Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 77 (1990)
Heft: 9: Stadien = Stades = Stadiums

Buchbesprechung

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: 13.07.2025

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

Warth, Kartause Ittingen
Richard Avedon «In the American West», Photographien
Cécile Wick – Photographien
30.9.–2.12.

Winterthur, Kunstmuseum
Richard Hamilton: Exteriors, Interiors, Objects, People
15.9.–11.11.

Zug, Museum in der Burg
Fritz Kunz und die religiöse Malerei
bis 23.9.

Zürich, Kunsthalle
Thomas Ruff
bis 21.10.

Zürich, Kunsthaus
Landschaft im Licht. Impressionistische Malerei in Europa und Nordamerika 1860–1910
Ilona Rüegg – Zeichnungen
bis 21.10.
Magnum – Fünf Jahrzehnte engagierte Photographie
bis 14.10.

Zürich, Museum für Gestaltung
Wissenschaftliches Zeichnen
bis 14.10.

Zürich, Museum Rietberg
Pahari-Meister. Höfische Malerei aus den Bergen Nord-Indiens
bis 21.10.

Zürich, Stiftung für Konstruktive und konkrete Kunst
Durch Farbe Farbigkeit erzeugen, Jean Pfaff – Arbeiten auf Papier 1987–1990
Camille Graeser, Das druckgraphische Werk
bis 21.10.

Architekturmuseen

(Ohne Verantwortung der Redaktion)

Basel, Architekturmuseum
Aktuelles Ereignis, Arbeiten im Zusammenhang mit der Nordtangente
bis 9.9.
Hannes Meyer und Basel
22.9.–11.11.

Berlin, Akademie der Künste
Brüder Luckhardt und Alfons Anker
bis 25.10.

Frankfurt, Deutsches Architekturmuseum
Museumsbauten in Frankfurt
bis Mitte November

Freiburg/Brsg, Architekturforum
Besichtigung neuester Architekturprojekte und Gespräch
4.10., 15.00 Uhr

Helsinki, Finnisches Architekturmuseum
Naamion Takana – Hinter der Maske – Das Leben der afrikanischen Dogon
12.9.–4.11.

Luzern, Architektur Galerie
Adolf Krischanitz
30.9.–28.10.
(Vortrag des Architekten am 29.9.1990, 15.00 Uhr im Lukas-Saal, Luzern, Morgartenstrasse 16)

Meilen, Ortsmuseum
Hans Fischli – Architekt, Maler, Bildhauer
28.9.–27.10.

Paris, Centre Georges Pompidou
Raymond Loewy
bis 24.9.
Capitales du nouveau design européen:
Milan
12.9.–31.10.
Josep. M. Jujol
19.9.–26.11.

Pontresina, Engadin, Galerie Nova
Gustav Peichl, Wien
bis 15.10.

Venezia, Galleria di Architettura
Lars Sonck (1870–1956)
15.9.–1.1.1991

Zürich, Architekturforum
Zürich-Nord – Stadtentwicklung am Stadtrand
bis 12.9.
Rudolf Olgiati
19.9.–17.10.

Einige Bücher über Los Angeles

«Mode wie Architektur stehen im Dunkel des gelebten Augenblicks, zählen zum Traumbewusstsein des Kollektivs.» (Walter Benjamin, *Das Passagen-Werk)*

Im *Passagen-Werk* hat Benjamin versucht, die Architekturen einer Stadt und einer Epoche als Traumbilder zu deuten. Die Pariser Passagen, Bahnhöfe, Museen und Panoramen des Neunzehnten Jahrhunderts sind für Benjamin ursprüngliche Manifestationen, in denen das kollektive Bewusstsein konkrete Form findet. Im Falle der kapitalistischen Gesellschaft des vergangenen Jahrhunderts verwirklicht sich diese Form in Bildern, in denen sich Utopie und Urgeschichte mischen. Eine konfliktgeladene Realität wird dadurch in phantasmagorischer Weise ergänzt, aufgewogen und glorifiziert. In den Passagen mischen sich pompejanische Motive mit der revolutionären Eisen- und Glastechnologie, kreuzen sich Brunenhalle und Warenhaus. Die Weltausstellungen werden zu Wallfahrtsstätten, dienen der «Inthronisierung der Ware». In den Panoramen wird Natur als spiegelbildliche Reproduktion in die Stadt eingeholt. Auf der Suche nach den Träumen und Mythen, die das Frühalter des Kapitalismus prägen, wünscht sich Benjamin «auf einen Passagenmythos mit einer legendären Quelle im Mittelpunkt, einer im innersten Paris entspringenden Asphaltquelle (zu) stossen».

