Zeitschrift: Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 22 (1968)

Heft: 10: Abfertigungssysteme und Flughafenempfangsgebäude = Systèmes d'enregistrement et bâtiments de réception des aéroports = Dispatching systems and airport terminal buildings

Artikel: Imaginäre Architektur

Autor: St. Florian, Friedrich

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-333334

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: 11.07.2025

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

zweistöckigen alten Kyoto-Reihenhäusern begrenzt; durch geschickte Staffelung, unter Ausnutzung der vorhandenen Topologie, wird dieser Häuserzug viel zu lang, zu langweilig. Er wird quasi zum Wegweiser.

e) Der Raum des Kiyomizu-Abkürzungsweges (5) ist beidseitig von den gleichen zweistöckigen Reihenhäusern gefaßt, und man hat konstant vom Anfang bis zum Ende die Silhouette der Kiyomizu-Pagode vor bewaldetem Hintergrund als Anreiz oder «Augenstop» in Bewegungsrichtung vor sich.

Das Raumerlebnis auf einem vollen Rundgang im eigentlichen Tempelbezirk ist nicht so sehr durch eine klare hierarchisch saubere Aneinanderreihung von Einzelräumen, sondern mehr durch ein Ineinanderfließen von Einzelräumen charakterisiert; es läßt sich wohl auch hier die grundlegende Weg-Ort-Gestaltungsdialektik entsprechend der Bewegung—Ruhe—Umwelterlebnisdialektik erkennen, doch ist diese Dialektik räumlich nicht so klar herausgearbeitet, da ihr religiös nicht dieselbe Bedeutung der Aufbereitung einer profanen in eine zunehmend heiligere Welt wie bei reinen Shinto-Schrein-Anlagen zukommt.

Zwei psychologische Umweltgestaltungstricks werden hier mit größtem Erfolge ausgespielt:

a) Das konstante lineare Ineinanderfließen oder Verschmelzen von Einzelräumen bewirkt praktisch, daß der Pilger dauernd weitergeleitet wird und weder zu einem kurzfristigen Einhalten noch zu einer Hauptrast eingeladen wird. Das wird besonders bei der Ankunft auf der Butai, der «Tanz- oder Aussichtsbühne» des Hondo, der Haupthalle (11) erlebbar; ein herrlicher Ausblick über einen Großteil Kyotos verleitet ihn zur Annahme, er hätte tatsächlich eine Art «Ziel» erreicht. Doch da erschließt sich tief unter ihm eine neue Attraktion: der Otowa-Wasserfall, tief unter dem Oku-No-In (16), dem «Innersten Bau», vor dem sich Pilger erfrischen und tummeln. Eine klar sichtbare lange Treppe führt zu dieser neuen Attraktion hinab; aber an diesem klar als Ort ausgebildeten Ruhe-Raum angekommen, wird er sofort wieder von einem mit Ahornbäumen baldachinartig überdachten Weg-Raum zum Weiterziehen angeleitet. Er hat praktisch – und das ist wohl echt buddhistische Logik – für sich selbst durch konkrete Erfahrung herauszufinden, daß letzten Endes Weg und Ort, Weg und Ziel, Ruhe und Bewegung dasselbe, das heißt, nur zwei verschiedene Modalitäten eines größeren Ganzen sind.

b) Für die meisten Pilger ergibt sich wohl der größte Schock in dem Augenblick, wo er erkennt, daß er – ohne es auch nur zu ahnen – plötzlich an seinen Ausgangspunkt (19) zurückgekehrt ist. Die durchschrittene Raumfolge hat ihn jeder Orientierung beraubt. Die Tatsache besteht, doch wie dies raumpsychologisch im einzelnen erreicht worden ist, ist mir noch unklar.

Das Umweltserlebnis als Ganzes wird in der Erinnerung eines Pilgers immer eines einer zu einer kompletten Einheit verschmolzener Raumfolge sein.

(Der dritte Teil dieses Beitrages wird in Heft 11/68 erscheinen.)

Friedrich St. Florian, Rom

Imaginäre Architektur

Die Raumgebilde der luftgebundenen Transportsysteme

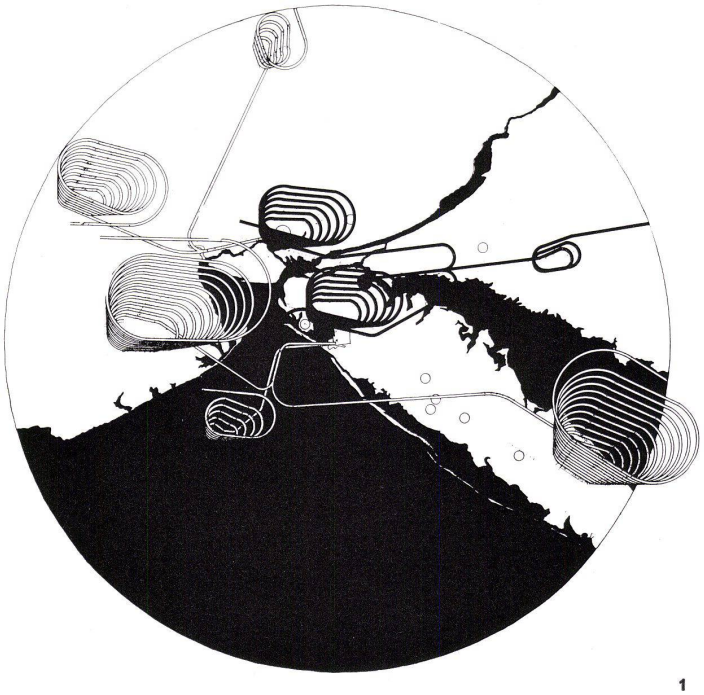
Es gibt heute im Luftraum über großen Städten Raumgebilde, die man als imaginäre Architektur bezeichnen kann. Es sind dies die sogenannten «Holding Areas» oder Warteräume, in denen ankommende Flugkörper zunächst in vielgeschossigen Spiralen geordnet und dann zu den Landeplätzen gesteuert werden. Im Luftraum über New York existieren zum Beispiel acht solche Raumgebilde, die Rückstauwarteräume für den John-F.-Kennedy-Flughafen nicht mitgerechnet.

