

Skopelos : eine stadtgestalterische Studie

Autor(en): **Alexiou, Panayotis**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **28 (1974)**

Heft 12: **Bauplanung gegenwärtig und zukünftig = Planification des constructions aujourd'hui et demain = Construction planning now and in the future**

PDF erstellt am: **05.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-348143>

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.

Skopelos

Eine stadtgestalterische Studie

Die Griechen verbringen ihre Freizeit größtenteils in Freiräumen, außerhalb von Gebäuden. Dies scheint mir der Hauptgrund dafür zu sein, daß selbst in von der Industrie beziehungsweise vom Verkehr verpesteten Städten wie Athen ein hohes Maß an Sozialisation und Identifikation vorhanden ist.

Wie lange noch?
Ist es denn wirklich so schwierig, die negativen Erscheinungsformen der totalitären Entwicklung der Industriegesellschaft zu erkennen beziehungsweise die industrielle Entwicklung auf ein wirklich vernünftiges Maß einzuschränken, bevor es zu spät ist?
Die vorliegende Studie soll als Beitrag zu diesem Problem verstanden werden. (Sie wurde von Dr.-Ing. Alexiou, Architekt und Stadtplaner, im Sommer 1973 verfaßt. Die Red.)

Inhaltsverzeichnis
Geschichtlicher Überblick
Geographische und demographische Daten / Städtebau – Architektur – Infrastruktur
Stadtgestaltung / Ein Wort zuvor
Ökoumenopolis?
Wohnverhältnisse / Verkehr
Anthropopolis
Skopelos' Zentrum
Schlußbemerkungen

Geschichtlicher Überblick
Im Altertum soll die alte Siedlung Staphylos verlassen worden sein. Drei neue Städte wurden errichtet. Eine der drei Städte soll im nördlichen Teil der Insel erbaut worden sein, dort, wo die heutige Hauptstadt der Insel Skopelos liegt und wo höchstwahrscheinlich eine mykenische Siedlung existierte. Skopelos, genannt Peparithos, entwickelte sich zu einer wichtigen Macht mit einer starken Handelsflotte.
In den klassischen Jahren tritt Peparithos ins erste Athener Bündnis ein und kann somit am politischen Leben des gesamten Landes teilnehmen.
Die anschließende Herrschaft der Spartaner wird vom zweiten Athener Bündnis abgelöst.
Nach der makedonischen Führung gelangt die Insel in die Hände der Römer; erst jetzt taucht der heutige Name Skopelos auf.
Nach der byzantinischen Epoche, über die wir wenig Informationen

haben, wird die Insel im Jahre 1207 von den Venezianern (Ghisi-Haus) erobert.
Nach 1276 wird die Insel zu einem sicheren Ort für die Piraten, die byzantinische Flotte ist nicht mehr Herrin der Lage.
In den Jahren 1453 bis 1538 wird die Insel zum zweitenmal von den Venezianern erobert und bleibt schließlich bis zur Befreiung (1821) in den Händen der Türken.
1829/30 wird Skopelos Bestandteil des neugegründeten griechischen Staates.

Geographische und demographische Daten / Städtebau – Architektur – Infrastruktur
Skopelos ist nach Skyros die größte Insel der Inselkette der nördlichen Sporaden.
Sie hat eine dreieckige Form mit einer Länge von 17 km und einer Breite von 8 km.
Skopelos liegt zwischen Skiathos und Alonissos.
Der höchste Berg befindet sich in der Inselmitte und ist 688 m hoch (Ipsilo).