Nicht im Zentrum von Paris, sondern im Zentrum von Los Angeles ist diese Asphaltquelle in Wirklichkeit zu finden – die La Brea Tar Pits am Wilshire Boulevard. Sie lieferte den Indianern und frühen Siedlern Material zur Dichtung von Booten und Hausdächern und ist heute eine ebenso kuriose wie populäre Attraktion. Nicht nur Asphalt entspringt dem Boden dieser Stadt, sondern auch Erdöl, das in den Zwanziger Jahren dieses Jahrhunderts Grundlage eines ihrer grössten Baubooms war. Asphalt und Erdöl sind nur einige der natürlichen Voraussetzungen, die in bemerkenswerter Art und Weise die Mythen und Träume unterstützen und illustrieren, denen Los Angeles seine Existenz schuldet. Was ist sinnvoller als Asphalt und Öl für eine Stadt, die die Freeways zur Agora und das Auto zum Fetisch machte. Wie kaum eine andere, moderne Stadt hat Los Angeles in den natürlichen Gegebenheiten seines Standorts die materiellen Voraussetzungen und den Stoff für Träume und Mythen gefunden, die seine Entwicklung zur Metropole leiten konnten. Wie kaum eine andere Stadt benötigte Los Angeles wirksame Traumbilder, um in knapp 200 Jahren aus einer Missionssiedlung, einigen Dutzend Soldaten, zwangsweise sesshaft gemachten Indianern und 44 weissen Siedlern zur Weltmetropole zu werden. Die Architekturführer helfen wenig, Los Angeles zu begreifen, denn auch sie sind aus dem traditionellen Sichtwinkel eines vor allem stationären Beobachters geschrieben, für den Städte monozentrale und konzentrische Gebilde sind. Wer Los Angeles verstehen und angebracht beschreiben will, muss sich anderer Schemen bedienen. Die beste Anleitung dazu ist Reyner Banhams «Los Angeles, The Architecture of Four Ecologies», eines der wenigen Bücher über Los Angeles, dessen Rezeption (neben anderen) im folgenden zur Diskussion gestellt wird.

Natur und Verkehr

In den noblen Quartieren Brentwood, Bel Air, Hillcrest und Riviera sind von der Strasse aus nichts anderes zu sehen als undurchdringliche, immergrüne Hecken, hinter denen sich Gärten, Villen und Swimmingpools verbergen. Neben dem Swimmingpool und der Sicht auf den Pazifik gilt hier die Grünhecke als eines der wichtigsten Statussymbole. Kein einziger dieser Bäume und keine einzige Pflanze ist einheimisch. Jede einzelne Pflanze, vom nordischen Nadelbaum bis zur mexikanischen Königspalme und zum australischen Eukalyptus, ist importiert. Die Gartensiedlung Los Angeles ist die grösste künstliche Oase der Welt. Auch da, wo sie sich am natürlichsten gibt, ist sie Menschenschöpfung. Natur ist in Los Angeles ebenso Machwerk und Traum wie Disneyland und der Strip. Sogar die Buntheit des Sonnenuntergangs über dem Pazifik ist vor allem den Emissionen der unzähligen Motoren zu verdanken.

Als 1885 die Santa Fe Railroads und 1876 die Southern Pacific Railways Los Angeles an ihre transkontinentalen Eisenbahnlinien anschlossen, war die ehemalige Missionssiedlung ein staubiges Dorf von 10000 Siedlern. 10 Jahre später hatte die Einwohnerzahl sich verfünffacht. 20 Jahre später war es eine Stadt von über 300000 Seelen. Von Beginn an war Los Angeles eine Schöpfung moderner Transportmittel. Die Eisenbahngesellschaften machten Geschäfte nicht nur mit dem Transport von Gütern und Passagieren, sondern auch mit Grundstückspekulation. Als Aufmunterungsprämien waren ihnen vom amerikanischen Kongress gewaltige Ländereien entlang der Geleise überschrieben wor-

den, die, einmal erschlossen, gewinnbringend verkauft wurden. Im Falle von Los Angeles, das im vorigen Jahrhundert die äusserste Grenze der USA bildete, musste nicht nur Land erschlossen, sondern mussten auch Käufer herangebracht werden, was nur durch intensive Propaganda und heisse Versprechungen möglich war. Den Farmern des Mittleren Westens und den Städtern der Ostküste, die heisse Sommer und bitterkalte Winter gewohnt waren, wurden von den Eisenbahnpromotoren in Südkalifornien ewiger Sonnenschein, mildes Klima, Gesundheit und Fruchtbarkeit verheissen. «Land of Sunshine» hiess ein frühes, in Los Angeles publiziertes Magazin, in dem Südkalifornien als die endgültige Erfüllung des amerikanischen Traumes von einem irdischen Eden präsentiert wurde. Die Einwanderer kamen in Scharen, als Touristen, als Gesundheitssucher, als Farmer. Rund um Los Angeles herum sprossen am Ende des vorigen Jahrhunderts zahlreiche Neusiedlungen aus dem Wüstenboden: Santa Monica, Long Beach, Pasadena, Anaheim und viele mehr. In wenigen Jahrzehnten war die Wüste in ein Paradies von Obstgärten, Orangenhainen und Weinbergen verwandelt. Die Erfindung des gekühlten Eisenbahnwagens ermöglichte es, die Botschaft vom kalifornischen Paradies in der marktgerechten Form der Sunkist-Orange im ganzen Land zu verbreiten.

