

# Zeitschriften

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **53 (1966)**

Heft 2: **Wohnhäuser**

PDF erstellt am: **18.07.2024**

## **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.



selbst auferlegt. Es ist, als ob der menschliche Verstand begrenzt und eingeeignet werden müßte, um nur auf eine sehr geringe Anzahl von Weisen zu reagieren, ausdrückbar durch drei oder vier überlegt oder zufällig gewählte Elemente.

Die Preisträger der IV. John-Moores-Ausstellung in Liverpool waren: Michael Tyzack, Michael Kidner und John Walker (1., 2. und 3. Preis). Kleinere Preise gewannen: Robert Denny, John Edkins, Terry Frost, John Hoyland und Derek Southall. In der Juniorenabteilung (unter 26 Jahre alt) gewann Tim Whitmore den ersten Preis; weitere acht Preise gingen an Eleanor Brady, Stephen Marriott, George Moore, Christopher Paice, Geoff Rigden, Ron Robertson-Swann, Peter Wilson und Brian Woollard. J.P.Hodin

## Mitteilungen

### Alberto-Giacometti-Stiftung

Am 16. Dezember 1965 wurde in Zürich die Alberto-Giacometti-Stiftung gegründet. Sie hat den Zweck, eine repräsentative Sammlung von Werken des Schweizer Bildhauers und Malers Alberto Giacometti zu schaffen. Dadurch soll das Œuvre des Künstlers in würdiger Weise und in allen seinen Ausdrucksformen (Plastik, Malerei, Zeichnungen und Graphik) dauernd der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden sowie Kunstfreunden und Kunsthistorikern zu Studienzwecken zur Verfügung stehen. Herr H. C. Bechtler, Zürich, wurde zum Präsidenten des Stiftungsrates und Herr Balthasar Reinhart, Winterthur, zum Vizepräsidenten gewählt. Das Gründungskapital beträgt Fr. 750.000. Es sind jedoch wesentliche zusätzliche private Spenden bereits erfolgt oder zugesichert, und es darf erwartet werden, daß noch bedeutende weitere Zuweisungen erfolgen. Damit besteht die Hoffnung, daß, trotz Ablehnung des ursprünglichen Planes, die jetzt im Kunsthaus Zürich ausgestellte Sammlung im wesentlichen endgültig in Zürich bleiben wird.

## Zeitschriften

### Städtebau

Die amerikanische Zeitschrift *Scientific American* widmet eine Sondernummer, September 1965, der «Stadt».

In zwölf Artikeln berichten Planer, Soziologen, ein Anthropologe, ein Ökonom, ein Jurist und ein Experte für Stadthygiene über ihre Arbeit. Sie beschäftigen sich generell mit dem Phänomen Stadt, stellen vier Großstädte vor und behandeln Einzelfragen der Stadtplanung.

Die ausgezeichneten, mit Schaubildern und Photographien ausgestatteten Beiträge bieten ein weltweites Bild ihres Gegenstandes.

Im einleitenden Artikel: «The Urbanisation of Human Population», kennzeichnet Kingsley Davis die Verstädterung der Weltbevölkerung als den bemerkenswertesten Vorgang des industriellen Zeitalters. Er nimmt an, daß 1990 mehr als die Hälfte der Menschen in Städten über 100.000 Einwohner leben werden. Die Urbanisierung durch Zuwanderung der Landbevölkerung in die Städte als Folge der Industrialisierung klingt aus und verschwindet gegenüber dem

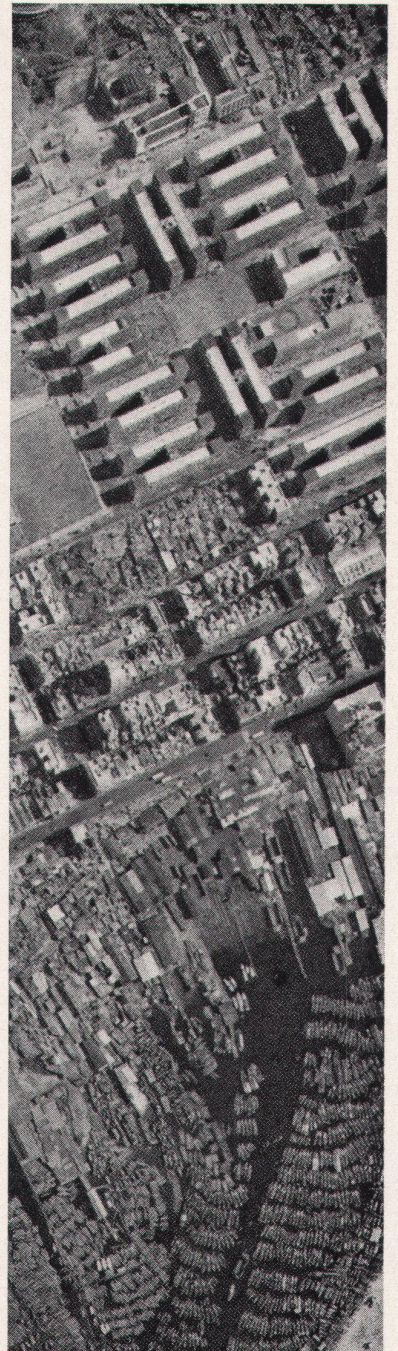


1 Weltbevölkerung in Millionen. Obere Kurve: Weltbevölkerung; untere Kurve: Bevölkerung in Städten über 100.000 Einwohner

