Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 54 (1967)
Heft: 2: Kirchenbau

Rubrik: Stadtplanung

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: 15.07.2025

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

Fragment

Althaus

Das kleine Inserat hatte sich in die Spalte des Liegenschaftshandels der Basler «National-Zeitung» verirrt. Da stand, zwischen einem Einfamilienhaus und einem Renditeobjekt zu garantiert 6%, nötiges Kapital 300000 Franken, das rätselhafte Angebot: «Althaus zu verkaufen, 60 auf 60 cm, tel ...»
Nicht nur die Inseratenverwaltung der NZ, auch die offizielle Kunstwelt weiß nicht, wer Oskar Althaus war. Wohl kaum wird er in einem Künstlerlexikon erscheinen, und wenn, so brächte er es allenfalls auf die folgenden Stichworte: ca. 1907–1965; verspäteter Expressionist; Epigone der von Kirchner inspirierten Basler Maler Albert Müller und Hermann Scherer.
Ach, wie dünn und traurig sich das schreibt und wie unangemessen sie tönt, diese Wahrheit der Maßgebenden, gegenüber der Meinung von Tausenden in unserem Basel, die wissen, wer ihr Oski wirklich war, und die, wenn jemals ein Funke von Kunstsinn in ihnen aufblitzte, ihn diesem Althaus verdanken. Denn er weckte in ausgiebigem Maße und auf seine Weise das, was die moderne Kunst glaubt entbehren zu können: das Verständnis der einfachen Leute.
Wenn sich der geneigte Leser jetzt einen biereifrigen Volksbeglücker vorstellt, der belehrende Reden hält, so täuscht er sich. Althausens Hörsaal war das Wirtshaus, und sein Überzeugungsmittel eine gelöste, nicht zu imitierende Heiterkeit. Diese erlaubte es ihm, mit jedermann Bekanntschaft zu schließen und in jedes Gespräch, etwa am Nachbartisch, schlagfertig einzugreifen. Weh dem, der zu laut eine politische Phrase drosch – sei sie aus der linken oder der gutbürgerlichen Ecke: unter dem Gelächter des Lokals wurde sie zurückgewiesen; eine halbe Stunde später sah man den so Attackierten schon friedlich mit Althaus bechern; um Mitternacht zog die Gesellschaft ins Atelier, und am nächsten Tag wurde ein Bild gekauft.
Diese Schilderung des Wirtshaus-Künstlers unter den Bürgern, verspätete Belle Epoque, gibt nur die Hälfte. Man lebte solid: von morgens um sieben Uhr an wurde gemalt. «Gepinselt» – sagten die, die es wissen. Gemalt jene, die es kauften. Sie kauften es billig; für fünfzig Franken gab es ein großes Ölbild, das irgendwo über ein geblumtes Sofa und neben die Hochzeitsphotographie gehängt wurde, staunenswerter Findling im Reich der guten Stuben. Solche Sofas, solche Stuben gibt es viele, und fünfzig Franken sind schnell verbraucht, deshalb wurde eifrig gemalt. Die Themen: «Christus», «Die Fabrik», «Die Hure», «Der Wald», «Christus», «Die Hure» ...
Zuweilen gab es auch Ausstellungen. Dann kamen die Kritiker und urteilten wie Gotthelfs Käsehändler über die Käse aus der Vehfreude: sie sähen zwar aus wie Käse, schmeckten auch wie solche, aber eigentlich Käse seien sie nicht. Was konnten sie auch sonst schreiben? Althaus tat ihnen nicht den Gefallen, schlecht zu malen, noch geschmacklos zu sein. Er war ein wirklicher Maler, seine Formfindung war echt, und hinter seinen Bildern spürte man eine Persönlichkeit; er war nicht naiv und wurde deshalb auch von den vielen verstanden. Er lebte von den kleinen Leuten, aber er gab seine Bilder wohlfeil, und wer eines gekauft hatte, war glücklich. Dem Beispiel der großen Leute folgend, testet der Besitzer heute den Marktwert, wenn auch nicht über den Kunsthandel, sondern über den Liegenschaftsmarkt. L. B.