Nicht nur der Verbindung mit den Städten des Mittleren Westens und der Ostküste, sondern auch der Vernetzung der zahlreichen, rapide wachsenden Siedlungen in der Küstenebene von Los Angeles untereinander dienten die Eisenbahnen. Im regionalen Raum wurden sie durch die Big Red Cars der Pacific Electric Railroads ergänzt. Ein dichtes, geleisegebundenes Verkehrsnetz erlaubte es seit dem Ende des letzten Jahrhunderts den Angelenos, am Fusse der Berge zu wohnen, in der Ebene Obst für den Export zu produzieren und am Wochenende an den pazifischen Stränden zu promenieren. Von Anfang an ermöglichten die Eisenbahnen, was später die Freeways und das Auto weiterentwickelten, nämlich fast unlimitierte Mobilität für jedermann. Noch heute folgen die wichtigsten Freeways den ursprünglichen Linien der Eisenbahngeleise.

Paradies ohne Wasser

Sonne und Raum waren in Los Angeles im Überfluss vorhanden, um den Traum von paradiesischer Freiheit und Fruchtbarkeit für viele Realität werden zu lassen. Was fehlte, war Wasser. Von allen Siedlungen besass Los Angeles, die älteste unter ihnen, am Ende des letzten Jahrhunderts weder ökonomisch noch politisch dominierend, am meisten Wasser, denn es war am Ufer des Porciuncula River gelegen, der periodisch von den San Gabriel Mountains gespiesen wird. Diese natürliche Wasserquelle erwies sich jedoch sehr bald als ungenügend, um den Durst der Region zu stillen. Ein Projekt monumentalen Ausmasses wurde deshalb konzipiert, auf das die Einwohner von Los Angeles ihr ganzes Vermögen und ihre ganze Zukunft setzten. Der Owens Valley Aqueduct, ein System von Kanälen, Staudämmen, Tunnels und Brücken, das die Wasser eines gesamten Bergtales in den kalifornischen Sierras sammelt und über 400 Kilometer Entfernung nach Los Angeles bringt, wurde 1913 fertiggestellt. Er wurde zur Grundlage des Aufschwungs der Metropole Los Angeles, und sein Realisator, William Mulholland, muss als der wirkliche Gründer der Stadt angeschaut werden. Eine Nachbarsiedlung nach der andern sah sich gezwungen, von Los Angeles eingemeindet zu werden, um Zugang zum kostbaren Wasser zu erhalten. Wasser ist der Grund, warum Los Angeles heute nicht Hollywood, Pasadena, Anaheim oder Santa Monica heisst.

Wasser ist die notwendige Voraussetzung, aber auch die dunkle Unterseite des südkalifornischen Traumes vom irdischen Paradies. Um den Garten in der Wüste zu bewässern, wurde ein natürlicher Garten, das Owens Valley, gegen den verspäteten Widerstand seiner Einwohner zur Wüste gemacht. Wasser erlaubte es einigen prominenten Geschäftsleuten und Politikern, unter ihnen Harry Chandler und Harrison Gray Otis von den Los Angeles Times, Henry E. Huntington, Besitzer der Pacific Electric, E. H. Harriman, Präsident der Southern Pacific, ihren Einfluss auf die Stadt und ihre Reichtümer zu vervielfachen. Sie hatten riesige Ländereien vor allem im San Fernando Valley als Wüste billig erworben, welche nun mit dem zugeführten Owens-Valley-Wasser als teures Farm- und Gartenland weiterverkauft werden konnten. Hier liegt die historische Inspiration für Polanskis «China Town». Wie im Falle der Eisenbahnen zuvor erwies sich Los Angeles einmal mehr als monumentale Grundstückspekulation. Der Traum vom Garten Eden verlangt nicht nur kostspielige Investitionen, sondern warf auch astronomische Gewinne ab.