2 Hongkong: Zusammenprall industrieller und unterentwickelter Gesellschaften. Um die von der Regierung gebauten neunstöckigen Wohnhäuser sind Hütten und Schiffe von Asozialen

Nach: *Scientific American*, September 1965

Wachstum der großen Agglomerationen aus sich selbst. Für die Entwicklungsländer wird festgestellt, daß hier das große Wachstum der Agglomerationsbevölkerung ohne weiteres den industriellen Fortschritt auffängt, ohne daß nennenswerte Landflucht eintritt. Da das biologische Wachstum in allen Agglomerationen schnell zu immer größeren Menschenansammlungen führt (wenn die Bevölkerung der New-Yorker Agglomeration sich entsprechend der zu erwartenden Geburtenrate der amerikanischen Nation vermehrt, wird sie im Jahr 2010 die 30-Millionen-Grenze erreichen, in Indien wird die größte Agglomeration





zwischen 36 und 66 Millionen haben), sieht der Autor das eigentliche Problem in der menschlichen Vermehrung und bemerkt dazu: «It seems plain that the only way to stop urban crowding and to solve most of the urban problems besetting both the developed and the underdeveloped nations is to reduce the overall rate for population growth» und «Urban planners continue to treat population growth as something to be planned for, not something itself to be planned.» Im zweiten Beitrag, «The Origin and Evolution of Cities», von Gideon Sjoberg, wird der historische Prozeß der Städtebildung von ihren Anfängen bis heute beschrieben und in Zusammenhang zu den Bedingungen gestellt, die diese Entwicklung möglich machten.

Eine Stadtlandschaft, in der 500000 Einwohner in einem Umkreis von 40 Minuten vom Stadtzentrum leben, definiert Hans Blumenfeld den Gegenstand seiner Betrachtungen in dem Beitrag «The Modern Metropolis».

Im Unterschied zur herkömmlichen Stadt hebt die «Metropolis» den Gegensatz Land-Stadt in einer engen Überlagerung auf. Den Ursprung der «Metropolis» bildet das Städtewachstum in der industriellen Revolution, sie konnte aber erst mit der Einführung der modernen Verkehrsmittel entstehen. Ihre Eigentümlichkeit besteht in der Stärkung ihrer attraktiven Eigenschaften durch den daraus folgenden Bevölkerungszuwachs.

Sie bietet ihrem Bewohner hochspezialisierte Arbeitsplätze, große Freizügigkeit der Arbeitsplatz- und Wohnungswahl, eine reiche Auswahl an Gütern und Dienstleistungen, und in ihrem vielfältigen Wirtschaftsgefüge liegen Möglichkeiten für alle wirtschaftlichen Unternehmungen.

Gegenüber ihren geschichtlichen Vorläufern erwies sich die Metropolis außerordentlich widerstandsfähig gegen Wirtschafts- und Krisen. Zahlreiche Versuche, ihr Wachstum zu bremsen oder einzudämmen, haben sich als recht wirkungslos erwiesen; beispielsweise schafft zwar der «Greater London Plan» neue lebensfähige Satellitenstädte, die Metropolis London wächst aber dessenungeachtet weiter. Die Ziele der zukünftigen Planung formuliert Blumenfeld in scheinbar gegensätzlichen Forderungen: 1. «to minimize the need for commuting to work and at the same time maximize the ability to do so»; 2. «to provide quick access to the center of the city and also quick access to the open country»; 3. «the functions of the metropolis must be integrated, yet there are also strong reasons to separate them»; 4. «the social health requires that people identify themselves both with their own neighbourhood or group and with the

metropolis as a whole»; 5. «the metropolis must strike a balance between continuity and receptiveness to change».

Aus der Diskussion der Schwierigkeiten der Planung in der heutigen Metropolis leitet er die Voraussetzungen für eine zukünftige rationale Planung ab: 1. Einheit der Selbstverwaltung in der Region der Metropolis; 2. öffentlicher Besitz aller oder der meisten Entwicklungsflächen; 3. eine Steuerverteilung, die ausreichende Mittel für die Durchführung der Planungsarbeiten sicherstellt; 4. eine öffentliche Wohnungspolitik. Er kommentiert diese Aufzählung: «In terms of current American political folklore these are radical measures. Each of them, however, has been carried out in varying forms and to a varying degree by more than one European nation within the framework democratic capitalism.»

