Objekttyp: **BookReview**

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

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

Heft 4: **Fertighäuser**

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

Das Dingsda mit der Seele suchend

Es ist sehr angenehm, dieses Entwicklungsgefälle, denn es ist verbunden mit einem Geldwertgefälle. Teilweise hebt es sich zwar dadurch wieder auf, daß man in relativ höherrangige Hotels gehen muß. So ist man besser vor den Bakterien geschützt, die in jenen Ländern virulent sind (virbulent, sagte mir sogar einmal ein Indienfahrer). Man hat den Wagen mitgebracht und macht weite Ausflüge ins unbekannte Landesinnere. Ziel dieser Fahrten ist die Erringung des Dingsda. Für ein Dingsda zahlt man gerne und reichlich die knisternden Noten der fremden Währung in die runzligen Hände des Verkäufers. Die guten Leute! Sicher haben sie viele Wochen von unserem Geld leben können! Vor Freude ist das halbe Dorf zusammengelaufen. Und das Dingsda haben sie ja nicht mehr gebraucht.

Wenn wir dann vor der Wohnwand unsere Dingsdas durch die Hände gleiten lassen und die Preise nennen, die wir dafür zahlten – praktisch geschenkt, wenn man es umrechnet, und die Hälfte von dem, was die Leute zuerst verlangten (die Guten; für sie war's immer noch sehr viel) –, dann kommt der melancholische Satz: Und bis in ein paar Jahren ist das alles vorbei. Dann hat der Tourismus die Leute ganz verdorben. Schon jetzt kosten die Dingsdas das Vierfache ihres Wertes. Ihres Wertes dort unten, versteht sich. Immerhin, wir können sagen, wir haben es noch erlebt.

Der amerikanische Nationalökonom John Kenneth Galbraith schreibt irgendwo, die Konservativen möchten den Status quo erhalten, die Fortschrittlichen aber wollten uns in die Vergangenheit zurückführen. Das ist sehr richtig, nur hat er noch eine besondere Spezies vergessen: diejenigen, die sich selber die Gegenwart, den anderen aber das Mittelalter erhalten wollen. Oder mit anderen Worten: Schweizer auf Entdeckungsfahrt.

L. B.

Bauchronik

Der tschechoslowakische Pavillon auf der Expo 67 in Montreal

Architekten: Miroslav Repa und Frantisek Cubr

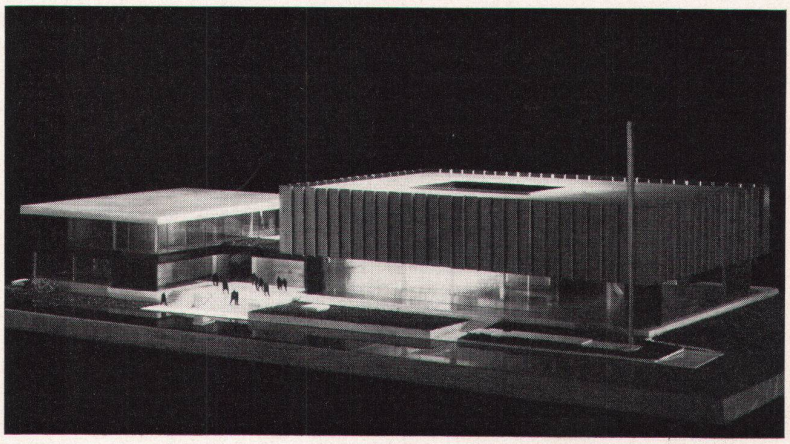
Der Entwurf des Pavillons besteht aus zwei einfachen Baumassen, die durch einen niedrigen Trakt miteinander verbunden sind und die durch ihre Lage auf dem Grundstück und durch verschiedene Größe den eigentlichen Pavillon, gegenüber den für das Restaurant bestimmten Teilen, betonen.

Durch diese Komposition wird auch die Bedingung des Auftraggebers erfüllt, daß diese Dispositionslösung es ermöglicht, beide Teile nicht nur während der Ausstellung, sondern auch nach ihrer Beendigung baulich zu trennen. Zugleich drücken die beiden Baumassen auf diese Weise die zwei Hauptfunktionen unseres Pavillons deutlich aus.