Folgerichtig waren dann auch die folgenden, immer gigantischeren Projekte, um noch mehr Wasser in den südkalifornischen Garten zu bringen. Nach 1940 konzentrierten sich die staatlichen und privaten Anstrengungen auf den Colorado River, der die südwestlichen Rocky Mountains entwässert und auf seinem Weg zum Pazifik die farbenreichen Schluchten des Grand Canyon formte. Nach zwanzigjährigem Bauen von Dämmen, Wassertunnels und -kanälen, die zum Hauptteil Südkalifornien dienen, war der Colorado so intensiv genutzt, dass er das Meer nicht mehr erreichte. Ein weiterer Fluss war dem künstlichen Paradies geopfert. Wie alle andern liess auch er eine Menge problematischer Sedimente zurück, auf die Donald Worster in «Rivers of Empire» hinweist. Die Probleme reichen von der Versalzung der Böden zur Versandung der Stauseen, vom Verlust natürlicher Landschaften zum Verlust demokratischer Freiheiten, die auf Kosten der zentralistischen Struktur einer «hydraulischen» Gesellschaft gehen. Wie die Traumbilder, die Benjamin am Falle Paris beschreibt, ist auch der Traum vom Paradies Los Angeles aus Urgeschichte und Utopie, aus glänzendem Schein und konfliktgeladener Realität gemischt.

Palmen und Disneyland

Den frühen, urgeschichtlichen wie utopischen Traum vom irdischen Paradies begleitete ein zweiter – jener eines romantisierten Mediterranismus, der Los Angeles als amerikanischen Nachfolger Roms und Athens sah. Der Anknüpfungspunkt an Ort und Stelle war nicht nur das vergleichbare Klima, sondern auch die mexikanische Vergangenheit Kaliforniens und ihre sichtbare Hinterlassenschaft in den Ruinen der franziskanischen Missionen. Zu diesem Traum gehörten die überall sichtbaren Königspalmen, ohne die auch heute noch kein Bauprojekt propagiert, illustriert und dekoriert werden kann, wie auch die heute weitgehend verschwundenen Orangenhaine und Weinberge, die ihren Besitzern einen klassischen Lebensstil ermöglichten, der Arbeit und Kultur verband. Die sichtbarsten Zeugen des mediterranen Traumes sind jedoch Gebäude, auf die hier nur kurz hingewiesen werden soll, da sie vom Thema dieses Essays wegführen. «Mission-Style» wurde bald nach der Jahrhundertwende zum bevorzugten lokalen Baustil. Im Falle von Irving Gill (1870–1936), eines amerikanischen Vorläufers der Moderne, hiess «Mission-Style» schmucklose, weisse Baukuben, die sich um Innenhöfe gruppierten und sich freiförmig in Gärten ausbreiteten. Weit weg von den Zentren der europäischen Avant-Garde entwarf Gill zwischen 1900 und 1915 eine Serie von Bauten, in denen er mit ornamentlosen Kuben, mit Eisenbeton und Vorfabrikation experimentierte und viele Errungenschaften der Moderne vorwegnahm. Gills Architektur wurde jedoch ebensowenig zum allgemein akzeptierten Modell wie später die bemerkenswerten Experimente der österreichischen Emigranten Rudolph Schindler und Richard Neutra. Die meisten Bauherren, Grundstückpromotoren und Architekten bevorzugten eine eklektischere Interpretation der historischen Vorbilder, eine illusionäre Mischung von verputzten Wänden und Holzskelettkonstruktion, von applizierten Holzbalken, römischen Ziegeln, Innenhöfen, Säulen und Arkaden. Vorbild war Frank Millers um 1890 erbautes Mission Inn in Riverside, das vom Historiker Kevin Starr als «neo-franziskanische Fantasie von Höfen, Patios, Hallen, Torbögen und Kuppeln» beschrieben wird. Ein anderes Vorbild war das 1900 von Abbot Kinney begonnene Venice am pazifischen Strand, eine Kopie des Originals komplett mit Rialto, Kanälen, Gondolas und Gondolieri. Venice, heute ein Mekka für Surfer, Skater und Bodybuilder, war ein finanzielles Fiasko, gleichzeitig aber auch Vorläufer für Disneyland.

Mobilität und Raum

Die Anziehungskraft der frühen Traumbilder war so stark, dass ihr Erfolg bald ihre materiellen Grundlagen zu zerstören begann. Die rapide wachsenden Bungalowquartiere überdeckten Orangenhaine und Weinberge, bis nur noch Strassennamen und vereinzelte Orangenbäume in den Gärten an das Vergangene erinnerten. Die Tourismusindustrie, die Filmindustrie, die Entdeckung von Erdöl, später im zweiten Weltkrieg die Rüstungsindustrie wurden zu den neuen Wachstumsmotoren. Nach dem Krieg siedelten sich viele

der GI, die in Südkalifornien die Truppenschiffe der pazifischen Flotte bestiegen hatten, hier an, dem Traum von Sonne, Raum und Freiheit folgend. Dies zwang zu einer Modifikation der dominanten Traumbilder. Orangenhain und Weinberg wurden durch Swimmingpool und Strand abgelöst. Zusätzlich begann das Automobil nach dem Krieg den Traum von unbeschränkter Mobilität in den Vordergrund zu schieben. Nicht von ungefähr wurden die neuen Autobahnen «Freeways» getauft.

