

Von der V. Triennale di Milano, 1933: Notizen eines Geniessers

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **101/102 (1933)**

Heft 24

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-83114>

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.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Erhöhung der Maximalgeschwindigkeit der Eisenbahnen infolge der Automobil- und Flugzeugkonkurrenz ein dringendes Gebot der Zeit geworden ist. Während bei Nebenbahnen und Nebenlinien von Hauptbahnen, sowie in verkehrsarmen Zeiten auf Hauptlinien der Triebwagen meistens die beste Lösung der Verkehrsprobleme darstellt, ist anzunehmen, dass im Schnellverkehr der Zugsbetrieb aus wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Gründen voraussichtlich in grösserem Umfang beibehalten werden wird. Wirtschaftliche Vergleichsrechnungen zeigen, dass eine wesentliche Geschwindigkeitserhöhung nur möglich ist, wenn die äussere Gestaltung der Lokomotive und der Anhänger in radikaler Weise umgeformt und den Gesetzen der mit Rücksicht auf geringsten Luftwiderstand gegebenen Stromlinienführung angepasst wird. Dadurch kann man die maximale Fahrgeschwindigkeit ohne Erhöhung der Zugförderungskosten von 110 auf 150 km/h hinaufsetzen.

Die Verwendung der Dieseltraktion ist bei solchen Zügen besonders vorteilhaft. Je höher die Geschwindigkeit, desto niedriger ist der prozentuale Anteil der Verzinsung und desto höher der prozentuale Anteil der Auslagen für Brennstoff an den Betriebskosten pro km. Der hohe Preis der Diesellokomotive kommt also hier sehr schwach und die niedrigen Brennstoffkosten sehr stark zum Ausdruck. Die Tatsache, dass Diesellokomotiven kein Wasser und nur wenig Brennstoff verbrauchen, wirkt sich bei derartigem Betrieb besonders günstig aus, weil auf langen Strecken keine Zwischenverpflegung notwendig ist.

Wie aus den obigen Ausführungen ersichtlich, ist der Anschaffungspreis einer Lokomotive für einen Stromlinienzug wesentlich niedriger als jener für einen Zug bisheriger Normalbauart, wenigstens solange keine grösseren Steigungen auftreten. Sind die Steigungen so gross, dass die Fahrgeschwindigkeit auf den Rampen unter 100 km/h sinkt, so ist die Leistung der Lokomotive in erster Linie durch die Steigungen bestimmt. Die Stromlinienbauart hat aber dann immer noch den Vorteil des geringeren Brennstoffverbrauchs und der kürzeren Anfahrzeit im Flachland.

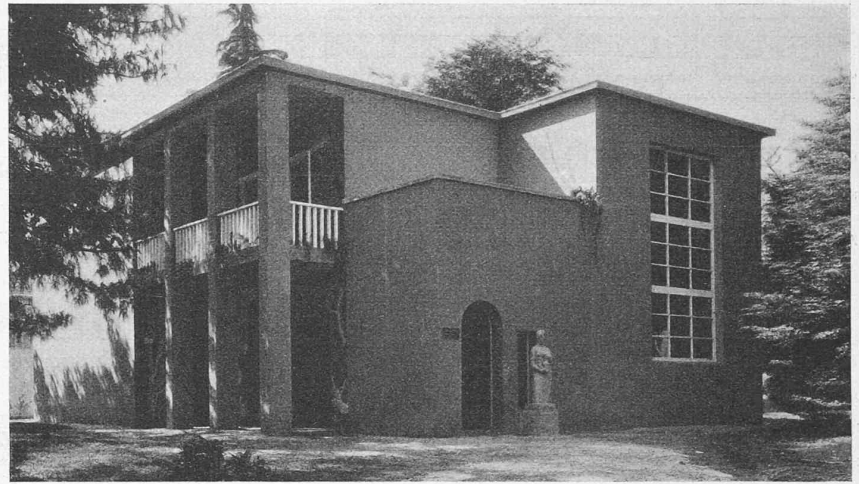


Abb. 4. „La Casa Appenninica“ an der V. Triennale, Mailand 1933.

Von der V. Triennale di Milano, 1933.
Notizen eines Geniessers.