In vier Artikeln werden vier verschiedene Großstädte als Beispiele unterschiedlicher urbaner Situationen dargestellt:

*Kalkutta* (Nirmal Kumar Bose), eine rapide wachsende 7-Millionen-Metropolis, mit großen hygienischen und wirtschaftlichen Mißständen belastet, kann in starren Kasten- und Rassenschranken kein metropolitantes Zusammenarbeiten ihrer Bevölkerung erreichen.

*Stockholm* (Göran Sidenbladh) besitzt eine Stadtplanungstradition von 300 Jahren. Die planvolle Entwicklung der City gründet auf umfassendem Landbesitz der Gemeinde und erreicht einen vorläufigen Höhepunkt in einem Planungsgesetz, das den Behörden Landkäufe erlaubt, bevor die Verwendung der erworbenen Flächen festgelegt ist.

*Ciudad Guayana* (Lloyd Rodwin), Neuplanung eines Industriezentrums von 400000 Einwohnern (Planungsziel für 1975) zur Industrialisierung eines Entwicklungslandes (Venezuela). Ihr beschleunigter Aufbau führt zu Koordinierungsschwierigkeiten zwischen dem schnellen Wirtschaftswachstum, basierend auf reichen Bodenschätzen, und dem Aufbau der Stadt.

*New York* (Benjamin Chinitz). Die größte Metropolis der Welt, aufgeteilt in 550 Gemeindeverwaltungen, sieht sich vor die Aufgabe gestellt, die überkommene politische Verwaltungsstruktur und Steuerverteilung zu reorganisieren, damit sie ihre zahlreichen Planungsaufgaben rationell und sinnvoll lösen kann.

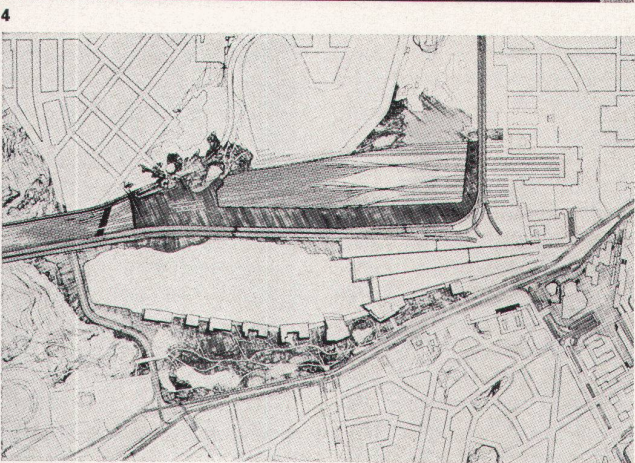
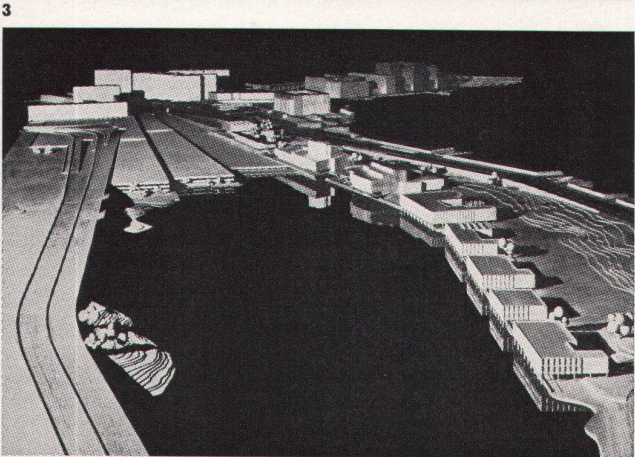
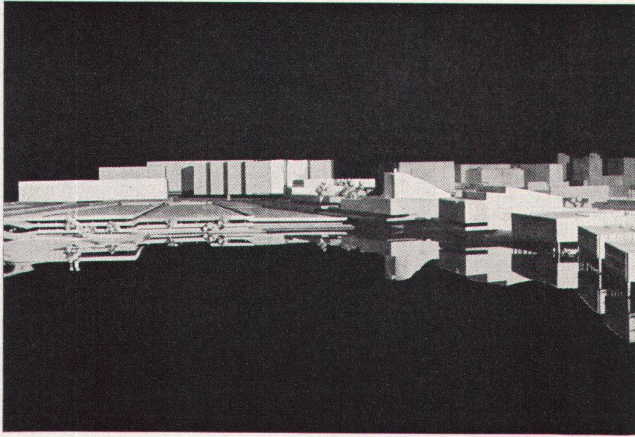
Charles Abrams skizziert in «The Uses of Land in Cities» die Bodenpolitik in verschiedenen Staaten, faßt sie in drei wesentlichen Arten zusammen, nämlich Landkauf, Besteuerung und Nutzungsvorschriften. Dabei geht er von der Grundthese aus, daß «the space problems of metropolises arise not from actual shortages of land but from lack of planning, waste of space, and from the

unnecessary despoliation of good environments», und stellt allen politischen und verwaltungstechnischen Überlegungen gegenüber: «None the less, in rich countries and in poor, the desire for a piece of land or dwelling one can call one's own remains an unquenchable human aspiration. More than almost anything else, it spells security and individual integrity, particularly amidst the pressures on privacy and the immensity of the city.»