Stadtplanung

Wie fahren wir morgen?
Dieses Referat von Eugen Jud entstand in der Gruppe «Utopien» im Rahmen des FAW (Forschungsausschuß Wohnen, siehe WERK 10, 1966) unter Mitwirkung der Architekten Wolfgang Behles, Lorenz Moser und Jakob Schilling.

Nicht selten wird behauptet, das heutige Auto werde sich in den nächsten fünfzig Jahren von selbst überholen, weil es völlig ungeeignet sei, die Verkehrsprobleme der Zukunft zu lösen. So vorsichtig derartige Äußerungen auch aufzufassen sind – Entwicklungstendenzen auf internationaler Ebene lassen doch erahnen, daß die Zukunft wesentliche Änderungen bereithalten könnte. Die nachfolgend beschriebenen Entwicklungen, an denen zurzeit vorwiegend in den USA und England gearbeitet wird, muten teilweise sehr utopisch an. Sie können daher noch keineswegs in heutige Generalverkehrspläne eingebaut werden. Aber der Versuch soll trotzdem gewagt werden, einen Überblick über das schillernde Spektrum dieser Zukunftsideen zu geben.
Das Hauptziel der Forschung scheint gegenwärtig darin zu bestehen, eine Kombination von öffentlichem und privatem Verkehrsmittel zu finden, also sozusagen den raumsparenden «individuellen Massenverkehr» zu kreieren, welcher tatsächlich die Verkehrsnot wesentlich lindern könnte. Denn daß das heutige Automobil äußerst platzverschwendend ist, leuchtet sofort ein, beansprucht es doch beim Fahren rund 100 m² Fläche, weil es ja die nötigen Sicherheitsabstände zum nächsten Fahrzeug einhalten muß. Dabei ist es erst noch mit durchschnittlich nur 1,3 Personen besetzt. Allerdings bietet das heutige Motorfahrzeug einen vorzüglichen Service «von Tür zu Tür», also eine weitgehende Feinverteilung. Es kann auch jederzeit benützt werden und ist somit fahrplanunabhängig. Demgegenüber beansprucht das öffentliche Verkehrsmittel rund dreißigmal weniger Fläche pro Passagier, weil es die Zugsbildung erlaubt. Es bietet aber leider wenig Feinverteilung und ist fahrplangebunden.
Wenn es nun gelingen würde, die Vorteile beider Verkehrsarten zu kombinieren, ohne deren Nachteile mitzuschleppen, so wäre das ideale Verkehrsmittel der Zukunft gefunden. Hier einige tastende Lösungsversuche:

Mischform Bus/Untergrundbahn
Eine Mischform von einem Fahrzeug, das einem Untergrundwagen gleicht, aber auch mit Eigenantrieb als Bus betrieben werden kann, wurde schon häufig diskutiert. Es muß seitlich und an den Enden Türen aufweisen. Es soll sowohl auf Schienen als auch auf Straßen verkehren. Endlich soll es als Einheit eines Expreßzuges auf Schienen verwendbar sein. Der letzte Wagen des Zuges würde jeweils während der Fahrt abgehängt werden, so daß alle Passagiere, die an der ersten Station aussteigen wollen, im Zuge nach hinten marschieren müßten.

Huckepack-System (Piggyback Express)
Dieses System beruht auf dem Autoverlad, wobei die Eisenbahnwagen zwei- oder dreistöckig sein können und eine gewisse Breite aufweisen dürfen. Pro Stockwerk können bis sechzehn Kleinwagen verladen werden und speditiv verfrachtet werden.

