Fachleuten überprüft und neu durchgearbeitet werden, so liegt doch der unverlierbare Wert des Berichtes der Fachverbände in der Methode, die erstmals für Basel nicht über der Verkehrsplanung die Stadtgestaltung vergißt und erstmals für die Schweiz Elemente wirtschaftskonformer Stadtplanung verwendet. Lucius Burckhardt

Landesausstellung 1964

Nach der Grundsteinlegung

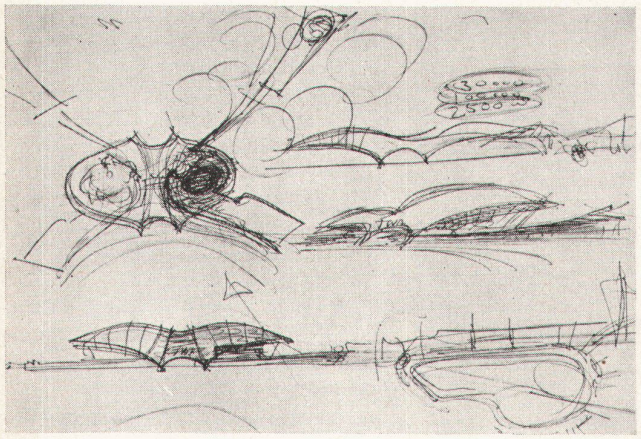
Nachdem nun der Grundstein zur Schweizerischen Landesausstellung von 1964 in Lausanne gelegt worden ist, wird sich auch unsere WERK-Chronik des öfteren mit dem Fortschreiten der Arbeiten beschäftigen. Wie die Geschichte der großen Ausstellungen beweist, ist das Darstellerische und Ausstellungstechnische um so vieles wichtiger als das Dargebotene und Ausgestellte, daß eine solche Ausstellung in erster Linie als ein Werk der Architekten und Graphiker in die Geschichte eingeht. So oft wir Paxtons Kristallpalast abgebildet sehen, so selten erfahren wir etwas darüber, was nun eigentlich darin ausgestellt war.

Damit soll in keiner Weise einer «Ausstellungs-Ausstellung» das Wort geredet werden, einem Übermaß des bloß Graphischen auf Kosten des Inhalts. Aus der Sorge heraus, daß in der künftigen Landesausstellung das Darstellerische zu dick und das Inhaltliche zu dünn ausfallen werde, so daß sie den Vergleich mit 1939 nicht aushalte, war vor einigen Jahren die Idee geboren worden, an ihrer Stelle eine andersartige Leistung, einen wirklichkeitsnäheren Schritt zur Lösung der uns aufgegebenen Probleme zu vollbringen. Nachdem zur Enttäuschung vieler, auch des Schreibenden, aus mancherlei wahren und scheinbaren Gründen dieser Weg nicht gegangen werden konnte, ist es der kommenden Ausstellung als positiv anzurechnen, daß sie zwischen dieser abgelehnten Idee und ihrer eigenen keinen Mittelweg geht. Sie ist eine Ausstellung im engeren Sinne und insofern echt, als sie ganz temporär sein wird und nach Ablauf ihrer Zeit vollständig abgebrochen und vernichtet werden wird.

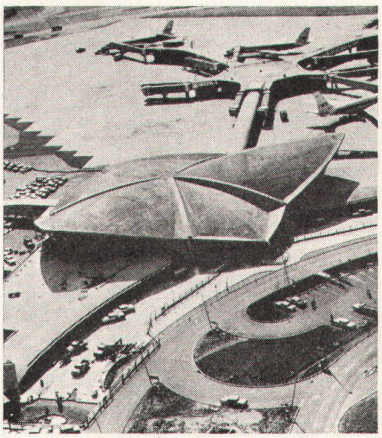
Jedermann, der in letzter Zeit größere Ausstellungen besucht hat, ist sich bewußt geworden, das das Ausstellungswesen in einer Krise steckt. Je mehr sich das Darstellungsmittel stilistisch vervollkommnet hat, desto mehr hat man sich an dieser Art der Abstraktion satt gesehen. Das breite Publikum hat sich für die ingeniösen Wunder neuer Montagegestelle und ihrer Verbindungsgelenke ebensowenig erwärmen können wie für die daran befestigten Tabellen, Photomontagen und Slogans.

Eine Ausstellung, welche von der Methode abkommen will, ihren tadellos und unverständlich dargestellten Stoff durch eingestreute Bier- und Weinlokale aufzulockern, muß mit einer Revision des Ausstellungsstils beginnen, und zwar im Sinne eines «Zurück zur Realität». Eine Ausstellung ist ein Kommunikationsmittel, gleich wie Presse, Radio, Film und Fernsehen. So hat auch sie sich der kommunikativsten Mittel zu bedienen.

Die kommende Landesausstellung wird nur zum allerkleinsten Teil durch sich selbst und durch öffentliche Mittel finanziert; den größten Teil des Aufwandes bezahlen die sogenannten Aussteller. Entsprechend der Finanzierung ist die Ausstellung eingeteilt in einen kleineren allgemeinen Teil, der die Probleme von Staat, Volk und Geschichte der Schweiz behandelt, und einen speziellen, unver-



1



2

3

Trans World Flight Center in Idlewild

1
Erste Skizzen Eero Saarinens auf einer Menükarte

2
Hauptgebäude und Jetways für sieben Flugzeugpositionen

3
Detail des Hauptgebäudes: eine der vier Betonstützen

Photos: John Gugelmann, Pressedienst, Zürich

gleichlich viel ausgedehnteren, der sich mit unserem Alltag, Produktion, Handel, Landwirtschaft, Verkehr, Freizeit und Konsumption befaßt. Diese Teilung, verbunden mit der Art der Finanzierung, ist nicht ohne Gefahr. Leicht könnte sich das falsche Bild eines handfesten kommerziellen Unterbaus und eines darauf aufgerichteten fragilen Überbaus der höheren Belange ergeben.

