

Zeitschrift: Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage
Band: 50 (2011)
Heft: 1: Wege, Brücken, Stege = Chemins, ponts, passerelles
Artikel: Stop and go : zwischen Perspektiven und Vorankommen = Stop and go : alternance entre perspective et progression
Autor: Weisshaar, Bertram
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-309193>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.10.2024

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

Stop and go. Zwischen Perspektive und Vorankommen

Die Geschwindigkeit, mit der wir den Raum durchqueren, ist massgeblich für unsere Erfahrung der Landschaft. Und ob wir im Wahrnehmungsmodus Zwischenabschnitt oder im Modus bewusster Wahrnehmung sind, hängt auch von der Gestaltung der Landschaft ab.

Stop and go. Alternance entre perspective et progression

La vitesse avec laquelle nous traversons l'espace donne l'échelle à notre perception du paysage. Et le paysage fait aussi partie des facteurs qui déterminent si l'on se trouve en mode de perception étape intermédiaire ou en mode de perception consciente.

Bertram Weisshaar

«Wer geht, sieht im Durchschnitt anthropologisch und kosmisch mehr, als wer fährt»¹, schrieb Johann Gottfried Seume 1805, drei Jahre nach seinem «Spaziergang nach Syrakus». Und mehr noch als damals wird heute das Bild, das wir von einer Gegend erhalten, geprägt durch die Art und Weise, wie wir uns durch den Raum bewegen. Ob wir mit dem Fahrrad oder mit dem Auto fahren, ob wir im Zug den Raum durchqueren, als Jogger oder Spaziergänger mit Muse die Strecke zurücklegen: jedesmal kommen wir zu einem anderen Gesamteindruck. Dabei ist uns – oft wurde es schon gesagt – das Gehen die sowohl ursprünglichste als auch die uns am meisten entsprechende Fortbewegungsart. Die Eindrücke wechseln in dem uns eigenen Tempo, in welchem wir voranschreiten. Wann immer wir wollen, können wir stoppen, uns einer besonderen Perspektive oder einem Detail widmen, um dann im Weitergehen über das Beobachtete eventuell noch etwas nachdenken zu können, bevor eine nächste Besonderheit unsere Aufmerksamkeit erneut weckt. Nicht jeden Abschnitt des Vorankommens nehmen wir mit derselben Intensität wahr. Besonderen Aussichten, «Sehenswürdigkeiten» oder markanten Objekten wenden wir uns bewusst zu, wohingegen wir andere, «nur gewöhnliche» Abschnitte des Weges mitunter halbwegs blind passieren. Die Wahrnehmung entlang des Weges ist also keine kontinuierliche, sondern eher kinematografisch. Der Spaziergang gleicht in diesem Sinne einer Perlenschnur, einer Abfolge von Stationen, an die wir uns im Nachhinein erinnern und welche wir zu einem Landschaftsbild integrieren. So manche zurückgelegte «Zwischenabschnitte» vergessen wir dabei, weil als nicht relevant eingeschätzt, oder vielleicht auch, weil wir sie als störend empfanden.

«Quiconque marche voit en moyenne, sur les plans anthropologique et cosmique, plus que celui qui roule»¹, a écrit Johann Gottfried Seume en 1805, trois années après sa «promenade vers Syracuse». Aujourd'hui davantage encore que par le passé, l'image que nous nous formons d'un lieu est marquée par la façon dont nous nous déplaçons dans l'espace. Que nous pédalions ou que nous roulions en voiture, que nous traversons l'espace en train, que nous parcourions la distance en footing ou comme simple promeneur, l'impression est très différente.

La marche – cela a déjà été dit – est la forme de déplacement la plus primitive mais probablement aussi celle qui nous correspond le mieux. Les impressions s'enchaînent selon notre propre rythme de progression; nous pouvons nous arrêter quand bon nous semble, faire une pause devant une perspective particulière ou un détail pour éventuellement réfléchir par la suite à ce que nous avons observé avant que la prochaine curiosité n'éveille notre intérêt.

Nous ne percevons pas avec la même intensité chaque étape de la progression. Nous attachons notre attention à des vues particulières, à des «curiosités touristiques» ou à des objets remarquables, mais nous négligeons tout simplement d'autres étapes de notre parcours, celles qui sont «seulement habituelles».

La perception au fil du chemin est moins continue que cinématographique. La promenade s'apparente en ce sens à un collier de perles, à une suite de stations que nous nous rappelons par la suite et que nous intégrons à une image du paysage. C'est ainsi que nous oublions certaines «étapes intermédiaires» que nous n'estimons pas dignes d'intérêt ou peut-être aussi parce qu'elles nous dérangent.