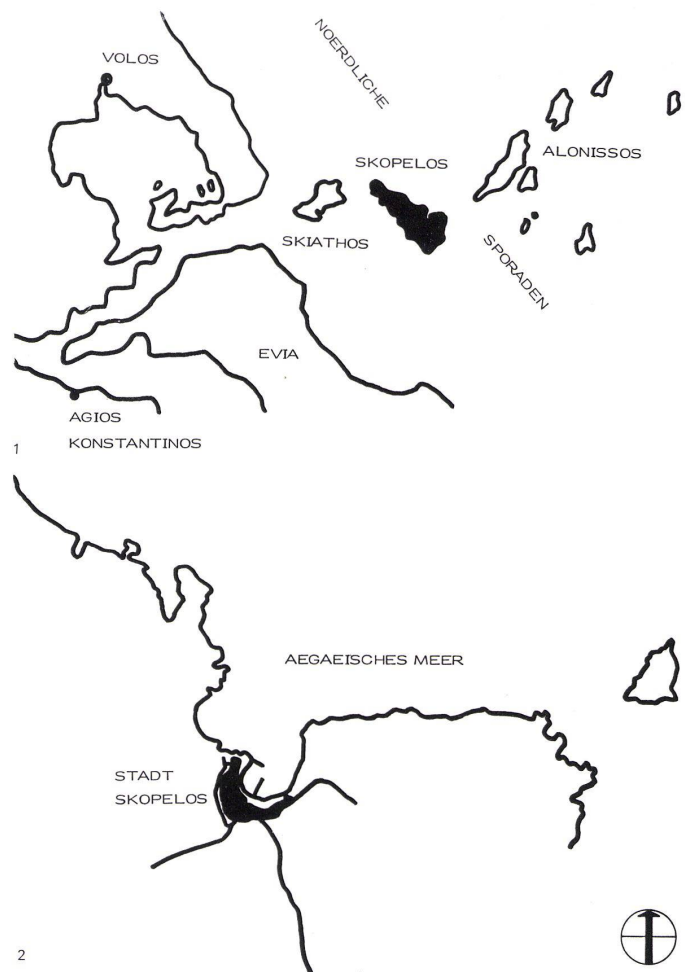
Die gesamte Insel ist gebirgig und weist viele Grünflächen auf. Es handelt sich hierbei hauptsächlich um Oliven-, Pflaumen- und Kiefernabäume.
Das Klima ist mild.
Neolithische Reste sind auf der Insel noch nicht gefunden worden. Die wenigen archaischen Ausgrabungen, die auf der Insel durchgeführt wurden, brachten mykenische und klassische Funde (Siedlung Staphylos) ans Licht (1600 bis 1100 vor unserer Zeitrechnung).

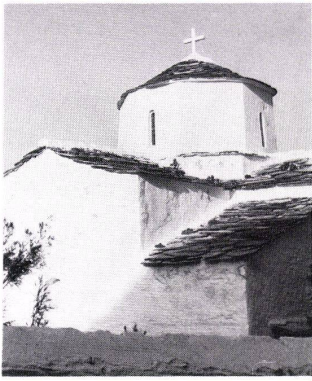
Auf der Insel leben etwa 5500 Menschen, verteilt auf fünf Ortschaften. Ein Großteil davon, etwa 2000, sind in der gleichnamigen Hauptstadt der Insel zu finden.
Die Einwohner sind Bauern, Seeleute, Fischer, Handwerker, Kaufleute und Angestellte.
Zu den Selbständigen gehören auch zwei Rechtsanwälte, zwei Ärzte, ein Apotheker und drei Bauingenieure.
Die Insel produziert Oliven (Öl), Birnen, Pflaumen sowie Wein, Orangen und Zitronen in kleineren Mengen.
Die Insel hat auch eine bemerkenswerte Viehzucht (hauptsächlich Ziegen und Schafe).
Die frühzeitigen Kontakte mit allen Häfen des Mittel- und des Schwarzen Meeres sowie der lange Aufenthalt der Venezianer auf der Insel hinterließen ihre Spuren und beeinflussten das Leben der Bewohner von Skopelos.