Für Wallace Stegner, den literarischen Porträtisten des amerikanischen Westens, ist Kalifornien End- und Höhepunkt der amerikanischen (Ein-) Wanderung. Den Westen sieht er vor allem als ein Nachtlager für die modernen Scharen technisierter Nomaden. Die im kalifornischen Oakland aufgewachsene Gertrude Stein schrieb von ihrem Heimatstaat: «Stelle Dir einen Raum vor gefüllt mit Bewegung.» Von Oakland soll sie gesagt haben: «There is no there there.»

Hier im amerikanischen Westen dominiert der bewegungsgefüllte Raum des Wanderers, des Wanderarbeiters, der von Job zu Job zügelt, des Touristen, der die milden Winter sucht, des Rentners der im «Mobil-Home» die Freiheit der Landstrasse sucht, nicht der stationäre Ort des Siedlers. Auf die Frage, wie weit es von hier nach dort ist, antwortet der Südkalifornier typischerweise mit der Fahrzeit und nicht mit einer geografischen Distanz. Der wichtigste architektonische Beitrag des amerikanischen Westens ist konsequenterweise das Motel und das Drive-in als Kino, Bank, Kirche, Restaurant, Abdankungshalle etc. Das erste, 1925 erbaute Mo(tor-Ho)tel ist heute noch drei Fahrstunden nördlich von Los Angeles in San Luis Obispo zu sehen. Hier erschienen die applizierten Fassadendekorationen und das Provisorische amerikanischer Bauten nicht so sehr als Missgriff und Mangel denn als integraler und notwendiger Bestandteil einer spezifischen Raum- und Lebensinterpretation, die in Los Angeles ihre konsequenteste Verkörperung gefunden hat.

Raum – Hierarchien

Bewegung ist, was Los Angeles dominiert. Banham weist auf die räumliche Hierarchie der Stadt hin, auf die Dominanz von Verkehrsflächen, Freeways, Roadways und Parkings und auf die sekundäre Rolle von Gebäuden. Gebäude verschwinden in den Weiten der sie umgebenden Parkflächen, und die monumentalsten Bauwerke sind die Kreuzungen der Freeways. Der Angeleno verlebt einen grossen Teil seines Tages im Auto auf den Freeways. Hier ist Bewegung nicht so sehr ein Mittel zum Zweck, um von einem Ort zum andern zu gelangen. Bewegung ist weitgehend Selbstzweck, höchster Ausdruck und Zelebration des modernen Lebensverständnisses. Stationäre Orte, die in Bauten sich verkörpern, Häuser, Supermärkte, Verwaltungsgebäude, Kirchen, Museen, sind Mittel zum Zweck, nicht so sehr im traditionellen Sinn einer schützenden Raumhülle, sondern im Sinne von Tankstellen, wo nur genügend lange angehalten wird, um den Tank zu füllen. Bewegung ist die oberste Funktion, in ihrem reinsten Ausdruck selber ziel- und zwecklos. Es ist symptomatisch für die räumliche Rangordnung dieser Stadt, dass sie auch heute noch kein Wahrzeichen aufzuweisen hat im Vergleich zu New Yorks Empire State Building und Statue of Liberty, zu San Franciscos Golden Gate Bridge, Chicagos Sears Towers oder zum Eiffelturm – aller Ausdruck eines ort- und objektbezogenen Raumverständnisses. Das Fernsehen muss immer noch zu den Hollywood-Buchstaben Zuflucht nehmen, um auf Los Angeles zu verweisen.

In Los Angeles ist der Freeway der zentrale Raum, der öffentliche Kollektivraum, die Agora, und das Auto ist lebensnotwendiger als die Behausung. Auf den Freeways verbringt der Angeleno einen bedeutenden Teil seines Tages, unterstützt von einem Netzwerk von Unterhaltungs- und Informationssendern, mit seinen Mitbürgern mittels «carphones» in Verbindung. Banham bemerkt richtigerweise, dass für den Angeleno die Freeways und das Auto ein «allumfassender Ort, eine kohärente Lebensauffassung, ein kompletter Lebensstil» darstellen. Die Freeways sind die Kathedralen dieser Stadt, in denen sich Rituale abspielen, die an kollektiver Organisation, an Andacht und Konzentration, an Aufwand und Pracht keinem kirchlichen Vorbild nachstehen. Es ist bezeichnend für die Ambivalenz des Traumbildes Freeway und Automobil, dass es in der täglichen Wirklichkeit ein Höchstmass an Konformität und Einfügung in ein strikte geordnetes Ritual verlangt.

