

Lesebriefe

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **7 (1994)**

Heft 9

PDF erstellt am: **11.07.2024**

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.

Verkehrswettbewerb

Hochparterre 6-7/94 Den Pelz trocken waschen

Mit grossem Interesse habe ich ihren Artikel über den Ideenwettbewerb für ein Verkehrsleitbild im FL gelesen. Dabei bin ich über folgenden Satz gestolpert: «Markant geringere Mobilität für alle – und zwar nicht nur motorisierte – ist kein Thema.» Ich habe am Wettbewerb teilgenommen mit dem Kennwort: «... und sie bewegt sich doch», und mein Symbol war eine Weinbergschnecke. Zusammen mit der Tramfabrik Vevey habe ich ein neues Niederflurtram mit Sektionaltoren entwickelt, wo die Radfahrer direkt in den Wagen einfahren können. Ziel meines Projektes war: aus den Erfahrungen von Zürich lernen, keine Schnellbahn, keine Verkehrsverflüssigung, sondern ein Langsamtram, das mithilfe, den Verkehrsfluss zu verlangsamen und die Mobilität sanft einzugrenzen. Die Zeit drängt, aber noch gibt es keine Politiker, welche bereit sind, sich für ein zukunftsgerichtetes Leitbild stark zu machen, das eine längere Lebensdauer als vier Jahre hat. In der heutigen Lage gibt es keine Zukunft für Liechtenstein, und die Mehrheit der Bürger wird Ihnen dem Titel entsprechend empfehlen, zu einem Trockenshampoo zu greifen!

Heinz Frick, Ruggell

Imre Makovecz

Hochparterre 5/94 Brief aus Budapest

Lieber Beat Diggelmann, wie gut, dass Sie gen Osten aufgebrochen sind – aber wo waren sie? Haben Sie sich im Büro Makovecz so abgeschottet, dass Sie nichts von Budapest, von Ungarn mitbekommen haben? Von allen komplexeren historischen und gesellschaftlichen Zusammenhängen, die es ermöglichen würden, das «Phänomen Makovecz» zu erkennen. Gewiss ist Imre Makovecz ein grosses Talent, eine charismatische Persönlichkeit:

seine frühen Bauten von einer eigenwilligen, unbekümmerten Archaik geprägt. Aber heute ist seine «persönliche Mythologie» zu selbstherrlichen Dogmen erstarrt – in gefährlicher Nähe zu einem irreführenden nationalen Gedankengut. Mythologien haben die Länder Osteuropas einige Male ins tiefste Verderben gestürzt: Was Not tut ist engagiertes, nüchternes Nachdenken, das Zurücknehmen der Emotionen – (auch und erst recht in der Architektur – less is more) – all das verkörpern andere Architekten in Budapest. Gerade die Geschichte vom magischen Pavillon in Sevilla 92 ist ein frappantes Beispiel seiner jetzigen Rolle: einen nationalen Projektwettbewerb (an dem I. Makovecz gar nicht erst teilnahm) gewann ein sensibles, zurückhaltendes Projekt von Architekt Janáky; mit Auftrag zur Ausführung. Unter sehr misslichen politischen Intrigen wurde ihm Monate danach der Auftrag entzogen und direkt an Makovecz erteilt (begleitet vom harschen, aber ergebnislosen Protest vom Verband ungarischer Architekten). Über das Ergebnis kann man geteilter Meinung sein. Sie zeigen sich sehr besorgt über die «westliche Invasion»: Ungarn ist aber kein Reservat edler Wilder, die geschützt werden müssen vor einer dekadenten Zivilisation. Wie überall gibt es engagierte, ernsthafte Architekten ebenso wie die kommerziellen Macher – wie schade, dass Sie keinen kennengelernt haben, vielmehr für alles ausser Makovecz nur Verachtung demonstrieren.

Eva Paul, Zürich

Korrektur

Hochparterre 8/94 Berner Kursaal

Für das geplante Hotel am Fuss des Berner Kursaals waren im Vorprojekt nicht 200 Betten, wie in der letzten Ausgabeteilung zu lesen war, sondern 200 Zimmer mit 400 Betten geplant.



Der neue Präsident des Schweizerischen Küchenverbands Walter Neyroud

Neuer Präsident

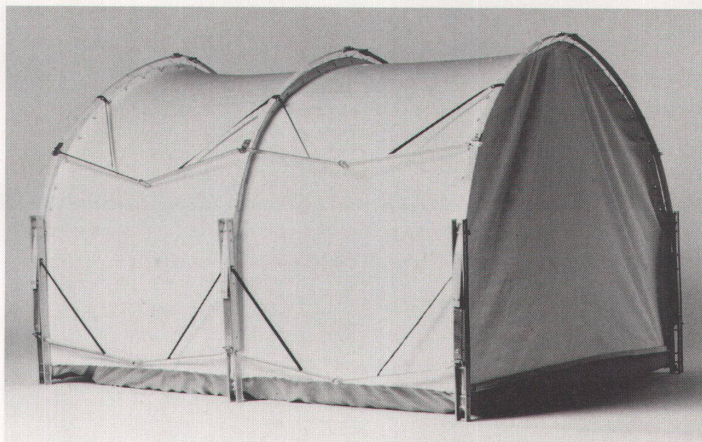
Der Schweizer Küchenverband hat einen neuen Präsidenten: Walter Neyroud, ein erfahrener Praktiker, der vor seiner Pensionierung die Firma Astor Küchenbau in Einsiedeln und Zürich geleitet hatte.

Preise und Ehren

Allemeier und Weckermann

Tom Allemeier und Rainer Weckermann haben sich gefragt, wie ein Zelt für Katastropheneinsätze gebaut werden könnte. Die Kriterien: Eine Person muss es ohne Gebrauchsanleitung

Ausgezeichnetes Katastrophenzelt: Faltpar,
wenige Handgriffe, hohe Stabilität



aufbauen können, leicht und klein muss es sein. Entstanden ist ein intelligentes Spiel mit den Zug- und Druckkräften. Die Arbeit erhielt den Bayrischen Staatspreis für Design. Dieser Preis ist übrigens dokumentiert in einem Katalog, der bezogen werden kann bei: *Designforum Nürnberg, Marientorgraben 8, D-90402 Nürnberg, 0049 / 911 / 244 80 84.*

Lucky Strike Award

Zum dritten Mal hat die Raymond Loewy Stiftung zur Förderung von zeitgemäßem Industriedesign, Hamburg, den «Lucky Strike Junior Designer Award» verliehen. Bewertet wurden eingesandte Diplomarbeiten (HP 4/94). Den mit 20 000 Mark dotierten Preis erhielt das Team Gudrun Janetzko, Tilman Schüler und Karsten Meyer von der Hochschule für Kunst und Design Halle. Die drei entwickelten im Bereich Industriedesign einen doppelstöckigen Nahverkehrszug. Neben dem Award vergab die Jury auch zwei Auszeichnungen zu je 3000 Mark. Michael Bartneck und Cordula Fritscher aus Berlin wurden für die Entwicklung einer Industriekabine für Zahnradschleifmaschinen ausgezeichnet und Ursula Rothfuss