Stadtgestaltung / Ein Wort zuvor
Betrachtet man das Problem der Stadtgestaltung aus der Sicht des Menschen (des bewußten Menschen), so ist Stadtgestaltung zuerst einmal eine Frage der urbanen Psychologie, die die Verhaltensweisen beziehungsweise Wahrnehmungen, Erfahrungen und Haltungen des Menschen in der Stadt untersucht.
Dabei spielen die Wahrnehmungspsychologie, die Sozialpsychologie, die Sozialökologie und nicht zuletzt die Verhaltensforschung eine sehr große Rolle.
Gehen wir davon aus, daß der Mensch ein überwiegend unbe-

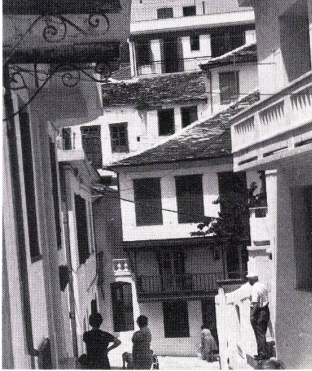
wußtes Wesen ist (Sigmund Freud) beziehungsweise daß aus jenen sechs Siebenteln die meisten psychischen Impulse herrühren, die in das Bewußtsein eintreten, so wird die Fragwürdigkeit der allgemeinen Psychologie und Soziologie, die nur auf dem bewußten einem Siebentel basieren, ersichtlich.
Stadtgestaltung, die Gestaltung einer menschengerechten Umwelt, ist in diesem Falle in erster Linie eine Frage der Tiefenpsychologie, der anthropologischen Psychologie.
Die Fragwürdigkeit der Stadtgestaltung, so wie sie heute noch getrieben wird – das Stuttgarter Internationale Kolloquium vom Oktober 1973 hat dies bestätigt –, liegt nicht nur bei der Vernachlässigung des unbewußten Faktors, sondern bei der Unvollständigkeit des angewandten (bewußten) Instrumentariums.

Es wird von Stadtbild gesprochen, und dabei ist fälschlicherweise nur das visuelle, das optische Bild gemeint.
Stadtbild beziehungsweise Raumwahrnehmung ist aber nicht nur eine optische Wahrnehmung, sondern eine Synthese, bestehend aus Optischem, Akustischem, Geruch, thermischem Tast- und Bewegungsraum auf der einen und Erwartungen, Einflüssen anderer Personen, Bedürfnissen, Einstellungen, Werthaltungen, Gedächtnis(-eindrücken) beziehungsweise Verhaltensweisen auf der anderen Seite.
Die Hauptstadt Skopelos liegt, wie schon erwähnt, seit dem Altertum im nördlichen Teil der Insel und ist amphitheatralisch auf den Hügeln der Agias Paraskevis erbaut.
Die Stadt Skopelos könnte die Stadt der Kirchen beziehungsweise Kapellen genannt werden.

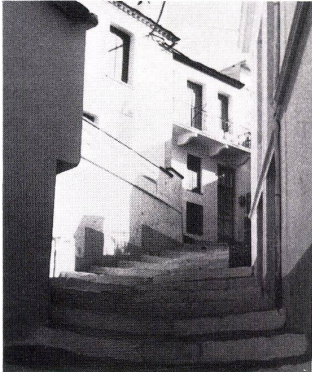




4



5



6

Vierzig von über dreihundert Kirchen, die auf der ganzen Insel verteilt sind, befinden sich in der Stadt Skopelos.

Etwa die Hälfte der insgesamt zweitausend Wohnhäuser des Ortes sind seit den Erdbeben der letzten Jahre beschädigt. Viele davon sind bis heute unbewohnt. Die Wohnhäuser in durchschnittlich zweigeschossiger Bauweise sind meist weiß gestrichen. Auf Türen und Fenstern sind im Gegensatz dazu kräftige Farben, Blau, Rot, Orange, Grün oder Braun, angebracht.

Wohnhäuser, Cafés, Ouzeris, Restaurants, öffentliche Bauten und nicht zuletzt die zahlreichen Kirchen sowie die leicht steilen Straßenräume, die fast ausschließlich dem Fußgänger zugänglich sind, schaffen gemeinsam mit den Grünflächen ein für eine kleine Stadt des ägäischen Mittelmeerraumes charakteristisches Stadtbild.