Die grosse, alle drei Jahre — daher „Triennale“ — stattfindende italienische Kunstgewerbe- und Architektur-Ausstellung war bisher in Monza und diesen Sommer zum ersten Mal in Mailand, im Park hinter dem Castello Sforzesco eingerichtet. (Vergl. S. 182 von Bd. 101, 15. April 1933). Sowohl an Umfang als an Gehalt dürfte sie die bedeutendste Architektur-Schau des Jahres gewesen sein. Da in der deutschsprachigen Fachpresse, vor allem in den Augustheften der „Modernen Bauformen“ und des „Werk“ bereits über die ganze Ausstellung gut berichtet worden ist, beschränken wir uns im folgenden auf die Darstellung von blos zwei Häusern, die uns Anregungen von bleibendem Wert zu bieten scheinen.

Dreissig Einzelhäuser in einem Park verstreut, gebaut nur für die Dauer eines Sommers, einzig zum Zweck, architektonische Phantasie Gestalt werden zu lassen: auf dass die Ausstellungsbesucher die Bauten nicht nur äusserlich „ansehen“, sondern sich in sie einleben können und urteilen mögen, wie weit diese Phantasien Wirklichkeitswerte geschaffen haben. Nicht programmatische Studien, nicht allgemeingültige Typen und Ergebnisse ernsten, durchdachten Fleisses haben wir gesucht, sondern einfach die Freude an genialen Eingebungen, an neuen Raumgruppierungen und -Beziehungen. Mag man diese Dinge auch romantisch finden, so gehören sie doch wohl heute, da die Armut an Formen grösser ist als je, zu den wichtigsten der über-rationalen Gestaltungselemente, über die der Architekt verfügt. Erst recht an einer Ausstellung, die für einen Sommer gebaut ist, wo das Technische an sich

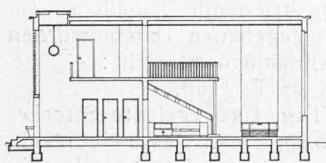


Abb. 3.
Schnitt durch die Halle.

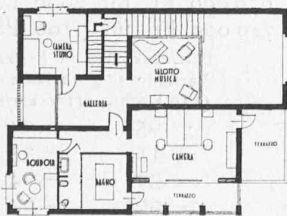


Abb. 2.
Obergeschoss.

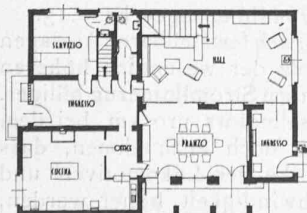


Abb. 1.
Erdgeschoss.

Masstab 1 : 400.



Abb. 5. Blick vom Esszimmer in die Kaminecke der Halle.

Abb. 1 bis 4, 10, 11, 17 bis 19: Clichés aus „Moderne Bauformen“, Jul. Hoffmann Verlag, Stuttgart.

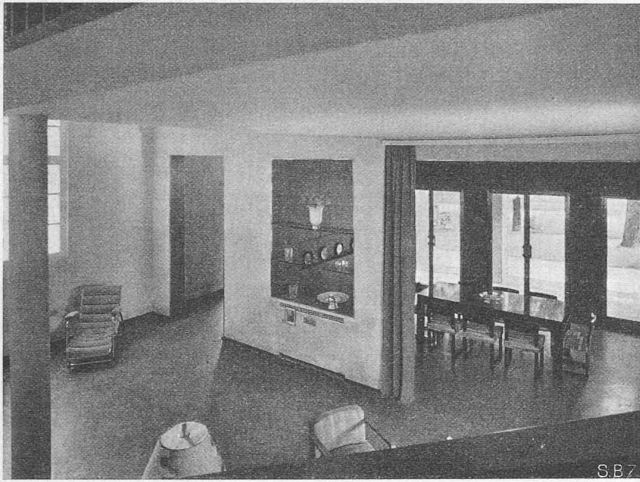


Abb. 8. Tiefblick von der Treppe in die Halle, oben „Salotto Musica“.