Traditionelle Architektur hat in einem Bewegungsraum, der auf ein Durchschnittstempo von 55 Stundenmeilen ausgelegt ist, wenig Sinn. Gebäude treten in den Hintergrund, reduzieren ihre Formen auf schnelle Lesbarkeit, funktionieren als Zeichenträger. Ganz anders müssen dagegen die Innenräume der Gebäude gestaltet sein, denn sie werden so anders erlebt als der Aussenraum. In der Architektur von Los Angeles sind deshab klare und scharfe Kontraste und Grenzen zwischen Innen- und Aussenräumen wesentliche Gestaltungselemente. In der lokalen Tradition der Hausarchitektur ist die wichtige Verbindung von Aussen- und Innenraum, die zum Beispiel in Neutras Häusern zelebriert wird, nur möglich hinter dem Schutz von Gartenhecken und Mauern.

Topografie und Haus

Die Topografie kommt dem horizontalen Ideal des motorischen Bewegungsraumes sehr nahe. Das Land gleicht dem Blatt Papier oder dem Bildschirm, auf denen Planer, Ingenieure und Architekten ihre Formen zeichnen, die hier auf direktestem Wege in Holz, Stahl und Beton umgesetzt werden können. Die leichten Konstruktionen können fast so leicht und schnell wieder entfernt werden, um etwas Neuem Platz zu machen, wie der Radiergummi einen Strich vom Papier entfernt. Wo die Topografie sich von der Gleichförmigkeit des Papiers entfernt, wird mit technischen Mitteln nachgeholfen. Häuser werden auf künstliche Plattformen gestellt, Hügelkuppen werden eingeebnet, Berghänge werden terrassiert, um ganze Quartiere von Dutzendhäusern im Schachbrettmuster aufstellen zu können. Die modernen Baumaschinen lassen sich von den Bergen nicht von ihrem horizontalen Raumbild abbringen. Sie zwingen den Bergen ihr Raumgesetz auf. Den resultierenden, zerstörerischen Erdrutschen und Überschwemmungen nach Winterstürmen versucht Los Angeles mit gigantischen Schlammauffangbecken zu begegnen. Der Gefahr zerstörerischer Erdbeben anderseits wird vor allem mit Vergessen und Verdrängen begegnet.

In Los Angeles manifestiert sich eine Urphantasie der amerikanischen Gesellschaft, der modernen technischen Gesellschaft überhaupt, nämlich die des Raumes als «tabula rasa», als grenzenloses, uniformes Kontinuum, das der technischen Intervention des Homo Faber nur den geringsten Widerstand bietet. In Los Angeles kleidet sich diese Phantasie in den Traum von der uneingeschränkten, individuellen Mobilität. Wie jeder Traum ist aber auch dieser aus Realität und Illusion gemischt. Der Verkehr auf den Strassen wird nur solange in Bewegung gehalten, wie die Mengen von Fahrern sich an die Gesetze des Kollektivs halten, und sein Erfolg zerstört seine materiellen Grundlagen. Symptome sind die zunehmenden Verkehrsstockungen und Verzögerungen im Bau neuer Freeways, die in letzter Zeit zunehmenden Akte individueller Rebellion in der Form von Freewayschiessereien, die zunehmende Luftverschmutzung, die die Luftqualität an zwei von drei Tagen unter die gesetzlichen Limiten absinken lässt. Zeichen dafür, dass der Traum noch nicht totgesagt werden kann, ist aber auch, dass ein neues lokales und regionales Verkehrsnetz bereits in Funktion ist in der Form von «commuter-planes», von Pendlerflügen.

Hauptstadt des 20. Jahrhunderts?

Während Benjamin auf das erlösende Erwachen vom Traum hoffte, auf das seine literarische und philosophische Arbeit hinzielte, scheint Los Angeles eine gegensätzliche Erfahrung zu bestätigen, die besagt, dass auf jeden Tag eine weitere Nacht folgt und dass jeder Traum durch einen andern ersetzt werden kann. Nicht zufällig ist Los Angeles seit William Seligs «The Count of Monte Christo», der als erster Film im Winter 1907 in Los Angeles fertiggedreht wurde, untrennbar mit der Traumfabrik Hollywood verbunden. Anfänglich machte sich Hollywood die natürlichen und künstlichen Traumbilder, die Los Angeles zu bieten hatte, nutzbar. Bald fügte es die seinen hinzu in der konkreten, architektonischen Form von Kinopalästen und den Villen und Schlössern seiner Stars, aber auch in der Form von Phantasien, die nur auf der Leinwand und auf dem Bildschirm Form finden konnten. Im Medienraum, der alle städtischen Grenzen, auch die einer Megasiedlung wie Los Angeles, sprengt, müssen heute die neuesten Traumbilder gesucht werden. Wie sich diese Bilder mit der Stadt, wie sich der Medienraum mit einem städtischen Raum verbinden und jenen überlagern, stellt ein theoretisches und praktisches Problem dar, das von Planern, Architekten und Historikern noch kaum aufgenommen worden ist, obwohl es für das Verständnis der neuesten Siedlungsentwicklungen von grösster Bedeutung wird.