Bei der inneren Anordnung beachte man die Einfachheit der Zirkulation, die es den Besuchern ermöglichen soll, die Besichtigung in einer Richtung reibungslos auszuführen, aber gleichzeitig den Kultursaal und einen der vier Restaurationsbetriebe zu besuchen.

Zentralmotiv der ganzen Lösung ist die ziemlich breite Eingangspassage, die nicht nur zu einer der beiden Hauptkommunikationen des Ausstellungsgeländes führt, sondern zugleich zu den Erholungswegen dem Sankt-Lorenz-Strom entlang, so daß man den Pavillon von beiden Seiten betreten kann. Das zweite Grundmotiv ist das Atrium, das an die Zentralpassage direkt anschließt. Durch diese Lösung kann das Grüne von außen organisch bis an das Interieur eindringen, so daß es im Atrium als ein unteilbarer Teil des Pavillons zur Geltung kommen kann. Dieses Atriumelement war der Ausgangspunkt der Dispositionslösung der eigentlichen Ausstellung. Das projektierte Prinzip ermöglicht es, das erste Stockwerk des Pavillons mit einem vollen Umfassungsmantel gegen den Lärm der Ausstellung abzuschirmen, so daß der Besucher in eine Atmosphäre gelangt, in der er sich ganz konzentrieren kann. Das Parterre des Pavillons wird dagegen vollständig verglast, wodurch wir die ganze Masse entlasten und gleichzeitig den Ausblick ins Grüne des Atriums, allenfalls durch das ganze Gebäude, ermöglichen. Die Restaurationsabteilung hat eine eigene Eingangshalle mit einer Snackbar, die an die Zentralpassage anschließt.

Die Einfachheit der Lösung der Situation und der Disposition würden auch bei der architektonischen Gestaltung angewendet, die einerseits monumental wirken und zugleich alle Funktionen klar zum Ausdruck bringen soll. Die Architekten gingen von den Stahlkonstruktionen und von der leichten Montage und Demontage des ganzen Objektes aus. Deshalb betonten sie auch den Umfassungsmantel des Pavillons aus präfabrizierten Teilen, auf deren Oberfläche sie einheimisches Material, entweder Glas oder Keramik, verwenden wollen. Das Restaurant soll in seiner architektonischen Lösung auch als Kontrast wirken, was sie durch große Glasflächen erreichen wollen, die mit eingesetzten Platten abwechseln.



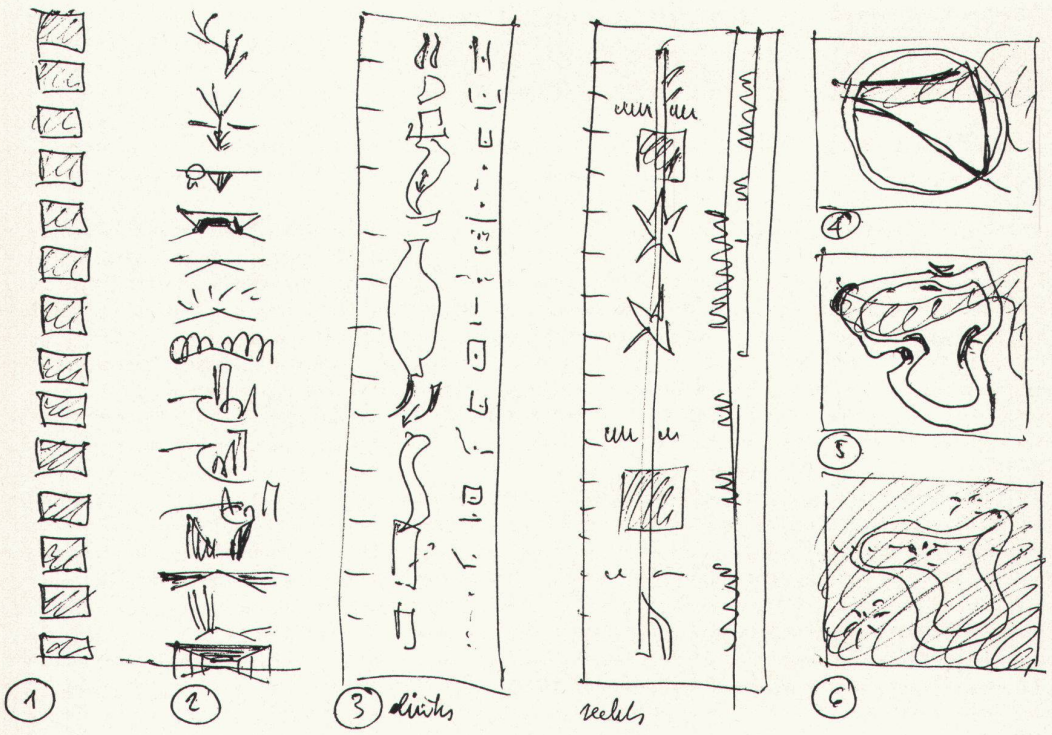
Modellaufnahme des Tschechoslowakischen Pavillons an der Weltausstellung 1967 in Montreal

