Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 52 (1965)
Heft: 11: Zwei Planungen

Rubrik: Tribüne

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: 12.07.2025

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

Fragment

Kineästhetik

Sorge Nummer eins des Stadtplaners: weshalb bringt man das Publikum nicht dazu, das öffentliche Verkehrsmittel zu benützen, selbst wenn dieses schneller, bequemer, billiger und leichter zu verlassen ist als das Privatauto? Es fehlt dem öffentlichen Verkehrsmittel offenbar die psychologische Attraktivität, welche die tägliche Fahrt zur Arbeit oder zum Einkauf zu einem Vergnügen macht. Die Wissenschaft, welche sich mit der Behebung dieses Mangels befaßt, ist die Kineästhetik, die Lehre von den Fahrgefühlen.

Die Pioniere der Guten Form haben das Problem auf dem Gebiet der Gestaltung gesucht: aber trotz gerader oder gewölbter Stirnfront, trotz vorstehender oder eingebauter Laternen, trotz grüner oder roter oder sogar blauer Polster – die erwarteten neuen Fahrgastströme blieben aus. Die Techniker haben sich des Falles angenommen und den Komfort erhöht: die Federung verbessert, den Lärm reduziert, die Bremswirkung aufgefangen – sie hätten wohl nichts Falscheres tun können. Ja, der Fehlschlag ihrer Bemühungen, mit welcher sie dem Publikum den letzten Rest des Fahrgefühls genommen haben, wies der Kineästhetik den Weg.

Geschwindigkeit ist relativ, auch psychologisch relativ: was nützt die hohe Geschwindigkeit der Eisenbahnzüge, wenn man sie nicht spürt, wenn man im langsamer fahrenden Auto mehr Geschwindigkeit erlebt? Erster Lehrsatz der Kineästhetik: nicht die Geschwindigkeit zählt, sondern die Beschleunigung! Wenn wir beim Start tief in den Sitz gepreßt werden, so steigert sich unsere morgendliche Fahrtlust. Zweiter Lehrsatz: Fahren bedeutet: Ge-fahren erleben! Wie meisterhaft haben das die Fluggesellschaften erkannt mit ihrem «Fasten the belts – no smoking»! Sicherheitsgurten sind ein unentbehrlicher Bestandteil des Fahrgefühls; in unbestimmten Abständen ist ihre Existenzberechtigung durch heftige Bremsungen zu beweisen. Dritter Lehrsatz: die Technik darf nie vollkommen sein. Die zuverlässige Perfektion des Rollmaterials läßt den Fahrgast kühl, der gerne bei Arbeitsantritt vom Versagen seines Vergasers oder von einer verrußten Kerze erzählt. Wie wäre es, wenn einmal ein Tramzug auf freier Strecke anhalten würde, das Fahrpersonal hilflos umherstünde, während ein schauspielerisch begabter, vorsorglich mitgeführter Passagier die Motorhaube öffnete und mit einigen geschickten Griffen den Triebwagen wieder in Gang setzte?

L. B.

Tribüne

Ist Freiburg im Üchtland schon gerettet?

Unter dem Titel «Rue des Bouchers: un pastiche» veröffentlichte das Journal de Genève die folgende kritische Bemerkung aus der Feder des Kunstgeschichtlers André Corboz.

Erlauben Sie mir, auf die «endlich gefundene Lösung für Freiburg» zurückzukommen: «Ciba kauft die alten Häuser an der Rue des Bouchers». Der Leser, so sehr es ihn freut, zu vernehmen, daß die Affäre ihrem Ende zugeht, glaubt dennoch einige Widersprüche zu entdecken.

Man sagt uns, daß «die Fassaden integral erhalten werden», und fügt sogleich bei, daß «auf der ganzen Länge Arkaden erstellt werden». Diese Arkaden werden in die Fassaden eingefügt, so daß man sich fragt, wie dann die Fassaden integral erhalten werden könnten. Arkaden in eine Straße einzufügen, welche solche nie gehabt hat, zudem unter dem Vorwand, dieser Straße ihren ursprünglichen Anblick zu bewahren, und die hintersten Gebäude durch ein Restaurant zu ersetzen, welches «den überkommenen Stil der Nachbargebäude einhalten wird», was ist das anderes als eine umfassende Fälschung? Diese Lösung gleicht den unzähligen Veränderungen, welche sich das 19. Jahrhundert an der Struktur mittelalterlicher Städte erlaubt hat: sie ist gekennzeichnet durch das völlige Fehlen eines Gefühls für Geschichte und für städtische Räume, für ihre Funktion und ihre Struktur.

