

**Zeitschrift:** Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art  
**Band:** 63 (1976)  
**Heft:** 4: Die Architektur von Atomkraftwerken = L'architecture des centrales atomiques

## **Buchbesprechung**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 17.11.2024

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



## Ausstellungen

Zu einer Retrospektive

### Kupka – eigenwilliger Wegbereiter der abstrakten Kunst

Von Januar bis Ende März war im Zürcher Kunsthaus (als einzigem Institut in Europa) die grossartige, vom New Yorker Guggenheim-Museum zusammengestellte Retrospektive des malerischen Werkes von Franz Kupka zu sehen.

Die Begegnung mit diesem bahnbrechenden und eigenwilligen tschechischen Pionier der abstrakten Malerei ist packend und verwirrend zugleich. Als Kupka 1957 in Puteaux bei Paris starb, liess er die Kunstwelt in Ratlosigkeit zurück. Zu sehr widersetzte sich das Schaffen dieses genialen Sonderlings der Einordnung in eine bestimmte Stilrichtung: er war überall zu Hause, verarbeitete mit stupender Brillanz – aber immer unorthodox – alle Strömungen seiner Zeit: vom Spätimpressionismus über Jugendstil und Sezession, Fauvismus und Expressionismus zum Kubismus (den er im Grunde jedoch als «lähmend» ablehnte) bis hin zum strengen Konstruktivismus von mondrianscher Konsequenz.

Obwohl Kupka sein halbes Leben in Paris verbrachte, zahlte er der tonangebenden Ecole de Paris nur äusserlichen Tribut, und er blieb seinen erst

viel später estimierten malerischen Visionen treu: sie entsprangen Kupkas grenzenloser naturwissenschaftlicher Neugierde. Er befasste sich eingehend mit Biologie, Physik, Optik, Mechanik und Astronomie und stiess, so gewappnet, auch in die Grenzwissenschaften und zu metaphysischen Fragen vor, ein pantheistisches Weltbild vor Augen. Seine Bilderserien «Scheiben von Newton» (1910–1912), «Erzählung von Stempeln und Staubgefässen», «Kosmischer Frühling» (1920–1930), riesige Bilder, geben in unbändigen Farbkaskaden die schwindelerregende kosmische Rotation, das vibrierende Wachstum der Mikro- und Makroorganismen, die kreisenden Strömungen von Wasser und Luft wieder; Kristalle, Farbschatten, Spiegelungen, Bewegungsabläufe.

Kupkas Spätwerk strafft sich, reduziert sich auf farbige Spannungsfelder von ungeheurer Kraft mit klaren Linien, Kreisen. Geometrische Filter der Erfahrungen, sensible Kunst des Weglassens. Nach dem barocken lyrischen Feuer der zwanziger Jahre ein später, geläuterter und durchgeistigter Kupka.

Schritt für Schritt konnte der Betrachter in der Zürcher Ausstellung am Werk Kupkas die Loslösung vom Gegenständlichen und die Geburtsstunde der abstrakten Malerei miterleben. Das erste in Paris ausgestellte abstrakte



«Lignes animées»

Bild war Kupkas «Amorpha» (1912)! Heute endlich nennt die Fachwelt den wie besessen arbeitenden Einzelgänger Kupka in einem Atemzug mit den andern grossen Pionieren der modernen Malerei, mit Kandinsky, Delaunay, Pi-

casso, Duchamp, Léger, Gris, Mondrian, van Doesburgh, Vantongerloo usw. Sein schöner, wenn auch pockenvernarbter Kopf prägt sich der Nachwelt ein.  
Donna Dejaco

## Bücher/Livres

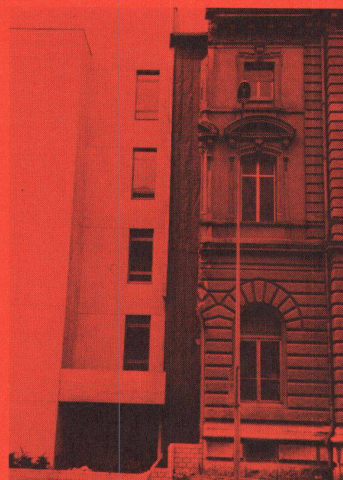
### Ein Denkmalpflegekrimi

Albert Knoepfli, «Altstadt und Denkmalpflege», ein Mahn- und Notizbuch. Sigmaringen 1975, 232 Seiten, 97 Abbildungen, Fr. 28.20

