Tribüne

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **52 (1965)**

Heft 2: **Beginn der Moderne in Paris : zwei Laboratoriumsgebäude**

PDF erstellt am: **30.05.2024**

Nutzungsbedingungen

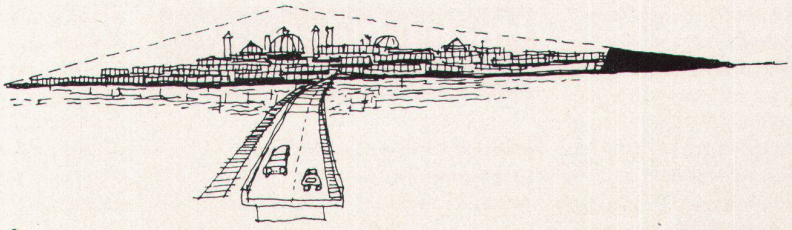
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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

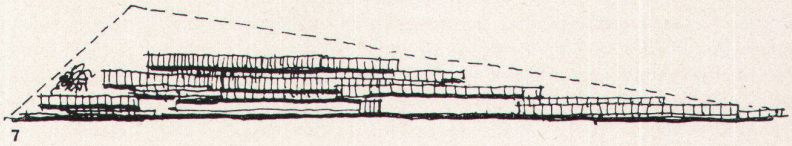
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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

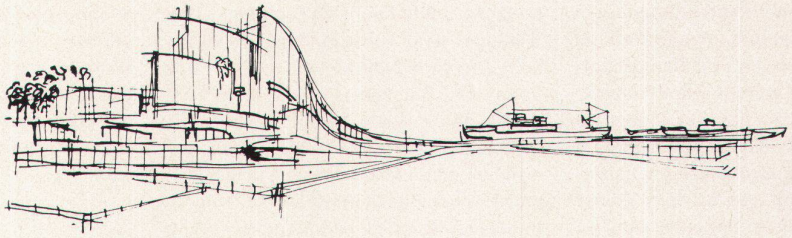
http://www.e-periodica.ch



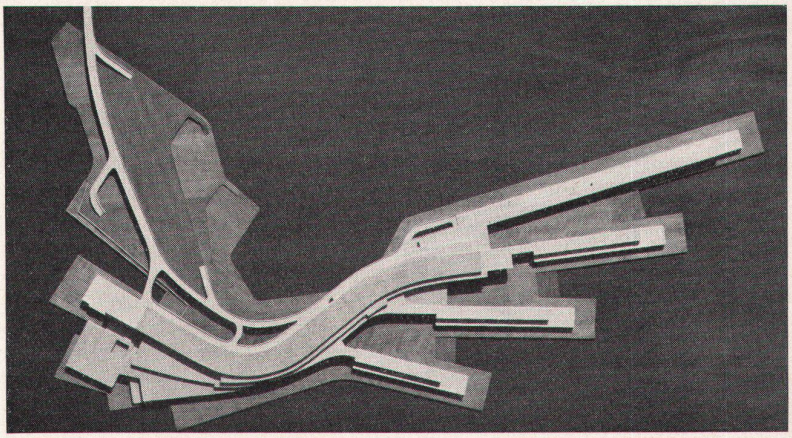
6



7



8



9

6–9 Projekt der Architekten Roberto Maestro, Antonello Nuzzo, Anna Olivetti Nuzzo, Gilberto Orioli und Silvia Paoli Maestro, Florenz

6
Die Silhouette von Venedig bildet ein Dreieck

7
Die Insel Tronchetto wird in dieses Dreieck einkomponiert

8
Ihre Form verändert sich bei der Umfahrung im Schiff

9
Die Insel von oben

einem Gebäude, welches mit seinen Parkingflächen, Ausladequais, Tankstellen usw. wie eine Straße aussieht. Dieses Gebäude ist visuell und funktionell das logische Ende einer Verkehrsader, ein wirklicher Terminal. In der Mitte enthält der Terminal eine Galerie, welche das Fußgängerzentrum der Insel ist. Dort kann der Besucher Informationen, Wechselgeld, Erfrischungen und Fahrkarten erhalten. Dieses Herz vollzieht die Verbindung der verschiedenen Transportsysteme untereinander: Auto, öffentliche und private Motorboote und Helikopter. Die Autogarage wird eine der größten der Welt sein; sie dient 6500 Privatwagen und 500 Bussen als Unterstand. Sie könnte aus vorfabrizierten Teilen von vorgespanntem Beton konstruiert werden.

