Editorial

Autor(en): **Jehle-Schulte Strathaus, Ulrike**

Objekttyp: **Preface**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **67 (1980)**

Heft 11: **Turin**

PDF erstellt am: **04.06.2024**

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

Ein Heft über die italienische Millionenstadt Turin. Wie kommen wir dazu? – Eine Nummer pro Jahr möchten wir einer Stadt widmen, nicht um den Merian-Heften oder Baedeker nachzueifern, sondern um Fragen der städtischen Architektur an einem Beispiel anzugehen, um exemplarische architektonische Qualitäten einer Metropole vorzustellen.

Turin ist Auto-Stadt. Turin ist aber auch barocke Residenzstadt und «città santa» wie Rom, da hier seit dem 16. Jahrhundert eine der wichtigsten Reliquien des christlichen Abendlandes aufbewahrt wird: das Grabtuch Christi. Schon diese Spannung zwischen historischer Substanz und industrieller Gegenwart ist herausfordernd.

Deshalb wird im Standpunkt nach den Motiven gefragt, die den Brennpunkten der Stadtentwicklung zugrunde liegen.

Die Verbindung zur Fiat-Stadt stellt ein Beitrag Agostino Magnaghis und Pier Giorgio Tosonis her: über die Revision des Stadtplans. Magnaghi war es auch, der zusammen mit Mariolina Monge und Luciano Re den Führer durch die moderne Turiner Architektur zusammengestellt hat. Es ist der erste seiner Art.

Turiner Vororte sind das Thema des Collettivo di Architettura. Giovanni Brino, der wie Magnaghi am Polytechnikum in Turin unterrichtet, stellt seine Studien zur Farbigkeit der Stadt vor. Brino schreibt auch über den verstorbenen Carlo Mollino, der sich als Architekt mit den «Turiner Themen» Automobil und Geschwindigkeit befasst hat. Es folgt eine Arbeit über das Phänomen der «wilden» Schrebergärten Turins, Spuren der Immigration aus dem Süden.

Hans Peter Bärtschi weiss von der Turiner Fabrik und Arbeiter-Siedlung eines Schweizer Textilindustriellen der Gründerzeit zu berichten.

Exemplarischen Bauten ist das Kapitel vorbehalten, in dem Turiner Architekten selbst zu Wort kommen. Zu diesen direkten Zeugnissen, zu den Kontakten mit Turinern überhaupt kamen wir nur dank unserem unermüdlichen fachmännischen Cicerone Edoardo Comoglio. Ihm gilt unser herzlicher Dank.

Ulrike Jehle-Schulte Strathaus

Pourquoi ce numéro sur la ville italienne de Turin? Nous nous proposons de consacrer chaque année un numéro de notre revue à une grande ville. Il ne s'agit pas de faire concurrence aux guides touristiques, mais plutôt d'aborder les questions de l'architecture urbaine par le biais d'exemples concrets et de faire ressortir les qualités architectoniques caractérisant ces métropoles.

Turin est un centre de l'automobile. Mais Turin est également une capitale baroque, ainsi qu'une «città santa», comme Rome, puisqu'elle abrite depuis le 16e siecle l'une des reliques les plus précieuses de l'Occident chrétien: le suaire du Christ. A elle seule, la tension qui se crée entre le substrat historique de la ville et son présent industriel est une source de stimulation.

C'est pourquoi nous nous interrogeons sur les origines des différents foyers d'évolution de cette cité.

La contribution d'Agostino Magnaghi et de Pier Giorgio Tosoni sur la révision du plan de la ville permet de situer la ville FIAT. Magnaghi est, avec Mariolina Monge et Luciano Re, l'auteur du Guide de l'Architecture moderne à Turin, une première en son genre.

Le Collettivo di Architettura a choisi pour sujet la banlieue turinoise. Giovanni Brino qui, comme Magnaghi, enseigne à l'Ecole polytechnique de Turin, présente ici ses études sur la coloration de la ville. Il évoque aussi la mémoire de l'architecte Carlo Mollino qui a traité les «thèmes turinois» de l'automobile et de la vitesse. Suit un travail sur le phénomène des jardins ouvriers sauvages, témoins de l'immigration méridionale. Hans Peter Bärtschi a choisi de parler de la fabrique turinoise et de la colonie ouvrière créées par un industriel suisse des textiles du Fin de Siécle.

Les bâtiments exemplaires ont été réservés au chapitre où s'expriment personnellement les architectes turinois. Ces témoignages de première main – ainsi que nos contacts avec des Turinois – nous les devons tous à notre infatigable et fort compétent «cicerone» Edoardo Comoglio. Qu'il en soit ici cordialement remercié.

Ulrike Jehle-Schulte Strathaus

An Issue on the Italian metropolis of Turin. How come? – We should like to devote one Issue annually to a city, not in order to emulate the Merian publications or Baedeker, but in order to tackle problems of urban architecture in terms of a concrete example, in order to present exemplary architectural qualities of a great city.

Turin produces automobiles. However, Turin is also a Baroque capital and a "città santa" like Rome, since one of the most important relics of Christendom, the Shroud of Christ, has been preserved here since the 16th century. The mere fact of this polarity between historic substance and present-day industrial reality constitutes a challenge.

For this reason, we are interested in looking into the motives behind the principal landmarks of this city.

An article by Agostino Magnaghi and Pier Giorgio Tosoni establishes a connection to the Fiat city: by dealing with the revision of the urbanistic plan.

It was also Magnaghi who, along with Mariolina Monge and Luciano Re, assembled the guide to modern architecture in Turin. It is the first of its kind.

Turin's suburbs are the theme of the Collettivo di Architettura. Giovanni Brino, who, like Magnaghi, teaches at the School of Technology in Turin, presents his studies on the urban colour scheme. Brino also writes on the late Carlo Mollino, who dealt as architect with the "Turinese themes" automobile and speed. There follows a study of the phenomenon of the "wild" garden plots of Turin, evidence of the immigration from the south. Hans Peter Bärtschi reports on the factory and workers' colony established by a Swiss textile entrepreneur in the last century.

Exemplary edifices are reserved for the chapter in which Turinese architects themselves are given the floor. We managed to obtain these direct statements, and got into touch with the Turinese at all, only owing to the tireless efforts of our expert cicerone, Edoardo Comoglio. To him we owe a special debt of gratitude.

Ulrike Jehle-Schulte Strathaus