Brücken, Stege und Treppen als identitätsstiftende Merkmale der Landschaft

Brücken, Stege und Treppenanlagen bilden beinahe von Natur aus besondere Stationen innerhalb des Spaziergangs. Sie sind niemals nur gewöhnliche Wegstrecke. Denn diese Bauwerke ermöglichen uns nicht nur Wasserflächen oder steile Steigungen zu überwinden, sie erschliessen uns darüber hinaus einen raschen und markanten Wechsel der Perspektive. Nicht selten werden Brücken oder Treppenanlagen zu Merkzeichen und Identifikationselementen einer Landschaft. In der Landschaftsmalerei bilden sie seit je her einen verbreiteten Topos. Beispielsweise in der Ruinenmalerei des Hubert Robert bilden Treppen oder Brücken häufig das eigentliche Motiv, wie auch in seinen Architekturkompositionen und Landschaftsszenen oftmals Treppen und Brücken der Steigerung der dargestellten Szenen dienen.² Und schon beinahe unvorstellbar scheint beispielsweise eine Abbildung der Schöllenschlucht auf der Route über den Gotthardpass zu zeigen, ohne dass dabei «die» Teufelsbrücke zu sehen wäre. Die Dramatik und Erhabenheit der Landschaft scheint sich geradezu in dem eingefügten Bauwerk zu entzünden.

Brücken als Element der Landschaftsarchitektur

Ein weiteres berühmtes Beispiel ist die 1779 errichtete «Iron Bridge» in Coalbrookdale, die erste aus Gusseisen gefertigte Brücke. Zahlreiche der in der damaligen Zeit aufkommenden gedruckten Reiseführer nannten dieses Bauwerk als Sehenswürdigkeit, welches rasch weit über die Grenzen Englands hinaus bekannt wurde.³ Vermutlich besuchte auch Fürst Leopold III. Friedrich Franz von Anhalt-Dessau auf seiner Englandreise im Jahre 1785 die Iron Bridge.⁴ Wenige Jahre später liess er diese Brücke verkleinert im Massstab 1:4 in seinem Wörlitzer Park errichten. Die Nachbildung der damals modernsten Brückenkonstruktion verdeutlicht ein Anliegen des in den Wörlitzer Anlagen realisierten Brückenprogramms. Es sollte die vielfältigen Formen und Konstruktionen und die Entwicklungsgeschichte des Brückenbaus widerspiegeln. Jeweils eingebettet in eine gestaltete Landschaftsszene führt das umfangreiche Programm beispielsweise eine Furt, einen Bach überquerenden Baumstamm, wie auch jeweils ein Beispiel einer chinesischen, venezianischen, römischen sowie einer Inkabrücke an. Bezeichnenderweise erhielt mit der Iron Bridge eine Ikone der Industrialisierung Eingang in die Gestaltung dieses Landschaftsgartens. Vermutlich war dem Fürst selbst nicht bewusst, welches treffliches Bild der Zukunft er damit in seinen Park integrierte, veränderte doch die sich in den folgenden Jahrzehnten mehr und mehr durchsetzende Industrialisierung die Verhältnisse ausserhalb des Parks grundlegend.

Ponts, passerelles et escaliers comme éléments d'identification du paysage

Les ponts, passerelles et escaliers constituent, presque par leur nature, des stations particulières au cours d'une promenade. Ils ne sont jamais que de simples chemins habituels car ces ouvrages nous permettent de franchir l'eau ou des pentes raides, mais nous apportent aussi un changement soudain et marquant de la perspective. Il n'est pas rare que des ponts ou des escaliers deviennent des repères et des éléments d'identification d'un paysage. Ils fournissent depuis longtemps à la peinture de paysage un topoi très répandu. Les ponts et les escaliers constituent souvent le motif principal dans les peintures de ruines de Hubert Robert, de même qu'ils servent aussi au passage ascendant d'une scène à l'autre dans ses compositions architecturales et ses scènes de paysage.²

Il est presque impensable par exemple de montrer une illustration des gorges de la Schöllenschlucht sur la route passant par le Saint-Gothard sans y voir «le» Pont du Diable. Le côté dramatique et grandiose du paysage semble se révéler dans les ouvrages qui l'habitent.