«Letzte Kulisse des Canal Grande»
Architekten: Roberto Maestro, Antonello Nuzzo, Anna Olivetti Nuzzo, Gilberto Orioli, Silvia Paoli Maestro, Florenz.
Die künstliche Insel soll sich als logische Fortsetzung in den Inselkomplex von Venedig eingliedern. Die sanfte Schwingung des Canal Grande soll fortgesetzt werden. Das flache, aber doch im Prinzip pyramidale Aufsteigen der Gebäudehöhen nach der Mitte der Insel hin muß hier seinen äußersten Eckpunkt finden. Deshalb erhält die Silhouette des Gebäudes ihre Dreiecksform. Was die städtebauliche Konzeption Venedigs im ganzen kennzeichnet, soll hier im Kleinen wiederholt werden: daß der Besucher die Zusammenhänge erst langsam erfährt und von Überraschung zu Überraschung schreitet – städtebaulich ein durchaus «unbarocker» Effekt.
Die gesamten Funktionen der Insel sollen in ein einzelnes Gebäude vereinigt werden, so, daß das Gebäude und die Insel identisch werden. Das Gebäude selbst soll eher einer Brücke als einem Haus gleichen; es muß die größte Zahl von Passagieren und Waren auf die einfachste Art zu ihrem Bestimmungsort bringen. Dieses Ziel wird auf drei Weisen erreicht: der schwere Verkehr soll im Erdgeschoß eine freie und flexible Fläche erhalten, so daß er sich nach allen Seiten bewegen kann. Im ersten Geschoß erstreckt sich ein mechanisiertes Verteilungssystem («tapis roulant») über die ganze Länge des Gebäudes. Weitere «tapis roulants» verteilen die Passagiere und Waren zu den Schiffen.

Tribüne

Kritische Gedanken zur Beurteilung eines Kirchenwettbewerbes

Das Resultat eines kürzlich abgeschlossenen Wettbewerbes für Missionskirchen veranlaßt mich, einige Gedanken zur Art und Weise der Beurteilung und auch zu den eingereichten Projekten anzustellen.
Schon beim ersten Durchlesen des Juryberichtes fällt einem auf, wie oft bloß der rein technische und funktionelle Aspekt hervorgehoben wird. Sind Technik und Funktion die einzigen Voraussetzungen für Sakralbauten? Bauen wir heute nur

noch Kirchen als Versammlungsräume? Sollen es keine Bethäuser mehr sein, welche den Eintretenden durch die räumliche Ausstrahlung von den irdischen Gedanken entwaffnen? Dürfen im 20. Jahrhundert keine Kirchen mehr zu Ehren Gottes gebaut werden, in diesem Jahrhundert, in dem auch im ärmsten Erdteil vielleicht mehr Geld vorhanden ist als in karolingischer, romanischer oder gotischer Zeit in Europa? In jener Zeit war man opferbereit und baute Kirchen zu Ehren Gottes, Kirchen, welche auch den Menschen des 20. Jahrhunderts noch in ihren Besitz nehmen können. Unsere Kirchenarchitektur wird materialistisch. Die Kirchen werden zum Maschinenprodukt, und mit wenigen Ausnahmen strahlen sie keine religiöse Kraft mehr aus. Ihre Konstruktionen sind gut, einfach und billig. Sie werden die profane Architektur befruchten, aber kaum mehr das Christentum. Architektur ist nicht nur Formgebung und Raumschaffung, sie sollte in erster Linie Raumausstrahlung sein, und das besonders im Kirchenbau. Der Besucher sollte die vom Architekten in die Kirche gelegte christliche Überzeugung spüren. Ein großer Teil der eingereichten und auch ein Teil der prämiierten Projekte dieser Missionskirchen erfüllen die Forderung der Raumausstrahlung nur in geringem Maße. Legte das Preisgericht in der Beurteilung keinen Wert auf diesen Aspekt im Kirchenbau? Ist es richtig, den Missionsländern Beispiele von Kirchen zu geben, welche mit wenig Geld, aber auch mit wenig Opfern errichtet werden können, Kirchen, deren Zerfall vielleicht bereits mit dem bevorstehenden Auszug der Weißen aus diesen Ländern zusammentrifft? Haben wir damit die Aufgabe erfüllt, diesen Ländern Vorbilder von Kirchen zu geben, die durch ihre Architektur Zeugen des Christentums werden und bleiben können? Michael Alder

Medical Center für Chicago. Photomontage: Luftansicht von Westen, im Vordergrund Wohnzone des Personals

Hochschulen

Medical Center für Chicago (Diplomarbeit)
Architekt: William R. Baker unter der Leitung von Prof. George E. Danforth, Chicago