In seiner heutigen Form muss der Siedlungsraum von Los Angeles vor allem als Verkörperung des Traums von der individuellen Mobilität gelesen werden. Er dominiert die Realität und alle andern konkurrierenden Traumbilder. Er allein dürfte Grund genug sein, um in Anlehnung an Benjamins Paris-Essay, Los Angeles zur Hauptstadt des 20. Jahrhunderts zu machen.

Georg Buechi

Literatur:
Reyner Banham, Los Angeles The Architecture Of Four Ecologies (Middlesex: Penguin Books, 1971)
Kevin Starr, Inventin The Dream (Oxford: Oxford Univ. Press, 1985)
Wallace Stegner, The American West as Living Space (Ann Arbor: The Univ. of Michigan Press, 1987)
Donald Worster, Rivers Of Empire (New York: Pantheon Books, 1985)

Nachruf

Zum Tod des Architekten Friedrich Wilhelm Kraemer

Das Lebenswerk von Friedrich Wilhelm Kraemer, der am 18. April 1990 in Köln gestorben ist, hat sich in zwei Bereichen manifestiert, die eng miteinander verbunden sind:

Zum einen durch eine grosse Zahl von Bauten, zum anderen in der Erinnerung seiner Schüler durch die 27jährige Lehrtätigkeit an der TU Braunschweig.

Braunschweig war der Ort, an dem der am 10. Mai 1907 in Halberstadt geborene Friedrich Wilhelm Kraemer selbst studiert hatte. Bereits mit 21 Jahren – für heutige Studenten schier unvorstellbar – erhielt Kraemer sein Diplomzeugnis. An der gleichen Hochschule wurde er Assistent bei Mühlenfort, um von 1935 an in dessen Privatbüro die erste praktische Erfahrung zu sammeln.

Als Soldat wurde Kraemer durch einen Kopfschuss schwer verletzt und zeitweise gelähmt. Den langen Lazarettaufenthalt nutzte er, um ebenso schnell eine Dissertation über die klassischen Theaterbauten von Krahe und Ottmer zu erarbeiten. Als frischgebackener Dr.-Ing. wurde er kurz nach dem Kriege Stadtbaurat von Braunschweig und 1946, ein halbes Jahr darauf, als erster und zunächst einziger Architekturprofessor an die TU berufen.

Er hat auf den Trümmern des Kriegsendes, unter denen auch das Berufsbild des Architekten verschüttet war, neue Fundamente für die Architekturlehre geschaffen. Zusammen mit seinen Kollegen, insbesondere mit Dieter Oesterlen, hat er der Architektenausbildung in Braunschweig eine praxisorientierte Kontur verliehen, bei der jedoch dem Anliegen einer guten baulichen Gestaltung übergeordnete Bedeutung zugemessen wurde.

Seine über Braunschweigs Grenzen hinaus Legende gewordenen «Freitags-Andachten» waren gutbesuchte Vorlesungen, in denen Kraemer seine Theorien vom Schönen in der Architektur, von den Gesetzen der Proportion und der Materialfügung in sprachlich sehr präziser Form vortrug. Es war ihm ein Anliegen, seine Gedanken für jedermann verständlich auszudrücken und den Dünkel professoraler Wissenschaftlichkeit zu meiden. Er gründete seine Analysen und Betrachtungen, wie er selbst bekannte, nicht auf eine philosophisch ästhetische Bildung, an der es ihm mangelte, sondern auf seine praktische Erfahrung, sein handwerkliches Umgehen mit dem Bauen und seinem Gefühl für Proportionen und Räume. Sein eindeutiger und unverrückbarer Standort als kritisierender Lehrer gab seinen Studenten klare Orientierung und provozierende Reibungsfläche zugleich.

Kraemer, den ich während meines Studiums in Braunschweig nie habe zeichnen sehen, inszenierte seine Korrekturen wie Audienzen. Ein Dutzend Studenten wurden gleichzeitig «hereingebeten» und präsentierten ihre Arbeiten auf einem sehr niedrigen, grossen Tisch. Kraemer reagierte teils zustimmend und ermunternd, teils sarkastisch, teils humorvoll mit geistreichen Zitaten und Analogien. Er führte die Auseinandersetzung mit den Studentenentwürfen nicht über den Bleistift, sondern über das gesprochene Wort. Dabei war er jedoch keineswegs dogmatisch, sondern hat den individuellen Intentionen jedes einzelnen freie Entfaltung zugestanden, jedoch immer streng darauf geachtet, dass die Entwürfe für ihren Nutzungszweck logisch entwickelt sowie konstruktions- und materialbautechnisch durchdacht und zeichnerisch gut dargestellt waren.

Kraemer war die Autorität der Architekturfakultät in Braunschweig. Seine eigene Begeisterungsfähigkeit und sein ausgeprägter Optimismus vermochten sich als Begeisterung auf die Studenten zu übertragen.

