Fragment

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **53 (1966)**

Heft 2: **Wohnhäuser**

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

Fragment

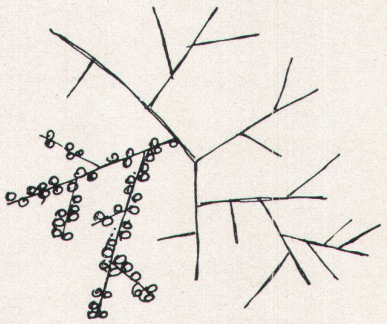
Nachfolger gesucht

Herr Sesselkleber tritt zurück. Seine Partei ist in größter Verlegenheit, weil sie keinen Nachfolger findet. Weit herum zeigt sich kein jüngerer, der auch nur annähernd die Bedeutung des scheidenden Staatsmannes hat. Herr Vielwisser wird emeritiert. Auch er ist nicht zu ersetzen. Die Jungen haben nicht mehr das Kaliber, das es braucht, um seinen Platz auszufüllen. Vorläufig bleibt sein Posten vakant, später wird man ihn wohl unter mehrere Spezialisten aufteilen. Menschen mit Allgemeinwissen sind eben selten geworden. Das zeigt sich übrigens auch im Falle des Herrn Direktor X, der sich nun endgültig aus dem Geschäftsleben zurückziehen will. Nur ein kleines Büro mit einer Sekretärin in seinem alten Betrieb hat er sich noch ausbedungen, damit er seine Korrespondenz erledigen kann. Aber wer wird ihn ersetzen? Wer unter jenen, die ihn in letzter Zeit so scharf kritisierten, reicht auch nur entfernt an ihn heran? Und wie undankbar haben sich diese ihm gegenüber benommen! Hat er nicht einen von ihnen ernstlich fördern wollen? Aber welche Enttäuschung mußte er erleben! Kurz bevor er ihn an den vorgesehenen Posten stellen wollte, ist der junge Mann ins Ausland abgegangen. Offenbar sind diese Leute nicht einmal mehr fähig, ihre eigene Chance wahrzunehmen. Aber man kann sie ja nicht zu ihrem Glück zwingen. Und wie unverschämt er sich noch verabschiedete: als ob es möglich wäre, die Verantwortung für einen so großen Betrieb zu teilen; als ob wir hier Leute bestimmen lassen könnten, welche noch nicht einmal eine ernsthafte Weltkrise erlebt haben!
Damals sagte ich ihm und wiederhole es hier: Jedenfalls solange ich hier noch etwas zu sagen habe ... L. B.