In den letzten Jahren wurden in den großen metropolitanen Agglomerationen Amerikas weitläufige Medical Centers geplant. Die Konzeption des Medical Centers beruht auf Veränderungen der medizinischen Praxis, der Heilmittel und der gesamten Hygiene und Prophylaktik. Leider mußten viele dieser Medical Centers auf den alten Bauplätzen früherer Spitäler gebaut werden und erzeugen kritische städtebauliche Probleme. Das Gelände des vorliegenden Entwurfes liegt ungefähr zwei Meilen westlich des Loop von Chicago. Dieses Gebiet ist schon heute der größte Spitalkomplex seiner Art und umfaßt 305 Acres, auf welchen über 18000 Menschen als Patienten oder Beschäftigte unterkommen. In diesem Komplex befinden sich sechs medizinische Stationen verschiedener Spezialisierung sowie weitere Spitäler von privaten oder religiösen Gruppen. Zwischen diesen Institutionen besteht heute nur ein ungeplanter Kontakt. Es gibt wenige gemeinsam benützte Einrichtungen, kein Restaurant, kein Einkaufszentrum, wenige Gartenanlagen. Beim Bau des einen Gebäudes dachte man nicht an das nächste. Der Fahrverkehr zwischen den Häusern ist chaotisch. Es ist evident, daß der ganze Komplex neu geplant und visuell und funktionell organisiert werden müßte. Dabei müßten auch Flächen für das zukünftige Wachstum gewonnen werden. Als man diesem Gelände 1941 offiziell den Status eines Medical Center District gegeben hat, war eine Landnutzung von 25% vorgesehen. Diese ist stellenweise bis auf 70% angestiegen. Mit jeder neuen medizinischen Erfindung wuchs auch die Zahl der Bauten und stieg die Überbauungsdichte an.
Für dieses Projekt wurden die Flächenbedürfnisse aller jetzt auf dem Gelände befindlichen Institute ermittelt. Ihnen wurde eine großzügige Ausdehnungsmöglichkeit für ihre Hilfsbetriebe zugebilligt. Die Ausdehnung des gesamten medizinischen Distriktes wurde ebenfalls erweitert. Der Distrikt ist ein integrierender Bestandteil des Chicago-Planes von Dr. Ludwig Hilberseimer. Die Planung eines medizinischen Zentrums ist ein Element der gesamten Stadtplanung und kann nicht isoliert von der Stadt entwickelt werden. Das Areal ist erschlossen über den Congres Expressway und deshalb von allen Stadtteilen in kurzer Zeit erreichbar.
Die medizinische Fakultät, welche die Einrichtungen der anderen Institutionen benützt, bildet die Mitte des überbauten Gebietes. Die übrigen Forschungsgebäude und Verwaltungsgebäude wurden mehr nach außen gerückt. Dazwischen stehen die eigentlichen Spitalgebäude, vor allem die fünf hohen Bettenhäuser. Architektonisch werden diese das wichtigste Element der Planung sein. Sie bilden die optische Ordnung des gesamten Geländes. Die gesamte Überbauung aber soll vor allem als ein mit Gebäuden durchsetzter Park wirken. Die von Besuchern benützten Einrichtungen, Restaurant und Einkauf, sind an den äußersten Schmalseiten des Geländes lokalisiert. Dort befinden sich auch Wohngebäude für die Beschäftigten. Es sollte eine große Auswahl verschiedener Wohnmöglichkeiten angeboten werden. Die Bewohner sollen Zutritt zu besonderen Gartengeländen haben und müssen mit Kindergärten und Schulen versorgt sein.

Totentafel

Fritz Lodewig †

Am 11. Dezember 1964 verstarb durch einen Autounfall Architekt Fritz Lodewig (Basel) im Alter von 61 Jahren. Er befand sich auf einer Fahrt in den nördlichen Aargau, wo er seit Jahren eine stattliche Reihe von Gemeinden planerisch beraten hat. Er entstammte einer ursprünglich westfälischen, nun in Basel niedergelassenen Baumeisterfamilie und hatte seinerseits an der ETH Architektur studiert. Fritz Lodewig war einer der ersten, wenn nicht der erste, der in der Schweiz von «Landesplanung» gesprochen hat. Unter diesem Wort verstand er etwas Integrales, nämlich die Gestaltung der in die Macht des Menschen gelegten Landschaft. Er lauschte der Topographie ihre Gesetze ab, studierte den Einfluß der Kultivierung auf das Landschaftsbild und tendierte schließlich auf eine anmutige Ordnung und Inszenierung, ein Einteilen und Abschließen der naturgegebenen Kammerungen, die geschickte Plazierung des Notwendigen und die Erhöhung des Schönen. Daß dabei die Architektur die Rolle der Bekrönung spielt, zeigte er in seinen städtebaulichen Analysen und Vorschlägen, unter welchen wir den preisgekrönten Entwurf zur städtebaulichen Einordnung