Im übrigen ist das Problem nur nach außen hin behandelt: man restauriert das, was von der Straße gesehen werden kann, aber man verändert die inneren Räume vollkommen, was einer längst überwundenen Konzeption der Fassadenarchitektur entspricht. Schlußendlich erscheint die Begründung vollends lächerlich, die man vorbringt, um die zwei Eckhäuser zu zerstören und einen gedeckten Durchgang zu schaffen: der Durchgangsverkehr von Bern nach Freiburg, welcher tatsächlich durch die Rue des Bouchers fährt, werde verschwinden, sobald die Umfahrungsstraße der Autobahn eröffnet sei! Nein, jene, «welche sich mit Energie dem offiziellen Projekt entgegengestellt haben», haben keineswegs «Grund, befriedigt zu sein».

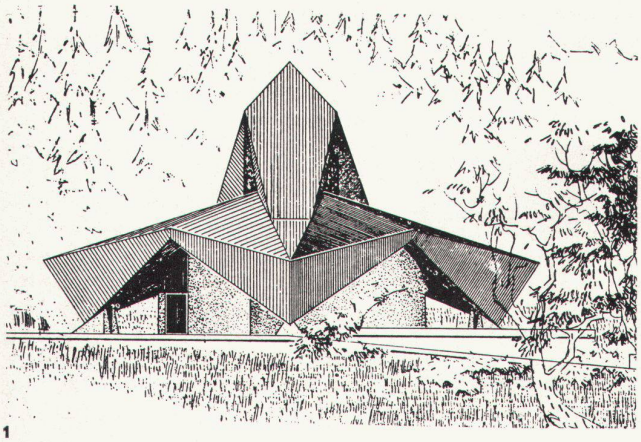
Aber welche Lösung wäre denn im Einklang mit einer korrekten Behandlung des Problemes? Zunächst müßte die Möglichkeit einer wirklichen Restauration geprüft werden, welche die Eingriffe auf ein Minimum beschränkt: auf die Entfernung neuester Anbauten und die Ersetzung verdorbenen Baumaterials. Sollte sich herausstellen, daß der Zustand der Gebäude einen internen Wiederaufbau erfordert, müßte man die heutige Raumverteilung beachten, damit die organische Verbindung von Innenraum und Fassade respektiert bleibt, und das Äußere in der Weise restaurieren, daß die Außenräume erhalten bleiben. Wo eine solche Lösung sich als undurchführbar erweist, da muß eben alles abgebrochen und in der Sprache der heutigen Zeit wieder erstellt werden, indem man weder zur Fälschung Zuflucht nimmt noch zum anonymen «Begleitgebäude», sondern eine Lösung sucht, welche sich auf die überkommenen Raumgefüge, Materialien und Farben stützt. Das ist sicherlich ein schwieriges Problem, welches noch in seltenen Fällen gelungen ist. Das sogenannt moderne Projekt, welches seinerzeit für die Rue des Bouchers vorgelegt wurde, war in dieser Beziehung ein sehr unvollkommener Versuch. Könnte man nicht unter jenen, welche schon befriedigende Vorschläge anderwärts eingereicht haben, einen internationalen Wettbewerb eröffnen?