Das natürliche Interesse der Aussteller, keine Ideen und Themen, sondern vor allem ihre Produkte zu zeigen, erschwert vollends alle Aussagen über die Zusammenhänge, die den vermeintlichen Unterbau von Arbeit, Verkehr, Produktion, Konsum, Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft mit dem vermeintlichen Überbau verbinden. Man kann nur hoffen, daß der harte Kampf, den die Ausstellungsleitung gegen das eherne «qui paie, commande» führt, sich trotzdem wenigstens andeutungsweise auch auf den speziellen Teil auswirken wird.

Man hat der Landesausstellung von 1964 allerhand Mißerfolg prophezeit. Es wird behauptet, die Menschen seien übersättigt, müde, blasiert. Altmeister Meili ging sogar so weit, ein finanzielles Fiasko vorauszusagen. Vermutlich wird nichts dergleichen eintreten. Die Landesausstellung 1964 hat wie die früheren alle Chancen des Erfolgs: eine schöne Lage, eine stattliche Zahl namhafter architektonischer und graphischer Mitarbeiter, ein potentielles Besuchervolk, das Lust hat und willens ist, die Ausstellung zu frequentieren und sich diesen Besuch etwas kosten zu lassen. Die einzige Gefahr ist also diejenige, daß man trotz der Fülle der Darbietungen und Inszenierungen die Gelegenheit verpaßt, das Kommunikationsmittel der Ausstellung dazu zu benützen, dem Schweizer einige Tatsachen mitzuteilen, die zu wissen in den kommenden 25 Jahren nützlich sein könnte.

Lucius Burckhardt

Bauchronik

Das letzte Werk Eero Saarinens

(Vgl. WERK Heft 2/1960, S. 53)

Kürzlich wurde im internationalen Flughafen Idlewild bei New York das neue Trans World Flight Center eingeweiht. Eero Saarinen war es nicht mehr vergönnt gewesen, sein Werk in der Vollendung zu erleben. Unerwartet ist er am 1. September 1961 gestorben. Noch aber hatte er den fertigen Rohbau seines Werkes gesehen, das als das vielleicht beste Beispiel für seinen schöpferischen Genius gerühmt wird.

Das Dach des riesigen Hauptgebäudes besteht aus vier einzelnen freitragenden bogenförmigen Muscheln und überdeckt einen halben Hektar Fläche; im ganzen wiegt es 5216 t. Der höchste Punkt des Gebäudes liegt 15,80 m über dem Erdboden. Die Gesamtlänge des Gebäudes beträgt 150 m, und zwischen den Enden der Muscheln liegen 94,5 m. Die Bodenbreite beträgt 46,32 m, während die Spannweite des Daches von vorn bis hinten bei 70,10 m liegt. Die Stärke des Daches variiert zwischen 11,7 cm in der Mitte und 20,3 cm an den Enden.

Der auf den vier Strebepfeilern des Centers lastende Druck erreicht maximal 2090 t. Um diesen Druck zu absorbieren und dem Gebäude Stabilität zu verleihen, wurden 67 Pfeiler mit hoher innerer Spannung eingebaut, die sich, vom Gebäude wegstrebend, bis zu 60,6 m unter der Erde erstrecken.

Die Gebäudedecke enthält 18 t einer im Spritzverfahren aufgetragenen Isolierung. Es handelt sich um eine feuerfeste Mischung von Asbest und mineralischen Faserstoffen. Diese Mischung drückt die Zeit des Widerhalls auf unter eine Sekunde und garantiert eine gute Resonanz des Lautsprechersystems. Es ist die gleiche Mischung wie in der akustischen Decke des Saals der Vollversammlung der Vereinigten Nationen.

Der schnabelförmige Ausbau an der äußersten Frontseite des Gebäudes dient dem Abfluß des Regenwassers und bewirkt während des Regens einen prächtigen Wasserfall, der sich in ein weites Becken neben der Auffahrt ergießt. Eero Saarinen hat somit auch das schlechte Wetter seiner Konzeption dienstbar gemacht.

Der großzügige Bau verfügt auch über die modernsten Service-Einzelheiten: Gepäck-Karussells ermöglichen die schnellste Gepäckabfertigung, die jemals auf einem Flugplatz verfügbar war, teleskopartige Jetways bewirken ein reibungsloses Besteigen der Flugzeuge, eine Schnellrohrpostanlage übermittelt Mitteilungen, und ein eigener Kontrollturm erhöht die Sicherheit des Centers.

Bei einer kleinen Erinnerungsfeier an den verstorbenen Architekten sagte Frau Saarinen: «Schon als kleiner Bub bewunderte er in seinem heimatlichen Finnland das berühmte Bahnhofgebäude von Helsinki, das sein Vater konstruiert hatte. Seither träumte er von riesigen Konstruktionen, die viele Menschen aufnehmen können.» Das neue Trans World Flight Center ist zugleich ein Denkmal des großen Architekten.