Der Denkmalpfleger und Leiter des Instituts für Denkmalpflege an der ETH Zürich ist durch zahlreiche Schriften bekannt – besonders durch sein Buch «Schweizerische Denkmalpflege». Dieses schon 1972 erschienene Werk macht durch reichhaltigste Dokumentation mit der Geschichte der Denkmalpflege in der Schweiz bekannt. Es fiel schon hier auf, mit welcher Lebendigkeit der Autor dem Laien sicherlich trocken erscheinende Fakten darzustellen weiss. Nun ist das vorliegende Büchlein tatsächlich noch weniger als das Vorgängerwerk nur für Fachleute geschrieben. Man muss das Temperament Knoepflis kennen, um zu verstehen, wie es möglich war, quasi einen Denkmalpflegekrimi zu schaffen, ohne nur einen Augenblick unseriös zu sein. Was gesagt wird, stellt sich auch im Bild vor – man lernt das Gruseln.

Mit anderen Worten, wenn Knoepfli hier das Büchlein des Denkmalpflegejahres 1975 vorlegt, dann ist dies keine

Beweihräucherung geleisteter Arbeit. Er ist als oft unangenehmer Mahner gefürchtet, der den Mut hat, die Dinge beim Namen zu nennen. Seine Schlagfertigkeit führte schon zu Vergleichen mit Savonarola. Der Rezensent sah ihn zum erstenmal in St. Laurenzen zu St. Gallen. Nicht in sektiererisch beiessenden Zynismus waren seine Worte



Wie sich Epochen begegnen (Foto: O. Birkner)

gekleidet, sondern in ein gutes Quantum unverwüsthlichen Humors. Wenn wir schon Vergleiche haben wollen, sprechen wir vielleicht besser von einem Enkel Abraham a Sancta Clara oder Adolf Loos'.

War also dieses Denkmalpflegejahr viel mehr als ein Jahr der Aufrufe, Tagungen, Symposien, Sondersitzungen, Sonderausschüsse und spezialisierten Gremien? «Je mehr Leute den Sitzungstisch bevölkern, desto vergnüglicher lässt sich der Schwarze Peter herum bieten. Man braucht einen Sündenbock gar nicht zu suchen, solange man sich munter gegenseitig zu entschuldigen versteht und allfällige Schuld in den anonymen Verhältnissen, technischen Versagern, Informationslücken sich grossartig verstecken lässt... Und was oft als traurige Kommissionsruine und an Teamworküberresten noch bleibt, ist eine laue Zweckgemeinschaft zur gegenseitigen Bestätigung und Bewunderung.» Denken wir zum Beispiel an den oft geäusserten Wunsch, Bauordnungen müssten endlich überarbeitet werden, weil sie durch falsche Bauzonenbestimmungen, Nutzungszahlen usw. mehr schaden als nützen. Also geht man an den detaillierenden Aus- und Umbau des bekannten Übels?

Knoepfli meint dazu: «Bauvorschriften sind so gut oder schlecht wie der, der sie handhabt.» Ist der Autor nicht weltfremd, wenn er immer wieder auf Aufklärung statt Verbot pocht, an den guten Willen des einzelnen nach richtiger Beratung noch immer glaubt, für individuelle Lösungen kämpft? Seine Menschenkenntnis und Diplomatie zerstreuen die Befürchtungen, er trete der Welt mit zuviel Naivität entgegen. Der Plauderton sollte nicht dazu verleiten, flüchtig zu lesen. Originelle Formulierungen und Vergleiche können leicht zu Zitaten verführen, die, aus dem Zusammenhang des Textes gelöst, nicht mehr der Absicht des Autors entsprechen. Wenn Knoepfli zum Beispiel von «Nichtmehr-» und «Nochnichtarchitektur» spricht, heisst das keineswegs, dass er kategorisch gegen Wright-, Le Corbusier- oder Neutra-Jünger eingestellt ist, ebensowenig, wie Adolf Loos nicht immer prinzipiell gegen das Ornament war. Er schrieb nicht «Ornament ist Verbrechen», sondern «Ornament und Verbrechen» – bei Knoepfli richtig vermerkt! – und war ein Verehrer des Tischlermeisters Zelenzny, weil er nicht nach Schablone, sondern mit freier Hand schöpferisch ornamentierte.  
Othmar Birkner