André Corboz

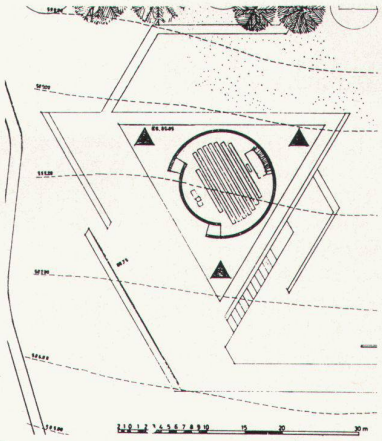
Die umstülpbare Kapelle

In Hinterriet, Itschnach, Gemeinde Küsnacht ZH, soll eine neue Friedhofanlage erstellt werden. Nach Jurierung des Wettbewerbes empfahl das Preisgericht dem Gemeinderat, die Inhaber des ersten Preises, Architekt Balz Koenig und Gartenarchitekt W. Neukom, sowie jenen des vierten Preises, Architekt K. Jucker, mit der Weiterbearbeitung zu beauftragen. Das nunmehr durch diese Architektengemeinschaft vorgelegte Projekt, das in der Zeitschrift «Kunst und Stein» Heft 4/1965, Seite 20, publiziert ist, zeigt eine Friedhofkapelle, deren Dachform mit einer Stellung des bekannten «umstülpbaren Würfels» von Paul Schatz, Dornach, identisch ist. Wie sollen wir diesen Fall betrachten? Ist der «umstülpbare Würfel» eine geometrische Figur, die frei verfügbar ist wie etwa die Moebiussche Schleife? Oder handelt es sich um ein architektonisches Zitat, um eine Anspielung mit einem inneren Sinn?

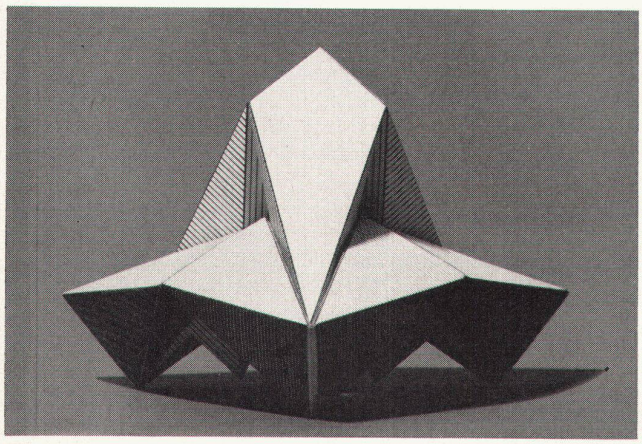
Nach Reportermanier hat der Redaktor WERK den Architekten Koenig telephonisch überfallen und ihn um Aufklärung gebeten. Die Antwort lautete ungefähr



1



2



3

1
Entwurf für die Friedhofkapelle Itschnach, Gemeinde Küsnacht ZH

2
Grundriß

3
Der umstülpbare Würfel von Paul Schatz, Dornach, in die gleiche Position gebracht

Photo: 3 Fritz Maurer, Zürich

folgendermaßen: Entgegen dem ersten, preisgekrönten Entwurf mußte im neuen Projekt die Kapelle an einer Stelle stehen, deren Raumbeziehungen eine Dreiecksform erforderten. Ein runder Kapellenraum wurde deshalb unter ein im Grundriß dreieckiges Dach gesetzt. Während unserer Experimente mit einem aus Dreiecksteilen bestehenden Dreieckdach, die der Lösung schon recht nahe waren, kam mir der Würfel von Schatz zu Gesicht. Im Studium dieser interessanten geometrischen Form entstand die Idee des Daches als eine Vollendung auch meiner Versuche. Die Überlegungen von Roland Gross über die Verwendung mathematischer Modelle in der Baukunst, wie er sie in seinem Artikel «Drehsymmetrien im Schulbau» und in der Ausstellung «Ornament ohne Ornament» vortrug, haben mich in der Auffassung bestärkt, daß der Architekt seine Inspirationen aus der Geometrie gewinnen kann.