«Transportation in Cities» von John W. Dyckman untersucht das Verhältnis von privatem und öffentlichem Personenverkehr in der Metropolis. Die Benutzung des eigenen Wagens stellt auch in Großstädten für den Einzelnen eine wirtschaftliche und komfortable und damit sinnvolle Verkehrsart dar. Für die Gesellschaft ist das aufwendig, störend und schädlich. Zum erstenmal wird dem in den USA seit 50 Jahren andauernden Aufstieg des Personenwagens-Schnellstraßensystems in San Francisco nach zehnjähriger Vorbereitung ein neues öffentliches Verkehrsmittel entgegengestellt. Eine Breitspur-Stadtschnellbahn wird mit dem Automobil im Stadtverkehr in Konkurrenz treten. Das «Bay Area Rapid Transit District»-(BARTD)-System soll die folgenden Vorteile bieten: sehr großen Komfort, große Geschwindigkeit (gegen Stoßverkehrsgeschwindigkeiten auf der Straße von 32 km/h soll sie 64 bis 80 km/h im Durchschnitt und 125 km/h Höchstgeschwindigkeit entwickeln), große Häufigkeit der Fahrten (mindestens alle 15 bis 20 Minuten, zu Stoßzeiten alle 90 Sekunden), automatische Kontrolle und hohe Einstiegs geschwindigkeit durch sehr lange Bahnsteige (210 m). Aber noch ist der Erfolg der BARTD-Planung ungewiß. «Finally, of course, transportation planning will proceed in the context of social choice and individual values, which in the U.S. set the priorities for planning and also the limits on it.»

Abel Wolman, «The Metabolism of Cities», berichtet über den «Stoffwechsel» amerikanischer Städte. In Amerika ist heute die Aufmerksamkeit auf die Wasserknappheit und die Wasser- und Luftverschmutzung gerichtet. Wasser ist in genügender Menge vorhanden, erforderlich ist vorausschauende Planung. Die Verschmutzung und Vergiftung der Umwelt sind noch nicht eingedämmt. Dabei ist die Luftverschmutzung in den meisten Fällen noch nicht kritisch, wogegen die Wasserverseuchung ständig zunimmt. Der Autor weist nach, daß die neu in Betrieb genommenen Kläranlagen noch nicht einmal genügen, die Folgen des Bevölkerungswachstums aufzufangen. In «The Renewal of Cities» berichtet Nathan Glazer über die Stadtsanierung





Planung des Zentrums von Helsinki. Architekt: Alvar Aalto

3  
Modellaufnahme von Norden

4  
Blick auf das Hafenbecken

5  
Grundriß

Nach: Arkkitehti, 3/1965

in den USA. Ihres finanziellen Reizes wegen ist die Erneuerung innerstädtischer Altbaubestände verbreitet, wobei bisher das Interesse der Planer und der politischen Behörden vornehmlich den finanziellen Problemen und den hygie-

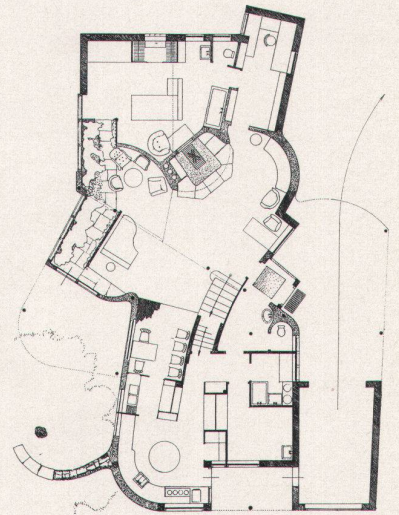
nischen und ästhetischen Aspekten gilt. Erst in jüngster Zeit wendet sich das Interesse außer den Gebäuden auch den Einwohnern zu. Neuere Untersuchungen zeigen eine ökonomische und soziale Verschlechterung der Lebensumstände ehemaliger Bewohner sanierter Slums. Glazer faßt seine Beurteilung der amerikanischen Stadtsanierungen zusammen: «It is by no means the perfect instrument, but the source of its failings generally seems to be in the politics, the imagination and the structure of local government. It is there, I think, that we now need the chief efforts of our critics.»

Im letzten Beitrag, «The City as Environment», diskutiert Kevin Lynch die Wahrnehmung der Stadtlandschaft durch den Städter. Die moderne Metropolis belastet die Sinnesorgane ihrer Einwohner in immer stärkerem Maße. Die Umwelt des Städters ist unbequem, grell, lärmend und übelriechend, eintönig. Sie ist in ihrer verwirrenden Fülle der Zeichen und Symbole für den Einzelnen nicht mehr zu durchschauen und zu erklären, ihre starren und immobilen Einrichtungen widersprechen dem menschlichen Bedürfnis nach Veränderung. Lynch klammert die technisch zu beseitigenden Fehler aus und beschäftigt sich im weiteren mit den visuellen Ereignissen und den Freizeitaktivitäten.