## Bücher/Livres



### Das rote Bologna

Bologna ist in den letzten Jahren für die Stadtplaner und Urbanisten so etwas wie ein Mekka geworden. Die Hauptstadt der Emilia hat die Aura eines Planungswunders bekommen. Aber ein Planungswunder ist diese Stadt keineswegs. Das optische Bologna, das den Urbanisten so anspricht, ist Ausdruck tiefer gehender Aktivitäten, als sie die Planung zu bewirken vermag. Darüber, was hinter dem optischen Bologna steckt, gibt neuerdings ein Buch erschöpfend Auskunft: «Das rote Bologna» des Zürcher Journalistenkollektivs Sil Schmid, Max Jäggi, Roger Müller und Otmar Schmid.

Was Bologna zu dem gemacht hat, was es heute ist, das ist, kurz gesagt, ein hundertjähriger Kampf um Alternativen. Dabei spielt der Name Bakunin eine ebenso grosse Rolle wie der seines einstigen Widersachers Marx. Dahinter steckt ein starker Wille zur Selbsthilfe und Autonomie, seit langem in Form einer radikalen Genossenschaftsbewegung und seit kurzem in Form einer ebenso radikalen Quartierdemokratie. Nicht vergessen werden darf der Widerstand gegen Rom, gegen den Faschismus, den Kapitalismus und das, was das heutige Italien ausmacht.

Das Bologna-Buch schliesst nach einem Interview der Autoren mit dem derzeitigen Bürgermeister, Renato Zangheri. Sil Schmid schildert die Voraussetzungen, den hundertjährigen Kampf um Alternativen, und berichtet über die Planungs- und Gesundheitspolitik. Max Jäggi gibt einen Überblick über die Verkehrs- und Konsumentenpolitik und schildert die Arbeitskämpfe. Roger Müller berichtet über die Bildungs- und Sozialpolitik. Otmar Schmid ergänzt den Text mit hundert Fotos. Das Buch hat 304 Seiten und ist bei der Zürcher Verlagsgenossenschaft erschienen. Sein Preis ist Fr. 28.50. Die folgenden stark gekürzten Auszüge stammen von den Autoren.

*Ruedi Jost*

#### *Die historischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen*

Als wichtigste Voraussetzung nennen Bolognas Politiker die langjährige Kontinuität der kommunistisch-sozia-

listischen Regierungskoalition. Bolognas Volksfront hat eine dreissigjährige Verwaltungstradition, die nie auf den Goodwill der «Democristiani» angewiesen war. Auf die Frage nach dem bolognesischen Erfolgsrezept antwortet ein langjähriges Regierungsmittglied: «Wir haben Zeit gehabt, Fehler zu machen und diese Fehler zu korrigieren.»

#### *Zeit allein aber schafft noch keine Wunder*

Dazu braucht es auch günstige wirtschaftliche Voraussetzungen. Und das bietet die Emilia-Romagna mit einer gut ausgebauten Landwirtschaft, einer ausgewogenen Produktionsstruktur und einer modernern, verzweigten Industrie ohne allmächtige Giganten. Die grössten Fabriken der Agglomeration beschäftigen nicht mehr als 2000 Arbeiter.