Der Commucar
Der Commucar wurde 1964 vom US Department of Commerce für Verkehrslösungen im Nordosten der Vereinigten Staaten entwickelt. Der Commucar ist ein kleines, sehr leichtes Fahrzeug und kann bis zu vier Passagiere aufnehmen. Er kann Schienen entlang fahren (Zugsbildung), seitlich Strom aufnehmen oder aber unabhängig auf eigene Faust verkehren. Auf Siedlungsstraßen verkehrt er als Einzelfahrzeug; auf Autobahnen wird er elektronisch zu Zügen integriert.

Der Starrcar
Der Starrcar wurde von der Alden Self Transit System Corporation of Westboro, Massachusetts, entwickelt. Er ist ähnlich dem Commucar.

1

2

3

1, 2
Der Starrcar, gegenwärtig im Teststadium, kann als Individualfahrzeug verkehren (1) oder auf besonderen Fahrbahnen zu Zügen integriert werden (2). Da die elektronisch gesteuerten Fahrzeuge praktisch Stoßstange an Stoßstange verkehren, dürfte eine derartige Fahrspur 5 bis 10 mal mehr leisten als eine konventionelle. Die Kosten pro Fahrzeugkilometer werden auf rund 20 Rappen geschätzt

3
Der Teletrans befördert vier Passagiere und ist ausschließlich schienengebunden. Der Benützer kann sein Fahrziel auf einer Schalttafel eintippen und wird automatisch ohne Zwischenhalt ans Ziel gebracht. Maximalgeschwindigkeit: 72 km/h

Der Teletrans
Auch er gleicht dem Commucar in mancher Beziehung, ist jedoch immer an eine Schienenform gebunden.
Alle diese Systeme benötigen noch riesige Forschungen bezüglich elektronischer Steuerungen und mechanischer Verbesserungen. Immerhin können bestimmt die Fortschritte der Weltraumforschung auch auf dem Gebiet des innerstädtischen Verkehrswesens Verwendung finden. Nun einige Beispiele von zukunftsträchtigen Einzelentwicklungen:

Automatische Steuerung des individuellen Fahrzeuges
Einige Verfahren, wie man sie schon heute für den Flugverkehr und die Eisenbahnen entwickelt hat, zeigen zukünftige Entwicklungen an. Dies betrifft, um nur wenige zu nennen, automatische Streckenblockierung, elektronische Verkehrssignale, Radardetektoren, zur Feststellung von Hindernissen, Peilgitter usw. Bezüglich Expreßstraßenverkehr wurden in den letzten Jahren große Anstrengungen unternommen, diesen elektronisch zu steuern. Das bekannteste Projekt dieser Art wurde in Detroit auf dem John C. Lodge Freeway eingeführt. Ganz allgemein ist das Ziel derartiger Fernüberwachung, einen maximal günstigen Fahrzeugfluß herzustellen. Beim Eintritt auf die Expreßstraße könnte in Zukunft die Fahrzeugführung einer elektrischen Installation im Straßenbett überlassen werden, welche Geschwindigkeit und Fahrzeugabstände kontrollieren würde. Blocksignale würden von Computern gestellt, indem automatisch Beschleunigung und Bremsungen für Einzelfahrzeuge oder Gruppen von Fahrzeugen gerechnet würden. Überholen und Ausfahren würde ebenfalls kontrolliert und könnte mit oder ohne Wunschsignal des Fahrers erfolgen.

Neuartige Fahrgastabfertigung bei öffentlichen Verkehrsmitteln
Die Verbesserungen in der heutigen Fahrgastabfertigung dürften bald ihre Grenze erreicht haben und keine neuen Personaleinsparungen ermöglichen.
Hingegen ist die monatliche Rechnungsstellung durch den Computer noch nirgends auf der Welt verwirklicht, obschon sie seit Jahren geplant wird. So sieht beispielsweise der Bay Area Rapid Transit in San Francisco für jeden Fahrgast eine Lochkarte vor, die bei jeder Fahrt automatisch abgetastet wird und im Rechenzentrum gebucht wird. Periodisch werden dann die Rechnungen, eventuell via zentrale Datenbank der Stadt, verschickt.