Im technischen Sinn sind das Verkehrseinrichtungen im Luftraum, die durch die zunehmende Dichte im Flugverkehr notwendig geworden sind.

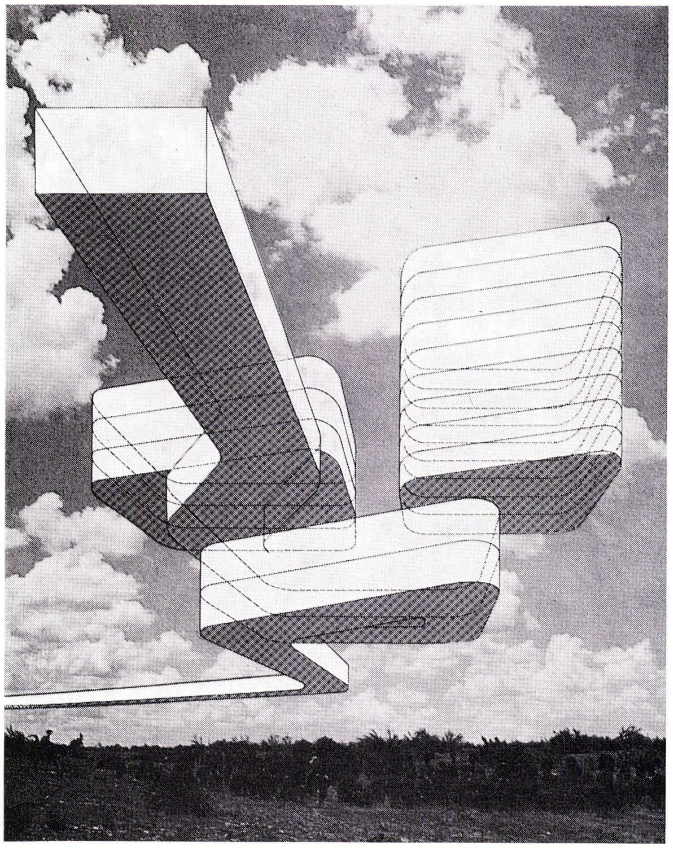
Über diesen rationalen Zusammenhang hinaus faszinieren das Raumkonzept solcher Konstruktionen und die möglichen Ansätze für kommende Architekturvorstellungen.

Zunächst sind zwei Eigenschaften des Raumkonzeptes sofort erfaßbar: Einmal fügen sich diese erzeugten Raumgebilde durchaus allen traditionellen Definitionen der Ingenieurbaukunst. Sie sind meßbar, haben Dimensionen, Höhe, Breite, Tiefe, nur daß die Raumhüllen nicht mehr physisch existent sind, sondern nur als Einbildung existieren. Eine zweite Eigenschaft ist, daß diese Verkehrsbauten überhaupt nur dann existieren, wenn sich ein Flugkörper ihrer bedient.

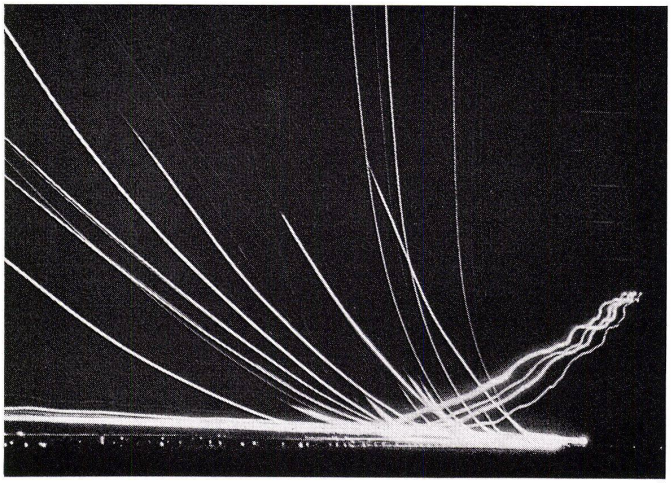
Übertragen auf das Gebiet der Architektur, scheint mir das Phänomen solcher Raumkonzeptionen verheißungsvoll. Die Vorstellung einer Architektur, die imaginär ist, das heißt eine Architektur, die erfunden, erzeugt und realisiert werden kann ohne jegliche materielle Belastung oder Begrenzung und die dennoch mitteilbar ist, ist im Augenblick kaum mehr als ein Gedankensprung, ein Traum, eine Hypothese. Als Hypothese ist sie freilich Teil einer viel umfangreicheren Entwicklung, die sich in der Transformation des Menschen selbst vollzieht. Mit der zunehmenden Ausdehnung des menschlichen Erfahrungs- und Erlebnisbereiches gewinnt das Phänomen der Imagination neue Dimensionen.



1



2



3

1
«New York Bird Cage». Die Anordnung der Warteräume im Luftraum über New York. Der Radius ist 50 Meilen.

2
«Waiting Rooms». Imaginäre Architektur. Montage, 1968.

3
Imaginäre Kraftlinien luftgebundener Transportsysteme. John-F.-Kennedy-Flughafen. In einer mittleren Verkehrsstunde befinden sich ungefähr 300 bis 500 Flugkörper innerhalb des «New York Bird Cage».