Zu den öffentlichen Einrichtungen der Stadt beziehungsweise Insel gehören: zwei Grundschulen, eine Oberschule, Gemeindeverwaltung, Polizeistation, Steueramt, Zollamt, Post, Krankenfürsorge, Kanzlei, Bankfiliale, Bankvertretung sowie verschiedene Organisationen und Vereine.

Wasserversorgung, Kanalisation und Elektrizität sind in allen Häusern vorhanden.

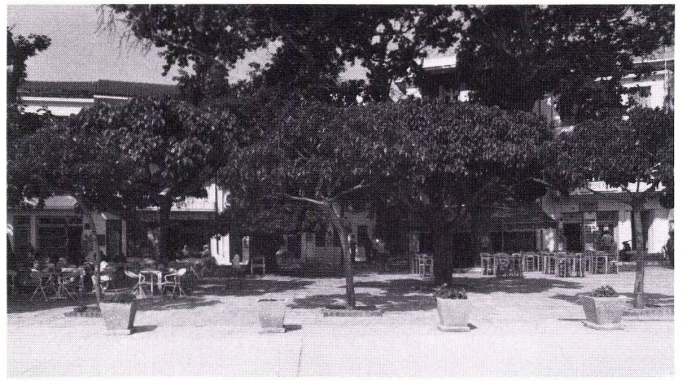
Ökoumenopolis? Daß wir mit der Glaskisten- und Betonklotzgestalt der Städte des totalitären Industriezeitalters nicht zufrieden sind, steht seit einiger Zeit fest.

Daß die Gründe dieses Unbehagens die Masse der Produktion und ihre Uniformität sind (F. Angerer), stimmt nicht ganz. Das würde nämlich bedeuten, ganz primitiv ausgedrückt, daß eine weniger uniformierte Masse (im Sprachgebrauch der Architekten plastische, differenzierte Masse) das Problem lösen würde.

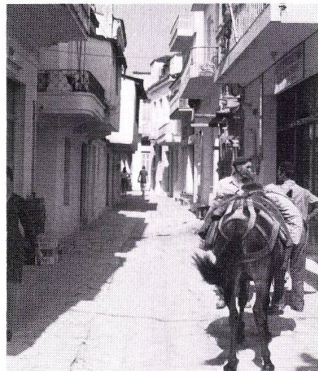
Die zahlreichen in dieser Richtung ausgeführten plastischen Errungenschaften beweisen das Gegenteil. Ich glaube, wir sollten langsam aufhören, die Rolle des Sandmännchens zu spielen, nämlich Sand in unsere eigenen und in die Augen der anderen Menschen zu streuen. Nicht bei den Erscheinungsformen eines Systems sind die Gründe der Unzufriedenheit und des Unbehagens zu suchen, sondern bei dem System (bei dem totalitären Industriesystem) selbst. Mit der Zeit der Faszination über die Errungenschaften der Technik und der Industrie und was man mit ihr alles machen kann, ist es vorbei. Genau so wie mit der Feststellung von K. Kraus, wenn er 1920 schreibt: «Ich verlange von einer Stadt, in der ich leben soll, Asphalt, Straßenspülung, Haustorschlüssel, Luftheizung und Warmwasserleitung; gemütlich bin ich selber.» Wie gemütlich wir selber durch Asphalt, Haustorschlüssel usw. in den letzten 50 Jahren geworden sind, bedarf keiner näheren Erläuterung. Hier wird man unwillkürlich an Mirinettis Futurismus erinnert, der Autos und Maschinen überschwenklich heroisierte.

Psychopathologische Störungen, aggressives Verhalten, Kriminalität, ständige Unzufriedenheit, Pessimismus, Passivität, sexuelles Fehlverhalten usw. waren die Folgen davon.