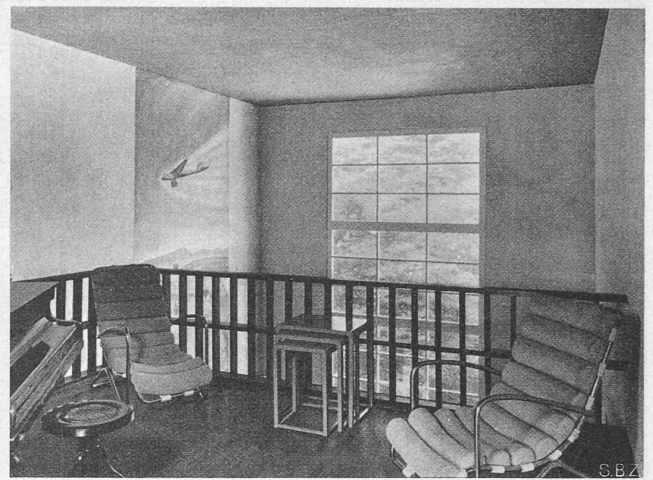


Abb. 9. „Salotto Musica“ in der Halle, auf Höhe des Obergeschosses.

sowieso Nebensache wird und sich mit Andeutungen begnügen kann, wo dafür das Künstlerische, die Gestaltung, die Raum- und Farbschöpfung aufs üppigste ins Kraut schiessen und auch Dinge wagen darf, die jenseits der Grenze des praktisch unbedingt brauchbaren liegen. Gerade deshalb war diese Ausstellung so fruchtbar, weil sie in manchem ausgeführten Beispiel das übertrieben Neue schuf und daran die Grenzen erkennen liess, bis zu denen es in der täglichen Wirklichkeit erträglich oder erwünscht sein mag.

Unter diesem Gesichtswinkel gesehen, boten die Villen der Triennale ein äusserst lehrreiches Material, sowohl nach der negativen als nach der positiven Seite.

Auf einander bezogene Raumdispositionen nicht nur in einer Ebene, sondern in mehreren, ergaben jedenfalls die stärksten und interessantesten Wirkungen. Abgesehen von der für ganz grosse Verhältnisse bestimmten „Casa coloniale“ waren es nun in dieser Gruppe zwei Bauten, die ausgesprochen neue Fassungen dieser räumlichen Durchdringungen auf verschiedenen Stufen gaben, und dabei doch wohnlich bewohnbar wirkten, die sich bei aller geistreichen Spannung durchaus im Gleichgewicht hielten und keineswegs den Eindruck blosser Ausstellungs-Experimente machten: dem noch traditionsnäheren, kultivierten „Apenninen-Haus“ lassen wir das kühnere, stark bewegte „Haus des Fliegers“ folgen.

LA CASA APENNINICA.

Architekten M. BEGA, A. LEGNANI und G. RAMPONI, Bologna.

Wir betreten das Haus durch den Windfang (rechts unten auf Abb. 1), der in die grosse Halle führt, welche die ganze Höhe des Hauses einnimmt. Zur Linken, durch Schiebetüren gegen die Halle weit geöffnet, liegt das Esszimmer („pranzo“), auf der andern Seite die Treppe, die in einem langen und einem kurzen Lauf das Obergeschoss erreicht. Auf dessen Höhe ist nun eine Art Balkon, als Musikzimmer bestimmt, in die Halle eingebaut. Die Halle ist der zentrale Wohn- und Lebensraum von ausserordentlich glücklichen Proportionen; sowohl als Ganzes wie in ihren differenzierten Teilen wirkt sie behaglich und locker, auch die Beziehung des Esszimmers (Abb. 5, 6, 8) zu ihr ist einwandfrei und lässt die ganze Raumgruppe zu einer unzerstrennlichen Einheit werden. Ein seltenes Beispiel von aktiver Hebung des architektonischen Ausdrucks durch das Bild ist die grosse Wandmalerei (F. Dal Pozzo, Milano): ein Ochsenpaar, Ackerarbeit, die Berge und hoch in der Luft ein Flieger: man findet sich auf seiner Höhe, wenn man im „salotto musica“ hoch über dem Boden der Halle sitzt.