Wir greifen heraus

Donald Appleyard, Kevin Lynch and John R. Myer: The View from the Road

64 Seiten, zahlreiche Skizzen und Photos Verlag des Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, Mass., 1964

Vor einigen Jahren hatte Kenvin Lynch das Buch «The Image of the City» ge-



The View from the Road. Skizze der Analyse und der Neuplanung nach Kevin Lynch

1
Die Aufzeichnung einer Fahrt auf einer Autobahn. Hier: ein Ausschnitt aus dem Projekt, das die Autoren Lynch, Appleyard und Myer für die Führung der Bostoner Autobahn ausgearbeitet haben

2
Elemente der Attraktion in der Zeichnung

3
Das Erlebnis in der Zwischensprache. Links: ein Raumbewegungsdiagramm; rechts: ein Orientierungsdiagramm

4
Zwei Projekte werden verglichen. Äußerer Ring: offizielles Projekt. Innerer Ring: Vorschlag der Autoren

5
Vorgeschlagene Lösung bei Tag. Raum-Bewegungsdiagramm

6
Vorgeschlagene Lösung bei Nacht. Raum-Bewegungsdiagramm

schrieben. Er versuchte damals festzustellen, welchen Eindruck die Form einer Stadt auf den Menschen mache. Er glaubt, daß selbst in der formlos scheinenden amerikanischen Stadt der Mensch es nicht aufgegeben hat, unbewußt nach einer Form zu suchen, die er als Bild – als Image – dieser Stadt in sich tragen kann.

Lynch hat jetzt zusammen mit Donald Appleyard und John R. Myer eine an der MIT in Cambridge durchgeführte ähnliche Untersuchung in Buchform herausgebracht unter dem Titel: «The View from the Road.» Diesmal werden die Eindrücke untersucht, die die Form der Umgebung auf den im Wagen auf einer Autobahn fahrenden Menschen macht.

Das Buch ist in gewissem Sinne die Fortsetzung des ersten: für Fortgeschrittene. Doch scheint gerade diese zweite Abhandlung dem mit der Materie nicht eng vertrauten Leser einleuchtender, wirklichkeitsnäher. Das könnte seinen Grund darin haben, daß vieles, wovon die Rede ist, dem Leser beim Lenken seines Autos selbst schon aufgefallen ist. Wogegen mit einem Fußgänger über die Gestaltung oder Verunstaltung seiner Umwelt reden zu wollen bekanntlich fruchtlos ist. Dem Fußgänger ist nichts aufgefallen, er weiß von nichts. Wenn er überhaupt seine Umwelt wahrnimmt, dann höchstens unbewußt, woraus der Anschein einer Unachtsamkeit entsteht, die dem Fußgänger auf Plakaten der Polizei ja bereits den Vergleich mit einem Huhn eingebracht hat.

Ganz anders der Automobilist. Er befindet sich während der Fahrt – gezwungenermaßen allerdings – in einem Zustand erhöhter Aufmerksamkeit. Er weiß aus Erfahrung, welche Bedeutung die Beachtung oder Nichtbeachtung der Umwelt, durch die er fährt, für ihn haben kann. Er *muß* dieser Umwelt seine Aufmerksamkeit schenken. Eine Weigerung könnte ihm oder anderen das Leben kosten. Also: wer Auto fährt, sieht mehr. Und wer über Ästhetik, Gestaltung der Umwelt und ähnliche eine Zeitlang für antiquiert gehaltene Themen reden will, wendet sich heute – wie dieses Buch beweist – mit Vorteil und Erfolg an den Automobilisten.