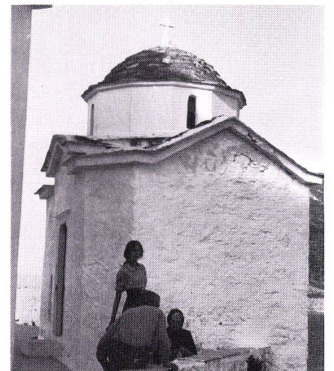
Wohnverhältnisse / Verkehr Trotz Vernachlässigung der räumlichen Ausdehnung des notwendigen Lebensbeziehungsweise Wohnraumes in der psychologischen Forschung kann man beim Menschen genau so wie beim Tier von Heim und Territorium sowie von einer Anordnung, Zuordnung und Rangordnung der verschiedenen Raumstellen des menschlichen Territoriums sprechen, wobei das Heim nur eine, wenn auch die zentrale Raumstelle ausmacht. In den heutigen Konstruktionen menschlicher Behausung sind Heim und Territorium zugunsten eines mehr heimischen beziehungsweise separativen Inhaltes miteinander verschmolzen. Die Forderung beziehungsweise der Wunsch nach einer humaneren Umwelt setzt Zufriedenheit und menschliche Koexistenz voraus, die durch Separation beziehungsweise soziale Isolation nicht erfüllt werden können. Kommunikation und gesellschaftliche Aktivität weisen einen mehr territorialen beziehungsweise öffentlichen Charakter auf



7



8



9

und können in den und um die heutigen Wohnbauten der Industriestädte nicht befriedigt werden.

Die direkte und indirekte Gefährdung des Menschen durch Verkehr, Abgase und Lärm – und nicht etwa die vielerwähnten Attraktivitätsverluste einer Stadt – ist bekannt. Die Auffassung aber, daß das Auto daran schuld sei und die Möglichkeiten menschlichen Zusammenlebens zerstört hat und weiter zerstört, stimmt nicht ganz.

Nicht das Auto hat diese Möglichkeiten zerstört, sondern die totalitäre Entwicklung der Industriegesellschaft, deren Produkte nicht nur das Auto und die inhumanen Umweltbedingungen, sondern auch der psychisch und sozial zerstörte Mensch sind.

Nicht die Verkehrsprobleme unserer Städte sind es, die unter geänderter Gesichtswinkel betrachtet werden müssen, sondern die Wertvorstellungen in unserer Gesellschaft und Kultur.

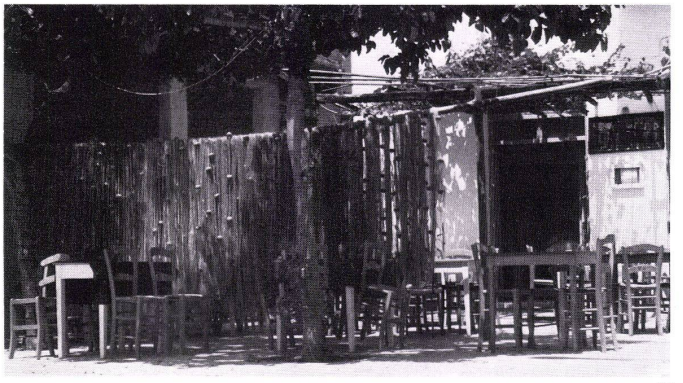
Solange die Stadtplanung und der Städtebau weiterhin an eine totalitäre Industrialisierung unserer Umwelt gebunden bleiben, dürften wir uns über deren Ergebnisse und Folgen keinesfalls wundern.

Anthropopolis Die Möglichkeiten menschlichen Zusammenlebens sind auf Skopelos, «einer historisch gewachsenen Stadt», wie in vielen Orten Griechenlands nicht zerstört.