Ein weiteres Plus der roten Region: die alte genossenschaftliche Tradition als Alternative zu kapitalistischen Wirtschaftsstrukturen. Die emilianische Genossenschaftsbewegung umfasst Landwirtschaftskooperativen und Produktionsgenossenschaften des Lebensmittel- und Bausektors ebenso wie genossenschaftlich organisierte Dienstleistungsbetriebe. In der Provinz Bologna operieren 140 Genossenschaften mit fast 125 000 Mitgliedern. Und zudem: die günstige Lage der Stadt an der norditalienischen Verkehrsachse Via Emilia, im Schnittpunkt zwischen Venedig, Ravenna und Florenz, machte Bologna schon vor mehr als tausend Jahren zum wichtigen Umchlagsplatz – nicht nur für Waren, sondern auch für Ideen. Hier fielen die grossen Befreiungsideen der Neuzeit – Lieberalismus und Antiklerikalismus, Anarchismus und Sozialismus – auf fruchtbaren Boden.

Dass diese Ideen in der Emilia-Romagna zum Tragen kamen, erklärt der Bologneser Historiker Luigi Arbizzani mit der ökonomischen Situation: «In der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts bildeten die besitzlosen Landarbeiter der Region ein ausgesprochenes Landproletariat.» Die «Braccianti» und «Scariolanti» halfen bei der Feldarbeit und beim Bau der Entwässerungsanlagen in den ausge-

dehnten Sümpfen. Ihre kärglichen Löhne und die langen arbeitslosen Wintermonate stürzten sie in tiefe materielle Not. Unter dem Einfluss sozialistischer und anarchistischer Strömungen schlossen sie sich um 1860 zu Bündnissen – den «Leghe» – zusammen, um ihr Elend miteinander zu teilen. Einer ihrer Führer war der von Michail Bakunin und Karl Marx beeinflusste Revolutionär Andrea Costa, der 1892 erster sozialistischer Abgeordneter Italiens wurde.

Am 7. Mai 1945 allerdings, als der kommunistische Partisan Giuseppe Dozza – vom nationalen Befreiungskomitee CLN in der Befreiungsnacht als Bürgermeister eingesetzt – mit der jubelnden Menge auf der Piazza Maggiore den Abzug der Nazi-Okkupanten feierte, war die Stadt in einen Trümmerhaufen verwandelt.

Aber schon in den ersten Amtshandlungen der Administration Dozza zeigte sich der Wille, nicht nur die Probleme der kriegsversehrten Stadt zu lösen, sondern auch die Demokratisierung des ganzen Landes voranzutreiben. Als sieben Monate später erstmals seit 1920 wieder ein Bologneser Stadtparlament tagte, nannte Bürgermeister Dozza in seiner programmatischen Ansprache die Ziele seiner Administration: Demokratie und Dezentralisation.

#### *Die planerische Kehrtwendung*

Wachstumsgelüste prägten auch hier in den Nachkriegsjahren die Zukunftsvisionen. Noch 1958 sah der «Piano regolatore generale» die Verdoppelung der Stadtbevölkerung auf eine Million Einwohner voraus. Und noch 1970 erregte der Plan des japanischen Architekturstars Kenzo Tange «Bologna 1984», in der internationalen Fachpresse Aufsehen. Lokale Behörden und internationale Architektenwelt lobten das Projekt über die Hutschnur («... ein grosses Komma, hingeworfen über die Tangentiale»). Den verantwortlichen Urbanisten aber passte der Satellitengigant je länger je weniger ins neu überdachte Konzept. Stillschweigend versenkten sie das peinliche

Zeugnis der megalomanen sechziger Jahre in der Schublade.

Denn mit der nach 1950 einsetzenden Konjunktur wurden die verheerenden Folgen der wachstumsorientierten Planung immer deutlicher. Die Spekulation blühte. Gewerbe und kleine Industrien mussten sich in die umliegenden Gemeinden abdrängen lassen. Personalintensive Dienstleistungsbetriebe machten sich an ihrer Stelle breit. Arbeiterwohnungen mussten Bürohäusern oder teuren Mietpalästen weichen. Ihre früheren Bewohner hatten mit den Neubauquartieren am Stadtrand vorliebzunehmen. Damit kam die Pendlerbewegung vom Wohnort zum Arbeitsplatz in Gang. Die Folgen: Lärm, Luftverpestung, Verkehrszusammenbrüche.