Aus Schnitt Abb. 3 geht hervor, dass der als Galleria bezeichnete Vorplatz des Obergeschosses nicht bis zum Fenster links reicht: auch im Dienstentrakt Brechung der räumlichen Starrheit und Oeffnung nach oben. Geschickt

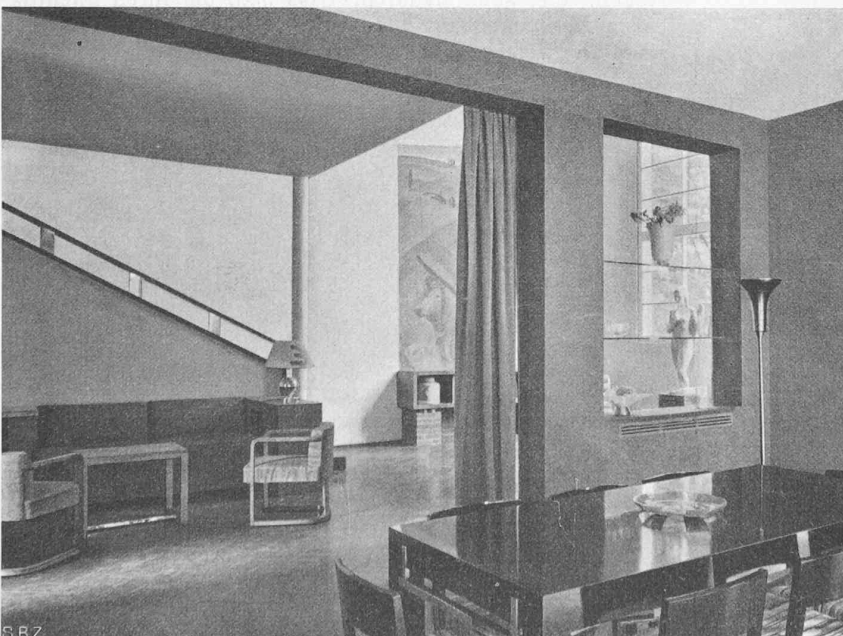


Abb. 6. Blick aus dem Esszimmer gegen die Fensterseite der Halle.



Abb. 7. Das grosse Wandbild.

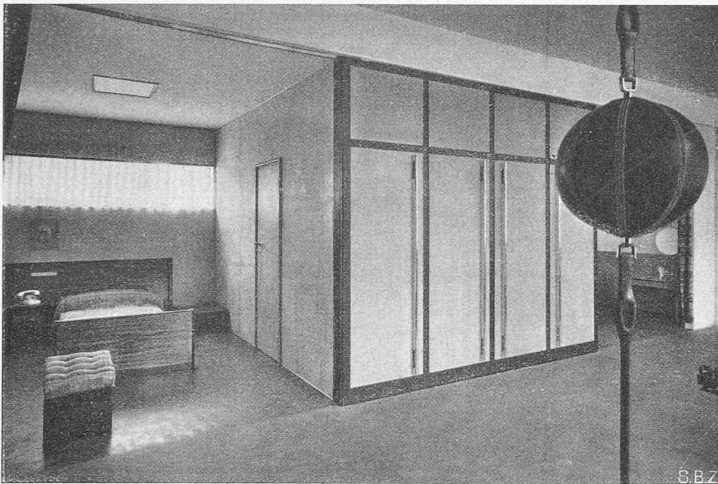


Abb. 13. Die beiden Schlafzimmer (durch Vorhänge vom Turnraum abgetrennt), dazwischen Schrankwand vor dem Badezimmer.

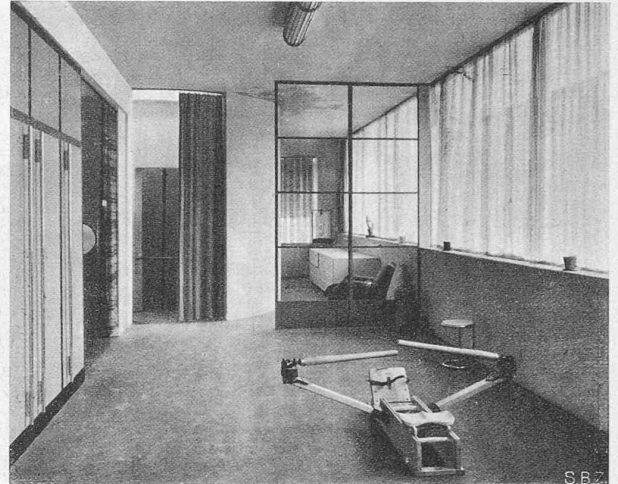


Abb. 14. Turnraum, Blick gegen Wendeltreppe und „Loggia“, ganz hinten das Eckfenster des Wohnraums.

ist die Diensttreppe an das Podest der Haupttreppe angeschlossen, doch wollen wir nicht weiter auf Einzelheiten eintreten, nachdem das für das Haus charakteristische die Halle ist. Eines muss noch besonders erwähnt werden, nämlich die äusserst sorgfältige, warme und fein abgewogene, für Böden, Wände und Decken verschiedene farbige Behandlung. Es sind urchige Materialien verwendet, Klinker, Wände körniger Putz, Holz, derbe Stoffe, wenige Stahl-Möbel. Das Aeusserer mag für unsere Begriffe zu streng, zu schwer scheinen, doch ist zu bedenken, dass das Haus für das Apenninen-Klima geschaffen worden ist; es trägt auch unverkennbar den Stempel seines Landes, hält sich durchaus fern von modernem Formalismus.