Rollende Straßen und Trottoirs
Es wird zunehmend deutlicher, daß man in Großstädten schon bald den privaten Fahrzeugverkehr einschränken wird. Die Menschheit hat sich einige Zeit mit diesem Gedanken vertraut machen können: Es sind schon mehr als zweitausend Jahre her, daß Julius Cäsar sich durch das wachsende Verkehrschaos in Rom gezwungen sah, jede Benutzung rollender Transportmittel zwischen Sonnenaufgang und -untergang zu verbieten.
H. G. Wells hat in seinem Buch «The Sleeper Wakes» kontinuierlich bewegte Beförderungseinrichtungen wie Rolltreppen oder laufende Straßen beschrieben. Einige Versuche im kleinen Rahmen, Fließbänder für den Fußgängerverkehr zu verwenden, sind daher schon unternommen worden, beispielsweise in New York, zwischen Hauptbahnhof und Times Square, und in London, zwischen dem Monument und der Bank von England.

Rohrpost
Seit Jahrzehnten ist der Gedanke der Rohrpost dem Verkehrsplaner vertraut. Man kann sich jedoch fragen, ob nicht große Durchmesser geprüft werden sollten. Es könnte eines Tages ökonomisch werden, Containers mit Stückgütern oder auch Abfällen in ein unterirdisches System von untereinander verbundenen Röhren einzuspeisen. Anfangs- und Endpunkt könnte eine Station pro zehntausend Einwohner bilden, welche jeweils von Lastwagen bedient wird.

Fernmeldetechnik, Fernzeichner, Relaissatelliten
Eine sich anbahnende Entwicklung darf nicht unterschätzt werden: nämlich die Befehlsgebung an automatische Fabriken durch weitwegliegende Elektronengehirne. Sowohl die Meldung von der Fabrik als auch der Befehl an sie bewegen sich ja mit Lichtgeschwindigkeit, so daß theoretisch eine automatisierte Fabrik Hunderte von Kilometern von Städten entfernt liegen kann. – Mittels Fernzeichner kann es bald möglich sein, in Zürich einen Plan zu skizzieren, der gleichzeitig in Bombay auf einem Leuchtschirm abgelesen werden kann. Relaissatelliten werden schon in wenigen Jahren UKW- und TV-Wellen absolut störungsfrei von jedem beliebigen Punkt auf jeden andern beliebigen Punkt der Erde übermitteln. Der Transistorsender und -empfänger in Taschenformat kann also innert Kürze als Sprach-, Bild- und Schreibübermittlungsgerät jederzeit jedermann mit jedermann verbinden. Pläne, Briefe, Bücher können so drahtlos übermittelt werden. Ein Elektronengehirn im Sendezentrum kann alle Nachrichten und Schriftstücke auch beliebig lange speichern, so daß der Empfänger sie dann abrufen kann, wann es ihm paßt. Bei diesen Neuerungen gilt das Prinzip: Der beste Verkehr ist derjenige, der gar nicht entsteht. Mit andern Worten: Anstatt Menschen oder Güter werden Elektronen bewegt!
Spinnereien? Geniale Ideen? Wissenschaft? Der Geschichtsphilosoph Flechtmann nennt die Betrachtung dieser Dinge «eine neue Wissenschaft der Wahrscheinlichkeit». Bestimmt ist diese Bezeichnung zutreffend, wenn wir uns in aller Bescheidenheit an den Ausspruch Robert Jungks halten: «Eine Untersuchung der Zukunft darf sich wissenschaftlich nennen, wenn sie beginnt, sich selbst in Frage zu stellen, ihre Grenzen zu erkennen und sich auf Hypothesen über zukünftige Entwicklungen zu beschränken.» Eugen Jud