Kraemer, dessen kritisches und reaktionsschnelles Urteilsvermögen gepaart mit Eloquenz, Schlagfertigkeit und gelegentlicher Scharfzüngigkeit eine Distanz zu seinen Mitarbeitern und Studenten herstellte, wurde gleichwohl mit dem liebenswürdigen Spitznamen «Alex» bedacht, dessen Ursprung bis heute unbekannt geblieben ist.

Viele der heute freiberuflichen oder in leitender Funktion in Verwaltungen und Büros tätigen Architekten haben ihre Qualifikation bei Kraemer und in der von ihm entscheidend geprägten Braunschweiger Architekturschule erworben.

Kraemer war in erster Linie Lehrer, obgleich er seit Anbeginn seiner Karriere eines der renommiertesten und meistbeschäftigten Architekturbüros in der Bundesrepublik Deutschland leitete, das sich noch heute, geführt von seinem Sohn und mehreren Partnern, anerkannter Reputation erfreut. Das Œuvre seines persönlichen Schaffens verteilt sich auf nahezu vier Jahrzehnte – am 1. Januar 1985 hatte sich Friedrich Wilhelm Kraemer aus der aktiven Mitwirkung innerhalb der Sozietät Kraemer, Sieverts + Partner zurückgezogen.

In der Zeitspanne von 1945 bis 1985 hat sich in der Architekturszene viel bewegt. Die Spuren dieser Veränderungen haben auch das Schaffen Kraemers geprägt. Zum tieferen Verständnis ist es hilfreich zu wissen, dass Kraemer ein grosser Schinkel-Verehrer war und aus der zeitgenössischen Architektur Schmidthenner und Bonnats zu seinen herausragenden Vorbildern zählten.

Besonders bemerkenswert bleibt, dass die frühesten seiner Werke, zumindest für mich, zu den einprägsamsten zählen, obgleich sie weder durch Grösse noch Inhalt zu den dominanten gehören. Da stehen allen voran das Haus Sandfort (1956), die Volkswagenvertretung Max-Voets (1956), die Werkstattgebäude für Rollei und das Kaufhaus Flebbe, alle in Braunschweig.

Der Primus inter pares aus dieser Zeit ist wohl das Bürohaus der Unterharzer Berg- und Hüttenwerke in Goslar.

Diese und weitere Beispiele weisen eine sehr einheitliche Handschrift auf. Der Volksmund würde sie als «Kisten» bezeichnen, weil sie kubisch klare Baukörperformen aufweisen. Es handelt sich jedoch um äusserst präzise und klare puristische Bauten, die sich durch ein hohes Mass an Leichtigkeit und Grazilität ausweisen, die bei aller Strenge luftig und leicht sind und die vor allem einen meisterhaften Umgang mit den Proportionen erkennen lassen. Einflüsse aus Skandinavien und den USA sind unverkennbar.

Die Bauten und Entwürfe der darauffolgenden Jahrzehnte lassen nur bedingt eine Kontinuität zu den frühen Werken erkennen. Zu unterschiedlich sind die konzeptionellen Ansätze der Entwürfe, zu vielgestaltig, fast beliebig, die ästhetischen Mittel.

Kraemer, der sich zunehmend, wie sein Sohn Kaspar mir gegenüber bekannte, der Profanität des alltäglichen Bauschaffens entzog und sich der Lust am Schönen widmete, liess wohl auch die Zügel einer einheitlichen Architektursprache – im Inhaltlichen wie im Formalen – locker und übte Toleranz gegenüber dem Zeitgeist und dem individuellen Ausdruck seiner Partner.

Zu den herausragenden Merkzeichen aus dem Architekturschaffen der Architektensozietät zählen für mich die Hauptverwaltung der DKV (1966) und das Verwaltungsgebäude der GEW (1980), beide in Köln. Diese Projekte sind vor allem auf dem Gebiet des Grossraumbürohauses konzeptionell richtungsweisend. Bürobauten stellen in Kraemers Bauschaffen den bei weitem grössten Teil dar.

Eine viel persönlichere architektonische Leidenschaft Kraemers, der Zeit seines Lebens eine affirmative Beziehung zum Dom in Halberstadt hatte, tritt möglicherweise bei denjenigen Bauten der späteren Phase deutlicher hervor, die eine Auseinandersetzung mit der Baugeschichte herausforderten.

Bei der Auguster-Halle der Herzog-August-Bibliothek in Wolfenbüttel, deren Umbau Kraemer mit besonderem persönlichem Einsatz betrieb, gelang ihm eine überzeugende Synthese seiner puristischen und minimalistischen Stilmittel mit der Üppigkeit des Barocks. Über das Ergebnis war er selber besonders beglückt. Die von ihm hochgehaltene Schmidthennersche Tradition konnte er noch uneingeschränkter in die Heutzeit übertragen, als er 1972 kurz vor seiner Emeritierung ein verfalle-