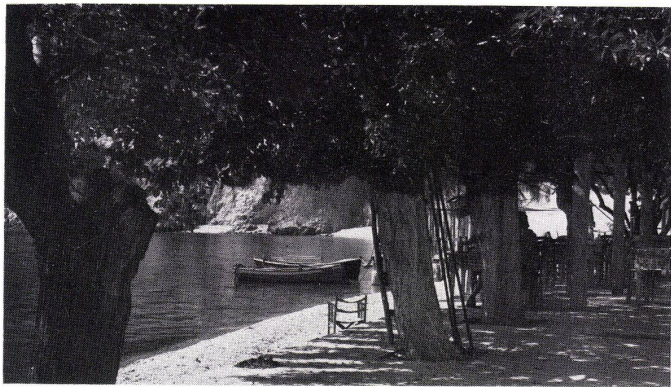
Übervölkerung, schlechte Wohnverhältnisse (in diesem Sinne), soziale Isolation, Entfremdung, Lebenskälte, ständige Unzufriedenheit, Pessimismus, Passivität und eine Gefährdung durch Verkehr, Abgase und Lärm kennt die Bevölkerung der Insel nicht. Im Gegenteil, es war in jedem Gespräch eine eindeutige Bindung an die natürliche sowie an die vom Menschen geschaffene Umwelt beziehungsweise eine Identifizierung festzustellen.

«Die gestaltete Stadt», sagt Mitscherlich, «kann Heimat werden, die bloß agglomerierte nicht, denn Heimat verlangt Markierungen der Identität eines Ortes ...»

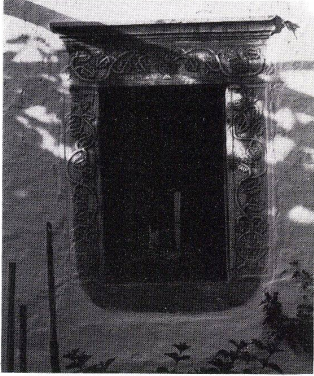
Das milde Mittelmeerklima, die typische Landschaft, die geschickte Ausnutzung des natürlichen Verlaufes der Hügel (Topographie) für den Bau von Häusern, Kirchen, Wegen und Plätzen, die Offenheit (nach außen gerichtet) der Wohnhäuser, die Inanspruchnahme von öffentlichen Bereichen



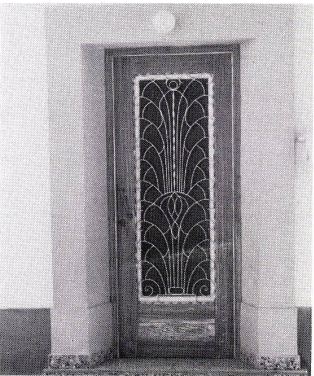
10



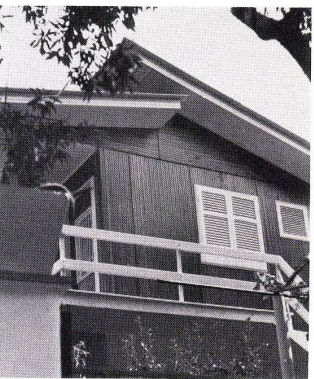
11



12



13



14

(Straßen, Plätze) zu Information, Diskussion und Spiel, die ausgeprägten nachbarlichen Kontakt-netze (Beziehungen), die Anwendung einheimischer Baumaterialien und gestalterischer Elemente der Volksarchitektur (anonyme griechische Architektur) und die große Vielfalt an Frei- und architektonischen Räumen sind charakteristisch für das Erscheinungs-beziehungsweise Stadtbild von Skopelos, die heute noch «Identitätsmarkierungen» bietet: eine gestaltete Stadt und eine menschengerechte Umwelt.

Die Feststellungen Denk de Jonges, daß komplexe Raumkonstellationen besser beurteilt werden beziehungsweise mehr Aufmerksamkeit erwecken, daß das Einfamilienhaus wegen seines direkten Zuganges zur Straße, wegen des Gartens bevorzugt wird (Hochhäuser gelten als «hart», unpersönlich usw.) und vor allem daß die Menschen in der Stadt, abgesehen von Komplexität und Kontrast, Überraschung schätzen, findet sich hier bestätigt.