Ein ganzer Stadtteil innerhalb der mittelalterlichen Mauern trägt bereits das Antlitz der Spekulation. Drei Viertel des im Nordwesten gelegenen Quartiers Marconi – westlich vom Bahnhof – wurden 1944 und 1945 von alliierten Bomben dem Erdboden gleichgemacht. Die Chance eines architektonisch und sozial vertretbaren Wiederaufbaus verpasste aber auch Bologna. Mit seinen lieblosen Fassaden, seinen Bürobunkern und Mietkasernen bildet das Stadtviertel heute den Schandfleck des «Centro Storico».

Nun aber besannen sich die linken Stadtverwalter auf ihre geistigen Väter, Karl Marx und Friedrich Engels. «Die Krise der Städte ist nicht lediglich die verpasste Chance des Kapitals, in seinem Innern die Kräfte und Instrumente zu finden, um die von den Architekturideologen formulierten Aufgaben zu erfüllen, sondern diese Krise ist eine logische Folge der bewusst und gewollt gefällten Entscheidung des kapitalistischen Systems über seine eigene Entwicklung, die Entwicklung nämlich, die den Menschen lediglich als Werkzeug zur Erzeugung von Profit betrachtet und nicht als lenkendes Subjekt der eigenen Geschichte.» Das Zitat von Bauminister Pier Luigi Cervellati, KPI-Mitglied und Marxist, zeigt die Richtung an, die Bolognas Giunta einschlug, um den verhängnisvollen Trend





## Bücher/Livres

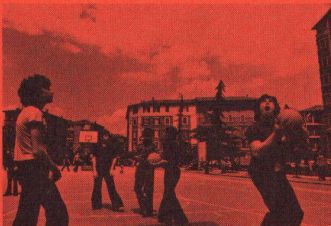
zu stoppen: durch eine gezielte Planung die Stadtentwicklung in den Griff zu bekommen.

### *Den Verkehr als politisches Problem behandelt*

Früher hatte Bologna, wie jede westliche Stadt dieser Grössenordnung, seinen täglichen Verkehrszusammenbruch. Die schönsten Strassen und Plätze der Stadt waren verstopft. Die motorisierte Blechlawine ergoss sich Tag für Tag in die Innenstadt. Vor allem in den engen Gassen der Altstadt – wo Abgase besonders stinken und Lärm besonders dröhnt – mussten die Anwohner ununterbrochen davon Kenntnis nehmen, dass Bologna, gemessen an der Einwohnerzahl, neben Turin die autoreichste italienische Stadt ist: mit einem Auto auf 2,6 Einwohner (1972).

Früher: das war während der autotollen sechziger Jahre, als sich die grossflächige historische Piazza Maggiore noch als hässlicher Riesenparkplatz präsentierte, das war zur Zeit des motorisierten Chaos, als sich Bolognas Fussgänger immer mehr als Strassenbenützer zweiter Klasse fühlen mussten und als die öffentlichen Autobusse, eingeklemmt in Privatautoschlangen, den grössten Teil des Treibstoffs im Stehen verbrauchten. Früher: das war noch 1972, als sich alle 24 Stunden nicht weniger als 200 000 Autos ins Centro Storico von Bologna wälzten und dafür sorgten, dass die Innenstadt fast ständig unter einer stickigen Dunstglocke lag und die Blätter der Grünpflanzen in den öffentlichen Anlagen ergrauten.

Inzwischen hat sich Bolognas Strassenbild verändert. Auf der Piazza dell'Unità zum Beispiel – im Arbeiterviertel Bolognina, nördlich des Zentralfriedhofs –, wo noch Anfang 1973 endlose Autokolonnen vor den roten Ampeln Abgase verpufften, spielen heute Kinder Korbball, und ältere



Leute aus dem Quartier ruhen sich auf Gartenbänken aus. An der Via Libia etwa – im ebenfalls ausserhalb der historischen Mauern gelegenen Stadtteil San Donato – rennen die Schulkinder zur Pausenzeit übermütig mitten auf die Strasse, ohne dass ihnen Gefahr droht; wie bei zehn andern allzu verkehrsnah gelegenen Schulen bleibt auch hier die Strasse definitiv für den Verkehr gesperrt.