Er äußert sich programmatisch zu der Gestaltung von Zentren, Erholungseinrichtungen und Verkehrswegen. «What is happening suggests a two-old program: conserving and building up the old centers (or helping them to die gracefully if that is inevitable) and encourage in the outer areas the coalescence of new centers with a wide range of activity.» Die Erholungsflächen sollen in einem feinmaschigen Netz die Metropolis durchziehen als Kontrast zu den aktiven urbanen Zentren, und neben herkömmlichen Sport- und Spielplätzen ... «many other kinds can easily be imagined: mazes, heaths, thickets, canyons, rooftops, caves, marshes, canals, undersea gardens, yards for certain hobbies». Die Verkehrswege sind falsch angelegt, zu wenig ihrer Bedeutung entsprechend differenziert, und die gesamte Verkehrszeichenausstattung unbefriedigend. «I would give each path an indistinguishable character and make the network memorable as a system of clear and coherent sequences» ... «The movement system would be used not only as the visual organizer of the city but also as a prime source of information.»

Lynch versucht dem Städtebau als Kulturleistung einen neuen Impuls zu geben, die Stadt ... «could be made into something artificial in the old-fashioned sense of the word: a work of art, fitted to human purpose».

Pfromm



6  
Hugo Häring: Entwurf für ein Wohnhaus, 1941

Nach: Bau, 4/1965

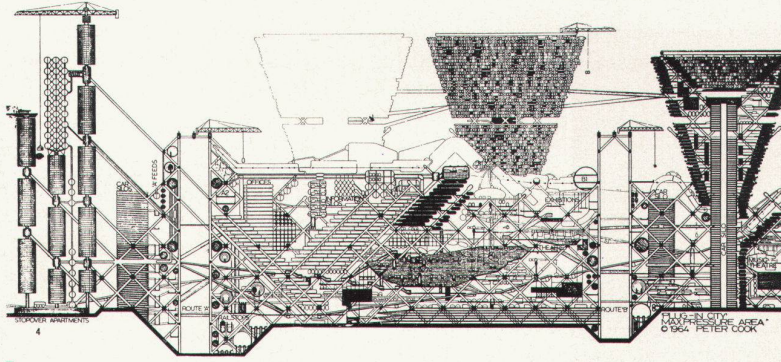
### Kritik

Die Zeitschrift *Bau*, Schrift für Architektur und Städtebau, herausgegeben mit der Zentralvereinigung der Architekten Österreichs, widmet einen großen Teil ihrer Nummer 4/1965 dem Œuvre Hugo Härings unter dem Titel «Organhaftes Bauen». Dazu sind Gedanken Härings aus den Jahren 1924, 1931 und 1946 als Einleitung abgedruckt. Ihre Quintessenz: «Es gibt Menschen, die die Maschine als eine Leistung der Geometrie oder der Mathematik hinstellen, die die Maschine als Krönung der geometrischen Kultur betrachten. Diesen Anspruch halte ich für vollkommen falsch. Die Maschine ist ein Geschöpf organhafter Natur, ihr Sinn ist Leistung, ihr Element ist Bewegung, Kraft und Spannung.»

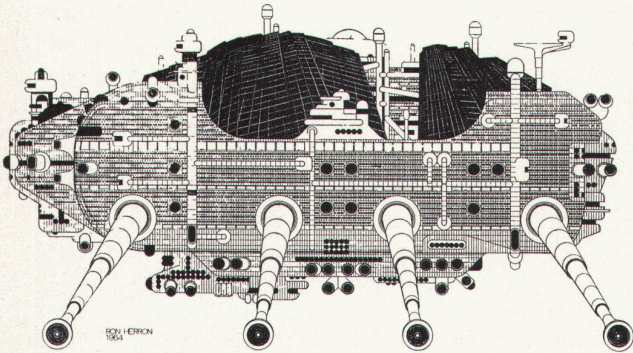
Im Artikel «Zur Theorie des organhaften Bauens» analysiert Jürgen Joedicke die Arbeit Härings und stellt vor allem dessen Bemühen um einen funktionellen Stil dar, mit dem Häring im Gegensatz zu den geometrischen Formen der de-Stijl-Nachfolge gerät.

In der heutigen Architekturlandschaft, in der technische Geometrie und formaler Eklektizismus weiter an Raum gewinnen, bildet das Werk Härings einen immer wichtigeren Orientierungspunkt: «Die geometrischen Figuren reglementieren die Masse als Maß, sie individualisieren nicht nach den individuellen Qualitäten, die in der Masse bestehen. Sie haben den Charakter von Zwangsformen, denen gegenüber die Organik die Leistungsform, das heißt eben das Organ, fordert. Im Organ aber wirkt eine höhere Ordnungswelt als in der Masse. Es verbürgt Vielgestaltigkeit, nicht Uniform, es fordert Individualisierung des zu Gestaltenden.»