LA CASA DELL' AVIATORE.

Architekten C. SCOCCIMARRO, P. ZANINI und E. MIDENA, Mailand.

Zum Verständnis dieses Hauses muss man die Fabel kennen, die ihm zu Grunde liegt: der Flieger wird vom vielen Fliegen steif, er muss daher zuhause Sport und immer wieder Sport treiben, um sich gelenkig zu erhalten. Er fliegt an, klappt seiner Maschine die Flügel zurück, stellt sie ein, durchmisst die grosse offene Erdgeschosshalle und

geht nach den obern Räumen nicht etwa auf der Wendeltreppe, sondern er klettert an der Stange in deren Zentrum (Abb. 11, 12, 14) hinauf. Hier oben benutzt er ausgiebig die verschiedenen Geräte des Turnsaals, und schreitet, nachdem er es sich bequem gemacht hat, nach der „Loggia per lo studio delle carte geografiche“, die auf Abb. 14 rechts im Hintergrund zu sehen ist. Ist auch diese Pflicht erfüllt, so braucht er sich nur umzudrehen, um wie von einer Kommandobrücke aus sein Wohnzimmer, in dessen linker Ecke das Mahl aufgetragen wird, zu überblicken (der Leser möge den Blick von Abb. 14 auf Abb. 15 senken, wo er diese Loggia mit ihrer vollen Brüstung ins Wohnzimmer eindringen sieht).

Ohne in müssige Diskussion über diese Heldensage zu verfallen, sei das architektonisch Wesentliche betrachtet: der Ess-Wohnraum mit seiner Beziehung, durch die Loggia, zum Turnraum. Zu beachten: die Stufung von 0,3 m vom Wohn- zum Essraum, von 1,19 m zur Loggia; die um fast 1 m geringere Raumhöhe an der Rückfassade (Abb. 16); die Abtrennung der Essecke durch eine Holz- wand (in Wirklichkeit würden wohl auch ergänzende Schiebewände als Geruchverschluss nötig). Dass es sich hier um ein bedeutend komplizierteres Gebilde handelt, als beim Apenninenhaus, ist klar; sitzt man beispielsweise im Wohnraum, ist klar; sitzt man beispielsweise im Wohnraum, so hat man nur die Loggia sichtbar vor Augen, die aber dadurch, dass man um ihren unmittelbaren Zusammenhang mit dem Turnraum und den Schlafzimmern weiss, auch diese fühlbar an den Wohnraum

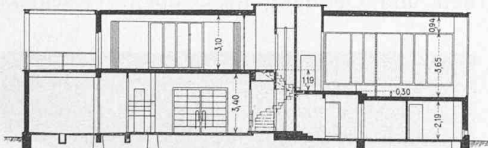


Abb. 12. Schnitt durch Turnraum, Wendeltreppe und Wohnraum.

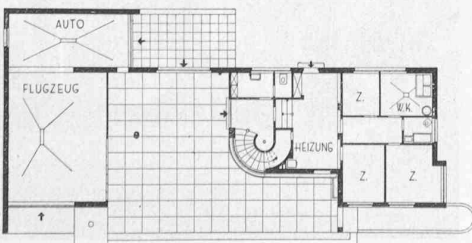
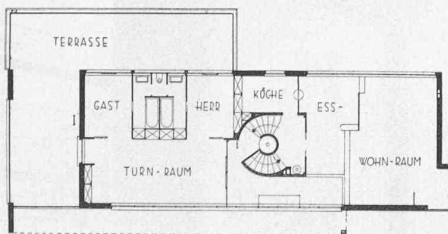


Abb. 10 und 11. Haus des Fliegers. Grundrisse 1 : 400.