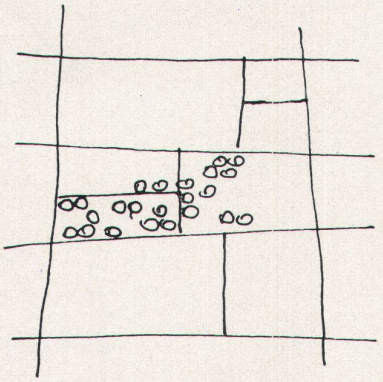
Städtebau

Kriterien der Stadtplanung

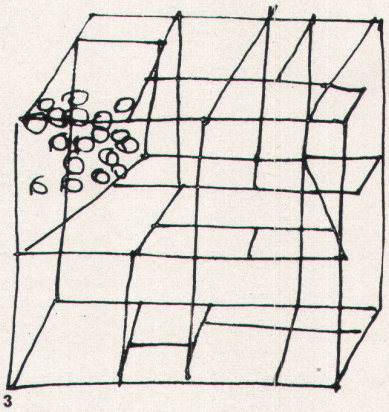
Die Prosperität der modernen Gesellschaft wächst ständig. Der heutige Stadtbewohner arbeitet weniger und verdient mehr als derjenige von früher. In wenigen Tagen der Woche gewinnt er eine ausreichende Kaufkraft. Deshalb ist er vor allem Konsument. Er verlangt für sein Geld ein ausgedehntes Angebot von Gütern: er hat Zeit zum Wählen. Der Markt muß eine große Zahl verschiedener Waren anbieten, also ein variantenreiches Angebot aufweisen. Deshalb ist unser erstes Kriterium dasjenige der Zahl der im Rahmen eines Systems realisierbaren Varianten.
Der Käufer erwirbt die Güter im Hinblick auf eine angemessene Verwendung. Die Rentabilität der Güter ist also vor allem eine Funktion ihrer möglichen Verwendbarkeit. Der Kaufpreis (oder die Produktionskosten) sind die Funktion dieser rentablen Nutzung. Aber die Verwendung ist nur berechenbar in bezug auf ein Bündel von Produkten – beispielsweise hängt die Brauchbarkeit von Autos zusammen mit dem Vorhandensein von Straßen, Garagen, Treibstoff usw. Die Nutzung der Güter verlangt also eine Infrastruktur.
Der heutige Stadtbewohner weigert sich, die Infrastruktur zu bezahlen; aber er wird seine Weigerung aufgeben, sobald er die absolute Notwendigkeit einsieht. In diesem Fall verlangt er, daß die Infrastruktur gut funktioniert: er will keine Pannen. Die beiden Kriterien einer städtischen Infrastruktur können folgendermaßen umschrieben werden: 1. Rentabilität im Unterhalt (Minimum von Pannen) und 2. Variationsbreite der Nutzungsarten.
Der Unterhalt dient dazu, Pannen zu vermeiden. Im Falle der städtischen Infrastruktur bedeutet eine Panne die Unterbrechung des städtischen Netzes, eine Unterbrechung, welche einen Teil der Infrastruktur isoliert.
Um die möglichen Infrastrukturen zu klassieren, umschreiben wir vorerst die Anzahl der Unterbrüche oder Pannen, welche einen Teil der Infrastruktur von der Gesamtheit abspalten können:
«Lineare» Infrastruktur – 1 Panne
«Flächige» Infrastruktur – 6 Pannen
«Räumliche» Infrastruktur – 12 Pannen
Demnach ist die räumliche Infrastruktur, vom Standpunkt des Unterhaltes her gesehen, die rentabelste, denn sie ist durch Pannen am geringsten verletzbar. Es ist viel unwahrscheinlicher, daß 12 Pannen gleichzeitig passieren als 6, und unwahrscheinlicher, daß 6 Pannen gleichzeitig passieren als eine.
Um die Zahl der möglichen Variationen jeder Infrastruktur zu errechnen, betrachten wir die Anzahl von «Micromatic close Packings», welche in der Infrastruktur möglich sind. Von den zwei Farben dieser Packungen symbolisiert die eine die genutzten Räume und die andere die leeren Räume. Auf einer gegebenen Fläche von $a \cdot b$ m² erlaubt die
lineare Infrastruktur 2^a Variationen,
die flächige Infrastruktur $2^{a \cdot b}$ Variationen,



1



2



3

1
Lineare Struktur – durch 1 Panne lahmzulegen

2
Flächige Infrastruktur – durch 6 Pannen lahmzulegen

3
Dreidimensionale Infrastruktur – erst bei 12 Pannen lahmgelegt

die räumliche Infrastruktur $2^{a \cdot b \cdot c}$ Variationen, wobei c die Anzahl der Ebenen dieser Infrastruktur ist.
Daraus sehen wir, daß die Wahlmöglichkeiten in der räumlichen Infrastruktur viel, viel größer sind als in den anderen Infrastrukturen.
Die Infrastrukturen sind Netze, welche die Art der Benützung der Stadt ordnen. Wenn wir aus der Liste der Infrastrukturen die lineare ausnehmen wegen ihrer unvorteilhaften Eigenschaften (ihrer Empfindlichkeit auf Pannen und ihrer fehlenden Wahlmöglichkeit – weshalb es auch keine linearen Großstädte gibt), so