7



8

Entwürfe der Archigram-Gruppe, London

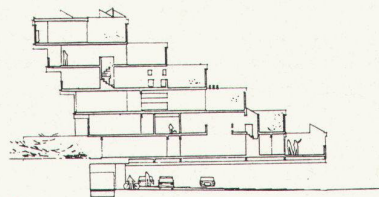
7

«Plug-in City», Schnitt durch eine Zone höchster Dichte

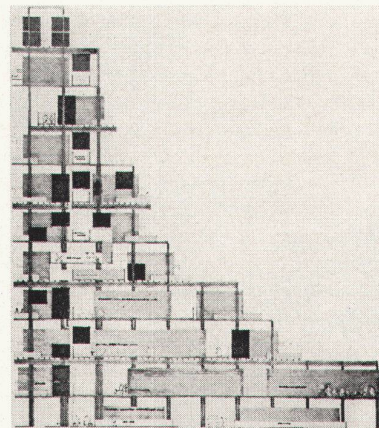
8

Fahrbare Stadt, Aufriß. Diese Städte können gruppenweise zusammenkommen oder einzeln zu gewünschten Punkten der Erde wandern

Nach: Architectural Design, November 1965



9



10

Eines der neuesten und umfangreichsten Werke Alvar Aaltos ist in der Nummer 3/1965 des ARK, *Arkkitehti*, herausgegeben vom finnischen Architektenverband, dokumentiert; die Planung des Zentrums von Helsinki. Die mehrsprachige Zusammenfassung gibt den Inhalt der Nummer nur summarisch wieder. Trotzdem bietet die ausgezeichnete graphische und photographische Dokumentation, zusammen mit den Daten und Tabellen, eine vorzügliche Präsentation dieses Werkes.

*Architectural Design* vom November 1965 enthält eine große Reportage über die Gruppe Archigram, einen losen Zusammenschluß englischer Architektur-Utopisten. Zu dieser Dokumentation bietet ein Artikel von Reyner Banham den kongenialen Kommentar. Banham extemporiert über die Quellen der formalen Strukturen der heutigen vorgefertigten Bauten und zeigt den Weg, der von hier über die Versuche der Smithson, Ionel Schein sowie des Kunststoffhauses von Monsanto, eine Vorstellung der Wohnung der Zukunft darzustellen, zu den neuen Bemühungen der Utopisten, insbesondere der der Archigram-Gruppe, führt, in deren Arbeiten er die Bestrebungen verwirklicht sieht, die Stadt der Zukunft als ein flexibles, konsumierbares und entwicklungsfähiges Gebilde darzustellen.

Die Tugenden dieser dargestellten Phantasien, von deren tatsächlichen Verwirklichung er meint, daß sie noch nicht möglich sei, liegt seiner Ansicht nach darin, daß «it chiefly offers an image-starved world a new vision of the city of the future» ... «they [die Archigram-Gruppe], like the rest of us, urgently need to know what the city of the future is going to look like, because one

*Skandinavischer Wettbewerb – Wohnen in Städten*

9

1. Preis. Knud Ejvind Rasmussen und Seth H. Seabloom: Neue Etagenwohnungen in neuen Stadteinheiten

10

2. Preis. Elisabeth Sass† und Sten Zinck: Neue Etagenwohnungen und neue Stadteinheiten (Schnitt)

Nach: *der architekt*, 10

of the most frustrating things to the arty old Adam in most of us is that the wonders of technology have a habit of going invisible on us».

Die Arbeiten der Archigram-Gruppe, in graphisch sehr interessantem Material vorgestellt, umfassen eine große Vielfalt, die von ausgeführten Bauten über Planungsprojekte bis superman-umschwirren Zukunftsvisionen reichen.

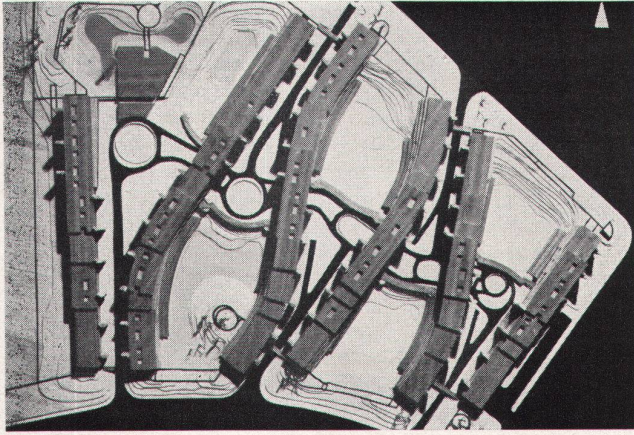
Die perfektionierte Darstellung einer technischen Geometrie zeigen gewaltige, wuchernde technische Strukturen, wie sie dem Leser aus dem Schaffen kontinentaleuropäischer Utopisten ebenfalls bekannt sind, in denen sich der Städter in einem «plug-in»-Prozeß behaust. Nach diesem, Banham nennt es «clip-on»-Konzept schiebt der Städter seine Wohnung in die Stadtstrukturen oder klammert sie fest.