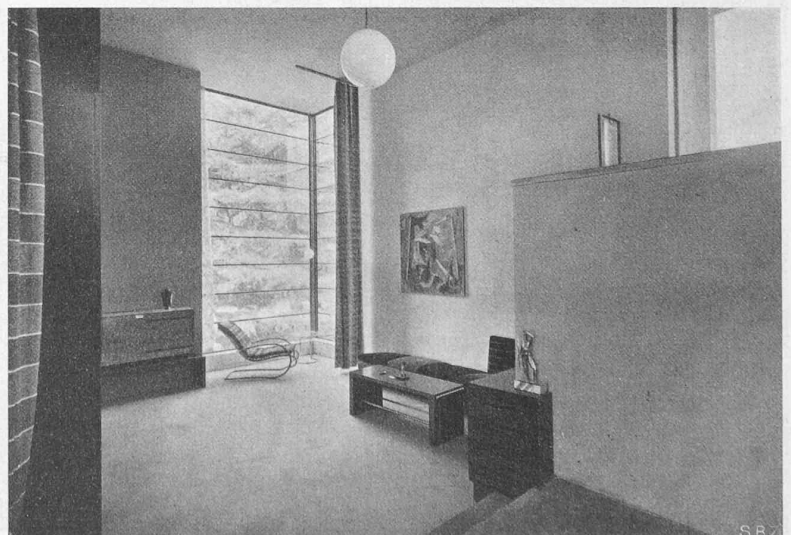


Abb. 15. Blick von der Essnische gegen das grosse Eckfenster, rechts die „Loggia“.

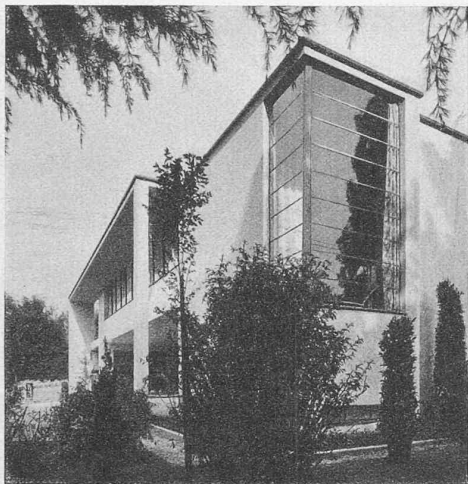


Abb. 18. Wohnraum-Eckfenster.

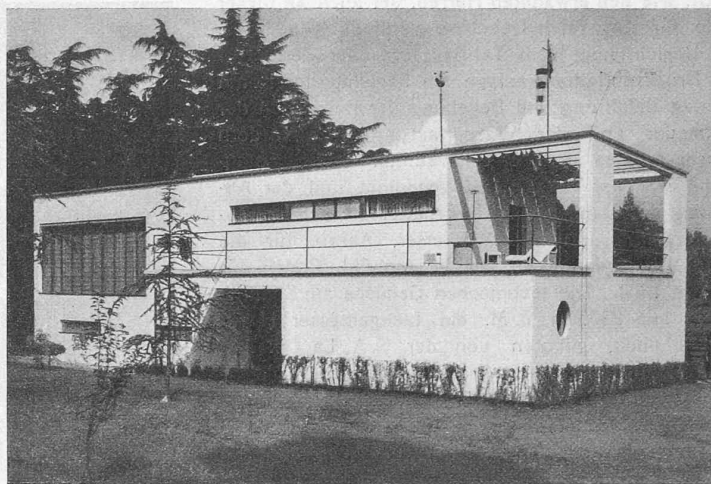


Abb. 19. Rückansicht.

LA CASA DELL' AVIATORE



Abb. 17. Hauptansicht des Fliegerhauses an der V. Triennale, Mailand 1933.

bindet. Umgekehrt kann man sich in der Loggietta tatsächlich im beherrschenden Angelpunkt des Organismus wissen. So ist der Einraum-Wohngedanke hier auf sehr raffinierte Art verwirklicht, und das Fliegerhaus überzeugt als Lebensraum für ein Dasein von geistiger und physischer Beweglichkeit und Aktivität.