Wenn also der Fahrer bewußt sieht und erlebt – so sagen sich die Autoren –, dann kann dieser Fahrer auch seine Eindrücke schildern und, mit etwas Übung, sogar aufzeichnen. Die Autoren haben solche Aufzeichnungen gemacht oder machen lassen und stellen nun fest, daß es Eindruckssequenzen gibt, die interessanter, angenehmer, schöner sind als andere, und zweitens, daß die Unterschiede anhand der Aufzeichnungen meßbar sind, und drittens, daß man sich auf Qualitäten, die solche Eindruckssequenzen haben sollen, einigen und somit auch Autobahnen mit bewußter Absicht nach diesen Gesichtspunkten entwerfen könne. Die ästhetische Qualität einer Autobahnfahrt soll also zu einem mitbestimmenden Faktor der Projektierung werden, wie «Kosten», «technische Möglichkeiten», «Landeigentumsverhältnisse» usw.

Die vorgeschlagene Methode dient nicht der Erstellung schöner Bauwerke, sondern dazu, die Autobahnen so anzulegen, daß das Erlebnis des darauf Fahrens schön wird. Die Aufgabe gleicht dem Drehen eines Filmes in gegebener Landschaft, ein Vergleich, aus dem sich übrigens ein Einwand gegen die langfristige Nützlichkeit des von den Autoren vorgeschlagenen Vorgehens ableiten läßt. Nämlich: daß eine Landschaft während der Dreharbeiten sich meist nicht wesentlich verändert und der einmal gedrehte Film immer gleich bleibt, daß aber die Künstlichkeit der Landschaft einer urbanisierten Region (in die die Autobahn hineinkomponiert werden soll) nicht für Unveränderlichkeit bürgt. Charakteristische Objekte, die heute zu den Höhepunkten des Erlebnisses zählen, können morgen abgerissen sein, während neue Objekte neue Perspektiven ermöglichen. Die Komposition kann zerstört werden.

In anderer Hinsicht aber haben die Autoren der zeitlichen Veränderung Rechnung getragen. Sie haben die Wirkung von Autobahnfahrten sowohl bei Tag wie bei Nacht festgehalten und analysiert.

Die Etappen des Vorgehens der Autoren sind die folgenden: Sie versuchen als erstes, die Eindrücke einer Autobahnfahrt überhaupt festzuhalten, und bedienen sich dabei der Photographie sowie der Handskizze. Dann stellen sie fest, daß sich die Erlebnissequenzen aus Elementen der Attraktion (Brücken, Kurven, Steigungen, Einmündungen, Verkehrszeichen, markanten Bauten, Lichtern, rhythmisch wiederkehrenden Objekten entlang der Straße usw.) zusammensetzen. Zur einheitlichen Beschreibung dieser Elemente wird eine eigene Zeichensprache entwickelt. Die «Filmstreifen» der bloßen Registrierung werden mittels dieser Zeichensprache in Folgen von Attraktionen umgearbeitet. Erst diese

Darstellungen lassen dann Vergleiche zu.

Als Beispiel folgt die Analyse eines offiziellen Autobahnprojektes durch die metropolitane Region von Boston. Dann wird eine hypothetische neue Führung dieser Autobahn entworfen, deren Erlebnissequenzen Qualitäten aufweisen, die die Autoren am offiziellen Projekt vermissen. Zum Schluß werden die beiden Führungen miteinander verglichen.

«The view from the road» ist *ein* Gesichtspunkt unter vielen, die bei der Planung von Autobahnen berücksichtigt werden müssen. Für all diese Gesichtspunkte gibt es in Amerika heute Spezialisten, die zusammen ein Team bilden. Kein Zweifel, daß es auch in der Schweiz bald dazu kommen wird – wird kommen müssen.

Das ist eigentlich eine erfreuliche Botschaft für den in der Schweiz gegenwärtig so überforderten Bauingenieur, der auf allen Gebieten, vom Autobahnbau bis zum Wohnungsbau, Rat geben und Trost sprechen soll; eine Botschaft, die ihm verspricht, daß er sich nicht noch in ästhetischen, architektonischen, soziologischen, ökonomischen und medizinisch-hygienischen Fragen wird ausbilden lassen müssen, sondern daß ihn auf diesen Gebieten bald Spezialisten entlasten werden und daß er wieder den ihm vertrauten Platz im Team wird einnehmen können: jenen des Bauingenieurs.