Den Höhepunkt der Schau bilden die «moving cities», mächtige wandernde Erlebnismaschinen als Behausung größerer Teile einer mobilen Gesellschaft. Die Bedeutung dieser und ähnlicher Exkurse liegt zweifellos darin, daß die heute schon vorhandenen Möglichkeiten der Technik durchgespielt und ihre Konsequenzen angedeutet werden. Schließlich aber liegt ihre Wirkung in der Auflockerung und Erweiterung des Vorstellungsvermögens des Publikums, das so darauf vorbereitet wird, heute nötige Neuerungen als vertraut zu akzeptieren.

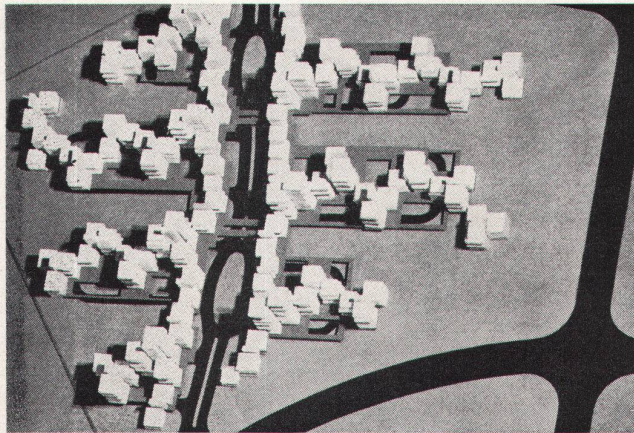
Einige dieser Neuerungen, die schon konkretisierbare Formen annehmen, werden in «*der architekt*», Organ des Bundes Deutscher Architekten, Nr. 10, im Beitrag «Skandinavischer Wettbewerb – Wohnen in Städten», vorgestellt, der von Louis Poulsen und Poul Henningsen ausgeschrieben wurde. «Die Architekten erhielten hier eine Möglichkeit, ihre Kräfte an einer Anzahl Ideen zu prüfen, die in den letzten Jahren die internationale Stadtplanungsdebatte geprägt haben.» Er sollte Antrieb sein, den Montagetagebau («der letzte Schrei in Dänemark») zu überwinden, und Anregung, «das Treten auf der Stelle aufzugeben, das von gutgläubigen Wohnungsbaupolitikern als Bewegung aufgefaßt wurde». Ziel dieser neuen Bemühungen ist «Bauen nicht für das Existenzminimum», sondern «für die Wohlfahrtsgesellschaft, der wir [die Auslober] hoffentlich eine humanistische Idee zuführen können».

Die Projekte von sieben Preisträgern werden zusammen mit den Bemerkungen des Preisgerichtes dargestellt, dazu einige besondere nicht prämierte Projekte. Die Arbeiten beschränken sich weitgehend auf die konventionellen technischen Konstruktionsmöglichkeiten und bieten einen Überblick auf die dem Fachpublikum bekannten Environmental-

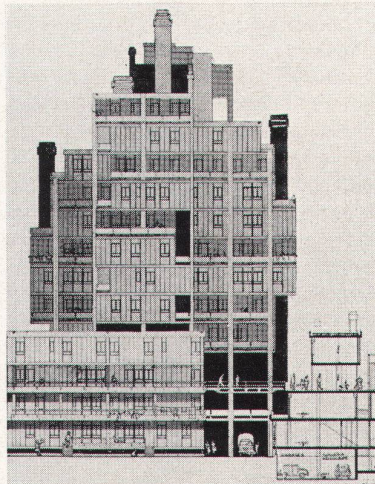




11



12



13

#### Wettbewerb für ein Quartier in Secondigliano

11  
Projekt der Architekten Arnaldo Bruschi, Vittorio de Feo, Federico Gorio

12  
Projekt der Architektin Luciana de Rosa

13  
Projekt der Architekten Marco Guerra, Gina Loreti, Piero Maria Lugli

Nach: L'architettura, November 1965

strukturen. Das utopischste Projekt, mit dem 2. Preis ausgezeichnet, folgt im Prinzip einer Yona-Friedman-Struktur, in die Wohnungen nach dem «plug-in»-Konzept geschoben werden. Bezeichnend ist vielleicht, daß dieses Projekt dem Ziel der Auslober am nächsten kam, den ersten Preis jedoch nicht bekommen konnte, da es technisch unausgereift war.