Skopelos' Zentrum

Das eindeutige Verhältnis (die Bindung) der Griechen zur Natur beziehungsweise zu Freiräumen hat eine lange Geschichte.

Die Agora als ein Versammlungs- und Kommunikationsraum ist eine der bedeutendsten Schöpfungen der Griechen.

Die charakteristischen Merkmale der altgriechischen Agora und der heutigen Plateia (Platz) sind grundsätzlich dieselben. Die heutige Plateia ist ähnlich wie bei der antiken Agora das Herz der Polis (Stadt), das Zentrum sozialer, politischer und geschäftlicher Aktivitäten.

Der Mittelpunkt (das Zentrum) von Skopelos – nicht nur der Stadt, sondern der gesamten Insel – ist eine entlang dem Hafen (der Küste) gezogene Plateia (Fußgängerzone), die Hafensperrmauer, die hauptsächlich – wie aus einer Bestandaufnahme ersichtlich wurde – von Cafés, Ouzeris, Restaurants und öffentlichen Einrichtungen geprägt wird, die etwa 50% der überbauten Erdgeschosfläche ausmachen. Hier besteht ein wesentlicher Unterschied zu den Fußgängerbereichen westeuropäischer Städte (Beispiele: Kaufpassagen Bremen, Hohe Straße Köln, Hackenstraat Amsterdam), die in erster Linie Konsumstraßen, Verbeziehungsweise Einkaufsstraßen sind und keine Kommunikationsräume, wie es der Fall in Skopelos, sonstwo in Griechenland und in anderen südeuropäischen Städten ist.

Es handelt sich hierbei um ein Gebiet, unterteilt in einen Bereich, der dauernd den Fußgängern vorbehalten ist (reiner Fußgänger-raum), mit einer maximalen Breite von 40 m, und einen Bereich, der gleichzeitig den Verkehrsmitteln und den Fußgängern vorbehalten bleibt, wobei die Belange des Fußgängers eindeutig bevorzugt werden, mit einer maximalen Breite von 8 m.

Straßenräume innerhalb des Zentrums, die dauernd den Verkehrsmitteln oder zeitweise den Verkehrsmitteln beziehungsweise den Fußgängern vorbehalten bleiben, kennt man hier nicht.

Die Länge dieses Fußgängerbereiches, der Hafensperrmauer, beträgt 760 m, die Breite ist unterschiedlich groß, zwischen 8 und 40 m.

Folgende Fußgängerarten kommen hauptsächlich vor: Fußgänger zu den Kommunikations- und Spielplätzen sowie zu den Grünanlagen und nicht zuletzt zum Badestrand; Fußgänger zu den kulturellen und öffentlichen Einrichtungen; Fußgänger am Hafen und an der Bushaltestelle (Fußgängerverkehr zu den Arbeitsplätzen und Schulen).

Schlußbemerkungen

Die Stadt Skopelos ist von einer hektischen Industrialisierung noch nicht betroffen.

Trotzdem ist Skopelos, abgesehen vom weiteren Verfall der durch die letzten Erdbeben nicht mehr bewohnbaren Häuser, wie viele ähnliche Ortschaften Griechenlands indirekt dieser Entwicklung ausgesetzt.

Hinzu kommt die Einführung fremder Baumaterialien und -methoden, die das charakteristische Bild von Skopelos verfremden beziehungsweise zerstören, sowie die Errichtung einer großstädtischen Atmosphäre in bezug auf Architektur, Gestaltung und Detaillösung.

Nicht zuletzt wäre auch die ungelöste Frage der Kanalisation der Stadt (Verschmutzung des Meeres und des Hafens durch Fäkalien) zu erwähnen.