*

Noch ein Wort zum Negativen an der Triennale: dazu zählten die leider recht zahlreichen Beispiele, die lediglich in äusserlich moderner Aufmachung längst Bekanntes vortrugen, oft noch unter grossem Aufwand an modernem Kitsch — traditioneller Kitsch, wie er heute

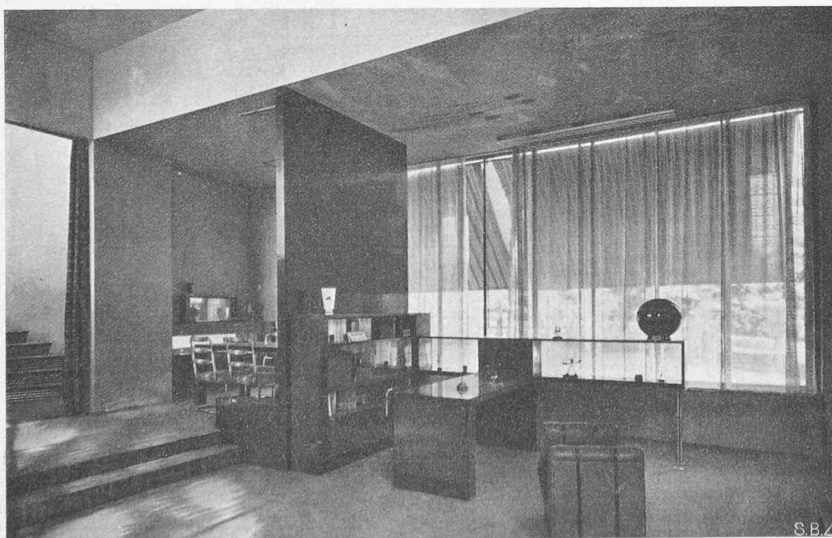


Abb. 16. Wohnraum gegen die Essnische gesehen, links Türe zur Wendeltreppe.

in andern Gefilden wieder erblüht, war zum Glück fast gar nicht vertreten. Zum längern und wiederholten Verweilen luden dann schon jene meist eingeschossigen Bauten ein, die durch Verwendung von nur teilweise durchgehenden Wänden, Stellwänden und ganzen Glaswänden die Differenzierung einzelner Bezirke grosser Räume erreichten, die Gartenwinkel oder eigentliche Binnenhöfe in ihren Lebensraum einbezogen, oder auch jene large Etagenwohnung im Stahlskeletthaus (nicht zu verwechseln mit den fürchterlichen Etagen im Turmhaus). Doch hielten manche dieser auf den ersten Blick anziehenden Lösungen einer längern Prüfung nicht stand — sei es aus funktionellem Ungenügen, sei es, dass ein klares, konzentriertes Wohngefühl durch allzu vielseitig verworrene Anordnung nicht aufkommen konnte.

Im Herbst 1933 an der Dixence im Wallis.

Alljährlich zweimal trifft sich eine ansehnliche Gruppe der E.T.H.-Absolventen von 1903 und 1904 der III. Abteilung, meist in oder bei Zürich, und erhalten so, in kollegialer Verbindung, freundschaftliche Beziehung aus schöner Studienzeit. Ab 1903 wurden und werden Zeitabschnitte von je fünf Jahren besonders gefeiert und es erfreuen sich diese Zusammenkünfte meist regen Besuches, auch von fern her. Das diesjährige Zusammensein dieser „Ehemaligen“, nun an die 30 Jahre in der Praxis stehenden Ingenieure des Maschinenbaues lag hinsichtlich Regie in Händen der welschen Freunde, die sich der Aufgabe über die Tage des 2. und 3. September d. J. mit organisatorischem Geschick, mit der ihnen eigenen Liebenswürdigkeit und, in Wahrung des Zeitgemässen, einfach und elegant entledigten. Sie sicherten sich damit den dauernden Dank der 46 teilnehmenden Kollegen.

Nach erstem Rendez-vous im Bahnhof Lausanne und der von herrlichem Wetter begünstigten Fahrt in froher Stimmung nach Sion, erfolgte, auf den Quartier-Bezug im gastlichen „De la Paix et Poste“ hin, der Start zum Besuch der grossartigen Bauwerke der „S. A. La Dixence“, als deren Gäste, unter Führung ihres Mentors und technischen Chefs, Prof. Ing. J. Landry von der Ingenieurschule Lausanne, assistiert von seinen Organen und unserem geschätzten Kollegen, Prof. R. Neeser, Direktor der Ateliers des Charmilles, Genf. Der Gesell-