Ein in «L'architettura, Cronache e Storia», November 1965, vorgestellter Architektur-Ideenwettbewerb zeigt den interessanten Versuch, mit einem nicht zur Ausführung kommenden Wettbewerb Architekten und generelle Planungs-ideen für konkrete Bauvorhaben zu finden.

Die dargestellten Ergebnisse sind in ihren stadtplanerischen Prinzipien weitgehend einheitlich; hohe Ausnutzungsziffern, strikte Trennung des Verkehrs, weite Grünflächen und städtebauliche Zusammenfassung der Baukörper zur Schaffung von Straßenräumen sind kennzeichnend. Neben den anregenden Vorschlägen der Teilnehmer, urbane Lebensräume zu schaffen, weckt die Absicht der Auslober Interesse, in einem echten Ideenwettbewerb der schöpferischen Freiheit des Architekten weitesten Spielraum zu lassen, indem andere konkrete Planungsaufträge an die Preisträger erst nach dem Wettbewerbsentscheid vergeben werden. Pfromm

## Bücher

### S. Giedion: Raum, Zeit, Architektur

*Die Entstehung einer neuen Tradition*  
536 Seiten mit 525 Abbildungen  
Otto Maier, Ravensburg 1965. Fr. 97.-

«Space, Time and Architecture» erschien 1941, als Zusammenfassung der «Charles Eliot Norton Lectures», die der Schweizer Kunsthistoriker damals an der Harvard University gehalten hatte. Es ist merkwürdig, daß es 24 Jahre brauchte, bis das Buch den Weg zu deutschsprachigen Lesern fand; 14 ständig erweiterte, auf den Stand der jeweiligen Gegenwart gebrachte amerikanische Auflagen sind vorausgegangen, parallel liefen holländische, italienische, spanische und japanische Ausgaben, und bald wird man das Buch auf französisch, polnisch und jugoslawisch lesen können. Man mag sich fragen, worin das Geheimnis dieses andauernden Siegeszuges liegt; der Hinweis auf das reiche Bildmaterial genügt da zweifellos nicht.

Was das Werk – das in Amerika seit Jahrzehnten die Grundlage jedes Architekturstudiums darstellt – vor allem auszeichnet, das ist die Weite des Horizontes, der hier abgesteckt ist, und die Einfachheit und Griffigkeit des Vokabulars, mit dessen Hilfe die komplexesten Vorgänge und Zusammenhänge anschaulich werden. Entsprechend der Natur des Gegenstandes – der Geschichte und der Vorgeschichte der modernen Architektur –, werden abwechselnd soziale, wissenschaftliche, technische und künstlerische Faktoren ins Auge gefaßt und in die Motorik des Geschehens einbezogen; aber sie interessieren nie absolut, sondern immer nur insofern, als sich in ihnen die Bewußtseinsstruktur der Zeit offenbart. (Dies gilt auch für Giedions neuestes, zweibändiges Werk über die Anfänge von Kunst und Architektur, das unter dem Titel «Ewige Gegenwart» erschienen ist.)

Eine der Hauptthesen des Buches ist jene von der «Spaltung von Denken und Gefühl», die als innerer Grund für die getrennten Wege von Ingenieur und Architekt im 19. Jahrhundert angeführt wird; die moderne Architektur, wie sie in den zwanziger Jahren ihre entscheidende Prägung erfuhr, wird als ein Prozeß gesehen, der diese Spaltung wieder aufhebt und dadurch «die Entstehung einer neuen Tradition» ermöglicht. Die architektonische Formensprache, die der Struktur des heutigen wissenschaftlichen Denkens und künstlerischen Fühlens adäquat ist, basiert nun für Giedion vor allem auf der «Einbeziehung der Zeit-Dimension in Kunst, Architektur und Konstruktion»; damit wird gesagt, daß der Ablauf der Zeit, der als Faktor der Raumerfahrung in Kunst und Architektur bereits von Schmarsow und Riegl grundlegend untersucht wurde, nun bewußt zu einem Element architektonischer Gestaltung wird. Die Malerei spielt in diesen Ausführungen natürlich eine bedeutende Rolle; aber es geht bei der «Raum-Zeit-Konzeption» nicht nur um die simultane Darstellung der verschiedenen Phasen eines Bewegungsablaufs, wie sie vom Futurismus verwirklicht wurde. Der Kubismus, und sein Fortleben bis in die Malerei Mondrians, wird zur Grundlage einer neuen «raum-zeitlichen» Architekturgesinnung, insofern hier die Erscheinungsrealität in ein System von Spannungen und räumlichen Bezügen aufgelöst wird; damit fand etwas, was bereits in den Konstruktionen des 19. Jahrhunderts enthalten war, bildhaften Ausdruck: die aktive Durchdringung von Körper und Raum, wie sie in Delaunays Eiffelturm-Bildern verwirklicht ist. Ein Bau ist nun – auf der Grundlage dieser neuen Raumgesinnung – weniger ein klar definiertes Gehäuse als ein System