Die Erstellung eines Generalentwicklungsplanes (für die gesamte Insel beziehungsweise Inselkette) und eines Erneuerungsplanes für die Stadt Skopelos nicht im Sinne einer strukturellen und formellen Anpassung an Industriestädte, sondern im Sinne einer erhaltenden Erneuerung unter Bewahrung der charakteristischen Eigenheiten (Volksarchitektur, -kunst) wäre wünschenswert, damit negative Tendenzen gesetzlich unterbunden und die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt und der Insel Skopelos im Rahmen einer humanen Umwelt gesteuert werden können.

- 1 Lage der Insel Skopelos.
- 2 Die Stadt Skopelos liegt im Norden der Insel.
- 3 Sie ist amphitheatralisch auf Hügeln gebaut.
- 4 Eine von den vierzig Kirchen der Stadt.
- 5 bis 11 Charakteristische Motive.
- 12 Gestalterische Elemente der Volksarchitektur.
- 13, 14 Fremde Einflüsse.

Buchbesprechungen

F. Hart, W. Henn, H. Sontag

Stahlbauatlas Geschoßbauten

Herausgegeben vom Deutschen Stahlbauverband. Redaktion: Institut für internationale Architekturdokumentation, München. Auslieferung: Bauverlag GmbH, Wiesbaden und Berlin 1974. 359 Seiten mit 1400 Zeichnungen, Tafeln und Abbildungen, Format 23 x 30 cm. Ganzleinenband mit Schutzumschlag DM 98.—.

Stahlkonstruktionen gewinnen zunehmend an Bedeutung. Sie können durchaus mit anderen Bauweisen konkurrieren. Oft ermöglichen sie maximale Lösungen. Viele Architekten und ihre Mitarbeiter sind jedoch mit der Stahlbauweise noch zu wenig vertraut. Die besonderen Vorteile von Stahlkonstruktionen im Bauwesen werden oft nicht berücksichtigt: Variabilität, Flexibilität, weitgehende Vorfertigung, kurze Bauzeiten, geringer Baustellenaufwand, Demontierbarkeit und anderes. Es fehlten bisher Grundlagenwerke, die den Architekten über die Möglichkeiten und Regeln des Bauens mit Stahl in seiner Sprache orientieren. Die zur Ausbildung und Praxis auf diesem Gebiet verfügbare Fachliteratur ist – abgesehen von Objektdokumentationen – im allgemeinen auf die Ingenieure abgestellt. Dieser Stahlbauatlas vermittelt nun jene Grundlagenkenntnisse und Entwurfsbeziehungsweise Konstruktionshilfen, die der Architekt und seine Mitarbeiter zum Bauen mit Stahl benötigen, und zwar bis zu jener Schwelle hin, an der sich ein gegenseitig förderndes Partnerschaftsverhältnis zum Stahlbauingenieur ergibt. Der gesamte Stoff dieses Buches wurde maßgebend von den Gesichtspunkten der Architektur her erfaßt und «gebrauchstüchtig» zur Auswertung in der Fachpraxis dargestellt.

Teil 1: Abriß der Entwicklung des Stahlbaus. Dargelegt wird, wie es mit der Durchsetzung des Prinzips metallischer Gerippe im Geschoßbau zum Durchbruch echter Stahlarchitektur kam und welche Vielfalt vom Möglichkeiten sie bietet. Teil 2: Dargestellt ist ein internationaler Querschnitt durch den Stahlgeschoßbau des letzten Jahrzehnts. 62 ausgewählte Bauwerke fixieren wesentliche Strukturformen und Entwurfslösungen aus den verschiedenen Gebäudegattungen. Teil 3: Ausgehend von einer Darlegung der Entscheidungskriterien für die Stahlbauweise sowie von der Maßordnung, werden zunächst die Tragwerkformen behandelt. Die Details innerhalb des Stahlskeletts, die Konstruktionen der tragenden Geschoßdecken und der Geschoßverbindungen werden im Prinzip und in Beispielen gezeigt, ebenso die Beziehungen der Tragstruktur zu Fassaden, Trennwänden, Dächern und zum Ausbau.