Martin Geiger

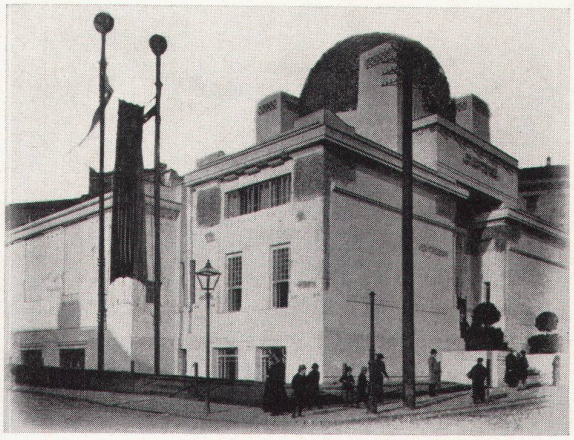
Geschichte der Moderne

Joseph Maria Olbrich

I. Der Schüler Joseph Olbrich

Obwohl sich der Jugendstil und die beginnende Moderne als Reaktion zum Historizismus entwickelten, wäre die Frage interessant, wieweit die Erstgenannten dennoch, zumindest unbewußt, ihre schöpferische Kraft dem Historizismus, dem Eklektizismus oder Stilpluralismus verdanken. Man denke an die aufsehenerregenden Vorlesungen des Kunsthistorikers Viollet-le-Duc, der im gotischen Architekten keinen Künstler, sondern einen Ingenieur sah. Wieweit auch kunsthistorische Kenntnisse und Arbeiten nicht nur eine Blüte des Historizismus in der Mitte des 19. Jahrhunderts brachten, sondern auch den Impuls für jenen Weg, den die Architekten zur Jahrhundertwende «revolutionär» beschritten, bleibt noch offen. Ich meine, daß wir im Augenblick die große und wertvolle schöpferische Kraft Antonio Gaudís entdecken, der seinen Weg als Restaurator des Klosters Poblet 1869/70 begann und dessen Weg logisch aus kunsthistorischen Erkenntnissen zu Häusern aus Stahlskelettkonstruktionen führte, deren Grundrisse besondere Freiheiten erlauben. Freilich verdankt er diese Lösungen auch der Tatsache, daß er die Strukturen der Natur studierte und befolgte.

Aber gerade das Studium der Gotik führte zu einem Studium der Natur. Jakob Falke schreibt 1860 in der «Wiener Zeitung» in einem seiner Artikel über das Kunstgewerbe: «Die Gotik nämlich studiert die Natur, vertieft sich gewissermaßen in das äußere Leben der Pflanze, indem sie den Bewegungen der Zweige und des Blattes folgt ...» Falke schreibt ebenfalls 1860, daß nun seit kurzem «ein ganz neues Genre des Ornamentes auflebt ... Diese Art, welche die Natur rein und ungetrübt wiedergibt, könnte man den naturalistischen Stil nennen.» Zuletzt sagt er, daß dieser naturalistische Stil «alle die besonderen Eigentümlichkeiten des Laubes, sein künstlerisches Leben, die Art seiner Bewegung und Zeichnung, wie es sich legt und windet, wie es sich zusammenfaltet und auseinanderrollt, wie es sich schmeichelnd anschmiegt oder trotzig hinausstarrt, vortrefflich wiedergeben kann». Dieser Stil finde darin seine Aufgabe, und es seien vorzugsweise Metallarbeiten, in denen er sich hervorgetan habe. Diese starke Abhängigkeit von einem Material für die wahre Durchbildung eines Stiles werde in der Zukunft der geschilderten Richtung Schranken setzen, folgert Jakob Falke. Einige Jahrzehnte später rankten sich Triebe und Blätter zu Kuppeln und wurden in Wien zu Dominanten großer Bauaufgaben.



1

2

3

4

1
Die Sezession in Wien von Joseph Olbrich, 1897–1898

2
Eingangspartie mit der Kuppel aus vergoldeten eisernen Lorbeerzweigen

3, 4
Details der Eingangspartie