Les ponts, élément de l'architecture du paysage

L'«Iron Bridge» construit en 1779 à Coalbrookdale, premier pont en fonte au monde, est un autre exemple célèbre. Nombre de guides de voyage imprimés à l'époque mentionnaient cet ouvrage comme une curiosité, laquelle allait rapidement être connue hors des frontières de l'Angleterre.³ Le prince Léopold d'Anhalt-Dessau aurait visité l'Iron Bridge au cours de son voyage en Angleterre en 1785.⁴ Il en fit même faire quelques années plus tard une réplique à l'échelle 1:4 au Wörlitzer Park. L'imitation du pont le plus moderne à l'époque renseigne sur l'idée qui a présidé au programme de ponts construits dans les jardins de Wörlitz. Ce programme devait refléter les formes et constructions diverses et l'histoire de l'évolution de la construction des ponts. Toujours planté dans un décor paysager, le vaste programme montre par exemple un gué, un tronc d'arbre en travers d'un ruisseau, mais aussi des exemples de ponts chinois, vénitien, romain, inca, etc.

Il est intéressant de noter qu'une icône de l'industrialisation a pu faire son entrée grâce à l'Iron Bridge dans ce jardin paysager. Le prince n'imaginait sûrement pas l'image pertinente du futur qu'il intégrait lui-même dans son parc, alors même que l'industrialisation s'imposait peu à peu au cours des décennies ultérieures en modifiant d'une façon fondamentale les rapports à l'extérieur du parc.

Vom Gestaltungselement zur «Massenware»

Zu den natürlichen, geografischen Raumwiderständen kamen überall neue, unüberwindbare Hindernisse hinzu: Bahndämme und Gleisanlagen, Schifffahrtskanäle, ausgedehnte Industrieareale, Autobahnen und so weiter. Neue Brücken und Treppen wurden daher massenhaft benötigt und gebaut. Nicht alle entstandenen Werke erlangten dabei ein Identifikationsmoment wie die Brücke in Coalbrookdale, und hie und da wurde deren Einbindung in eine gestaltete Landschaftsszene offensichtlich vergessen. Nicht überall, aber allzu oft: Massenware, ohne Anspruch.

De l'élément formel au «produit de masse»

Des obstacles infranchissables totalement inédits se sont ajoutés aux obstacles spatiaux naturels et géographiques: voies ferrées et leurs remblais, canaux de navigation, zones industrielles proliférantes, autoroutes, etc. De nouveaux ponts et escaliers nécessaires ont du coup été construits en masse. Tous ces ouvrages sont loin d'avoir bénéficié d'un moment d'identification comme le pont de Coalbrookdale; leur relation à l'aménagement paysager a par endroits été manifestement négligé. Pas partout mais trop souvent: en masse, sans exigence.



1 Dem Vergnügen des Gehens gewidmet: «Ein Steg von hier nach hier» von Max Pauly. Consacrée au plaisir de la déambulation: La «Passerelle d'ici à ici» de Max Pauly.

1

Margherita Spiluttini

Spazieren im Wahrnehmungs- und Eroberungsmodus

Was macht nun der Spaziergänger in dieser derart gewordenen Welt? Er folgt im Kern zwei Strategien: Nach der einen dehnt er notgedrungen den «Wahrnehmungsmodus Zwischenabschnitt», also jenes Vorankommen, das ohne Aufmerksamkeit und halb blind erfolgt, bis an die Grenze des Machbaren aus. Mit anderen Worten: Um in unserer Alltagswelt noch klarzukommen, haben wir uns eine Anästhetik, ein Wegsehen, eine Verweigerung eindringlicher Wahrnehmung antrainiert.⁵ Die zweite, entgegengesetzte Strategie ist die der Eroberung. Verlassene Industriekomplexe, stillgelegte Gleisanlagen

Promenade en mode perception et conquête

Que devient le promeneur dans ce nouveau monde? Deux stratégies principales se présentent: selon la première, il étire par nécessité le «mode perception étape intermédiaire», à savoir cette progression qui se produit sans attention et dans un état de semi-cécité, jusqu'aux limites du faisable. En d'autres termes, pour pouvoir encore accepter notre monde quotidien, nous nous sommes habitués à une anesthésique, à un évitement du regard, un refus d'une perception en profondeur.⁵ La seconde stratégie, opposée, est celle de la conquête. Les complexes industriels abandonnés, les voies ferroviaires à l'arrêt ou les infrastructures

oder gesperrte Verkehrs-Infrastrukturen werden von Fußgängern als Zonen zum Herumstrolchen und Spazieren entdeckt. Und zunehmend verbreitet sich auch eine erweiterte Sicht auf Parkhäuser: Wer mit dem Auto ins Parkhaus fährt, sieht nur freie oder besetzte Stellplätze. Wer als Fußgänger auf der obersten Plattform spazieren geht, sieht mehr, entdeckt die schöne Aussicht, die es dort schon immer gab, die jedoch lange unbeachtet blieb.