Der Schreibende fragt sich aber doch, und fragt auch den Leser, ob hier eine Form sinnvoll angewendet und weiterentwickelt wurde. Der «umstülpbare Würfel» von Paul Schatz hat sich viele Freunde erworben; mancher besitzt ihn und studiert die ausladende Raumfigur, die aus seiner Umstülpbewegung entsteht. In welcher Weise solche Form anregen soll und wie aus der Geometrie und ihrem Studium plötzlich die Erfindung springt, hat Schatz selbst mit der «Turbula» gezeigt, einem Rührwerk, das auf der Umstülpung des Würfels beruht und das sich in der Industrie eingeführt hat (WERK 12/1962, Seiten 419f. und 426f.). Es liegt jedoch der Hauptakzent der Schatzschen Arbeiten in seinen «Strukturen und Bewegungsgestaltungen aus dem Würfel» nicht auf ihrer Herkunft aus der Stereometrie, sondern darauf, wie in ihnen der geometrische Rohstoff behandelt wird. Das geht zum Beispiel aus einem Begleittext (1959) zu den Paul-Schatz-Modellen hervor, aus dem hier ein Satz zitiert werden soll: «In der raumkünstlerischen Anteilnahme an den Problemen der mathematischen Raumeskunde kann ein neuer Ausgangspunkt gesehen werden, der möglicherweise zu neuen Konzeptionen für die moderne Plastik und Architektur führen kann.» – Sicherlich ist Paul Schatz der letzte, der andern die Anregung mißgönnt, die aus seinen geometrischen Modellen entspringt, bemüht er sich doch eifrig um ihre Verbreitung und darum, daß sie auch verstanden werden. Jedoch sollte die Inspiration in einer sinnreichen Anwendung, Analogie oder Übersetzung ausmünden; was aber vorliegt, ist die bloße Vergrößerung einer Stellung des Würfels, wie sie mit einem Handgriff hergestellt werden kann, auf die Größe einer Kirche und zudem die Stillegung einer gerade in ihrer Bewegung interessanten Figur.

Lucius Burckhardt

Bauchronik

Peru baut

Selten, vielleicht sogar einmalig, ist der Fall, daß an der Spitze eines Staates ein Architekt steht. Architekt Fernando Belaunde Terry wurde auf Grund des Staatsverfassungsgesetzes zu einem Präsidenten von Peru für die Jahre 1963 bis 1969 gewählt. In seiner ersten Rede hat er einen weitsichtigen Plan für die Aktivierung von Peru dargestellt, in welchem die im heutigen indianischen Pueblo lebendige Vergangenheit des Inka-Imperiums eine sehr große Rolle spielt; sie sind bisher, mit den Worten des Präsidenten, «pueblos elidados». Ich mache darauf aufmerksam, daß man in diesem Lande zum erstenmal Vorschläge macht, welche Wirtschaftspläne enthalten und zugleich die drastischen sozialen Probleme lösen sollen.

Wenn ich in einem Lande Material über Architektur sammle, so fange ich immer bei der Landesplanung an. Hier bot mir Peru eine große Überraschung. Dieses Land, nicht sehr groß, aber reich an Geschichte, hat eine Idee für die Landesplanung nicht nur im Maßstab des Landes, sondern im Maßstab des südamerikanischen Kontinentes vorgeschlagen. Auf dieser Unterlage hat man später die Probleme der Region, bestehend aus Peru, Bolivien, Ecuador und Kolumbien, nicht nur theoretisch verarbeitet, sondern auf Grund der diesbezüglichen Staatsverträge im Jahre 1963 praktisch verwirklicht. Erst dann wurden die Pläne für Peru bearbeitet.

Hauptelement dieser Pläne ist eine transkontinentale Autobahn, welche zwischen dem Urwald am Amazonas und den Anden verlaufen soll. Jede Verkehrsader hat zwei grundsätzliche Funktionen: die Regionen zu verbinden und, was für die dortigen Umstände wichtiger ist, einen Zutritt zu bisher leeren, unbesiedelten Gebieten zu schaffen. Diese Autobahn wird also nicht nur eine Verbindung zwischen Kolumbien, Ecuador, Peru und Bolivien sein, sondern sie wird auch fruchtbare Gebiete für die Neusiedler erschließen.

Zwischen dem Urwald, der seines Klimas wegen schwer zu bewirtschaften ist, und den unbrauchbaren höheren Lagen des Andengebirges findet man verhältnismäßig große Gebiete, welche leicht bewirtschaftet werden könnten. Heute sind sie praktisch unzugänglich. Es ist interessant, zu wissen, daß heute in Peru das Landwirtschaftsgebiet nur 1,4% des Landes ausmacht. Sehr stabilisierte und selbständige Siedlungen der alten Inkas