Die zeitgenössische Landschaftsarchitektur im Zeichen des «Vergnügens des Gehens»

Den Strategien der Eroberung und der Uminterpretation folgen auch Beispiele der zeitgenössischen Landschaftsarchitektur. International rezipiert wurden etwa die Parkgestaltungen «Promenade Plantée» in Paris oder der «Highline-Park» in New York, beides mehrere Kilometer lange, lineare Anlagen auf stillgelegten, über Brücken und Viadukte verlaufende Bahntrassen. In diesen Beispielen führen die Brücken nicht über ein Hindernis, nicht von hier nach dort, sondern sie tragen die Landschaft zwischen die Wohnblocks. Die sich bietenden Ausblicke und das Vorankommen sind sich hier ebenbürtig. So auch bei «Ein Steg von hier nach hier» bei Mitterretzbach, Niederösterreich. Die kontinuierlich an- und wieder absteigende Stegkonstruktion des Künstlers Max Pauly beschreibt einen halben Ovalkreis. Nach Aussen bietet sich ein weiter, erhöhter Blick über die Landschaft der Weingärten, nach innen setzt sich das Kunst- beziehungsweise Architekturwerk in eine räumliche Beziehung zu den Fundamenten einer Wallfahrtskirche aus dem 18. Jahrhundert und zu einem hier gefundenen «heiligen Stein».⁶ Dieser Steg dient allein dem Vergnügens des Gehens, der Aussicht und der Perspektivveränderung im Gehen, ohne dass dabei noch eine Distanz zurückgelegt werden möchte.

routières fermées deviennent pour les promeneurs des lieux de flânerie et de promenade. Une vision élargie des bâtiments de stationnement se répand également: quiconque entre en voiture sur un bâtiment de stationnement ne voit que des places libres ou occupées. Celle ou celui qui se promène sur la plate-forme supérieure voit davantage: il découvre les belles perspectives depuis toujours présentes, hélas longtemps négligées.

L'architecture du paysage contemporaine sous le signe du «plaisir de la promenade»

Les exemples d'architecture du paysage contemporaine suivent aussi les stratégies de conquête et de réinterprétation. Tout le monde connaît désormais par exemple les aménagements paysagers de la Promenade plantée de Paris ou du Highline-Park de New York, ces installations linéaires de plusieurs kilomètres sur des ponts et viaducs d'anciennes voies de chemins de fer. Dans ces deux exemples, les ponts ne franchissent plus d'obstacles mais apportent le paysage entre les îlots d'habitation. Les perspectives offertes et le cheminement ne sont pas comparables. De même pour la «Steg von hier nach hier» («passerelle d'ici à là») près de Mitterretzbach en Basse-Autriche. La passerelle ascendante puis descendante de l'artiste Max Pauly décrit une demi-ellipse. Vers l'extérieur s'offre une vaste vue surplombante sur le paysage des vignobles tandis qu'à l'intérieur l'ouvrage artistico-architectural établit une relation spatiale avec les fondations d'une église de pèlerinage du 18^{ème} siècle et une «pierre sacrée» découverte sur place.⁶ Cette passerelle est uniquement consacrée aux plaisirs de la déambulation, de la vue et du changement de perspective, sans nécessité de parcourir une distance.

¹ Seume, Johann Gottfried: Mein Sommer 1805: Eine Reise ins Baltikum, nach Russland, Finnland und Schweden. Frankfurt am Main 2002. (Original 1806)

² vgl. Burda, Hubert: Die Ruine in den Bildern Hubert Roberts. München 1967.

³ vgl. Wagner, Monika: Die Industrielandschaft in der englischen Malerei und Grafik 1770–1830. Frankfurt am Main 1979. S. 55 ff.

⁴ vgl. Ruffer, Michael: Grand Tour – Die Reisen Leopolds III. Friedrich Franz von Anhalt-Dessau und Friedrich Wilhelm von Erdmannsdorffs. In: Weltbild Wörlitz: Entwurf einer Kulturlandschaft. Frankfurt 1996. S. 128.

⁵ vgl. Welsch, Wolfgang: Ästhetisches Denken. Ditzingen 1990.

⁶ Der Steg ist eine von inzwischen über 350 realisierten Projekten des Programms «Kultur Niederösterreich. Kunst im öffentlichen Raum». Siehe: www.publicart.at (Zugriff 10.8.2010)

La passerelle est l'un des 350 projets réalisés dans le cadre du programme «Kultur Niederösterreich. Kunst im öffentlichen Raum» («Culture Basse-Autriche Art dans l'espace public»). Voir: www.publicart.at (accès 10.8.2010)