Nicht dass die Stadt jetzt plötzlich von sämtlichen Verkehrsproblemen erlöst wäre. Nicht dass sich Bologna flugs



in ein einziges Fussgängereldorado verwandelt hätte oder in eine Grossstadt ohne Verkehrsstauungen und ohne Verkehrsunfälle. Nicht dass die Bologneser Automobilisten – im Gegensatz zu den Automobilisten anderswo – sich auf einen Schlag in umweltbewusste Musterknaben verzaubert hätten, die ihre Privatkarossen für den Stadtgebrauch brav zu Hause lassen und auch sonst freiwillig alles tun, was das städtische Strassennetz entlastet, und auch nicht, dass in der Hauptstadt der Emilia-Romagna über Nacht so etwas wie ein verkehrstechnisches Wunder passiert wäre.

Seit dem April 1973 nämlich verkehren in Bologna die Auto- und Trolleybusse während der Hauptverkehrszeiten kostenlos. Arbeiter und Angestellte, die morgens zur Arbeit und abends nach Hause fahren, brauchen dafür weder Kleingeld noch teure Abonnements. Denn jeden Werktag vom ersten Frühlings bis 9.00 Uhr und von nachmittags 16.30 Uhr bis abends 20.00 Uhr gilt in Bolognas öffentlichen Verkehrsmitteln der Tarif Null.

Während von Rom bis Hamburg und von Wien bis Zürich ständig steigende Bus- und Strassenbahntaxen die Budgets der Kleinverdiener immer empfindlicher belasten, wollen die Bologneser Verkehrspolitiker das Fahrgeld überhaupt abschaffen. Schon heute – ein erster Schritt in diese Richtung – fahren Schüler und Studenten (während der Schulzeit) und Pensionierte (unbeschränkt) ganztags gratis.

Seit Bologna – als erste westliche Stadt – den teilweisen Nulltarif eingeführt hat, erlebt das Busnetz einen wahren Benützerboom. Noch zu Beginn der siebziger Jahre stieg täglich 320 000mal ein Passagier ins öffentliche Verkehrsmittel. Inzwischen befördern die Busse jeden Tag rund 480 000 Passagiere. Das entspricht einer Zunahme um respektable fünfzig Prozent.

Ganze Fabrikbelegschaften – etwa im arbeitsplatzreichen Quartier Borgo Panigale –, die sich einst mit Autos, Motorrädern und Mofas durch den Stossverkehr quälten, lassen sich heute per Autobus vor die Fabrikttore chauffieren. Ganze Schulklassen, die früher auf dem Weg zum Unterricht als Fussgänger oder Radfahrer gefährdet wa-

ren, benützen heute den gefahrenlosen Gratisbus.

### *Demokratie ernst genommen*

Bereits am 21. November 1971 kündigte Bürgermeister Renato Zangheri «koordinierte Eingriffe» an, um die Bedingungen des innerstädtischen Verkehrs in Bologna zu verbessern. «Neben der Einführung des Nulltarifs», erklärte Zangheri damals, «muss die Leistungsfähigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel gesichert werden, das heisst: grössere Schnelligkeit und dichtere Frequenz. Auf die Frage, wann denn die «koordinierten Eingriffe» Wirklichkeit würden, antwortete der Bürgermeister: «Nicht bevor wir die Sache gründlich mit den Arbeitern und mit allen Bewohnern der Stadt diskutiert haben. Um positive Ergebnisse zu erzielen, müssen wir jede rein administrative oder erzwungene Entscheidung vermeiden.»

Diese Antwort ist typisch für das Politikverständnis der Bologneser Stadtverwaltung. Und sie passt nahtlos zu den radikalen Dezentralisationsbemühungen, mit denen die kommunale Regierung je länger je mehr gemeindepolitische Entscheidungsprozesse vom Rathaus in die 18 Quartiere verlegen will – zu den von jedem Politentscheid direkt betroffenen Bürgern. Nicht mit wohlklingenden Dekreten und rasch realisierten Einzelmassnahmen sollen nach dem Willen der Bologneser Stadtverwalter die Probleme gelöst werden, sondern mittels aufeinander abgestimmter Investitionen, denen eine möglichst genaue Bedürfnisabklärung

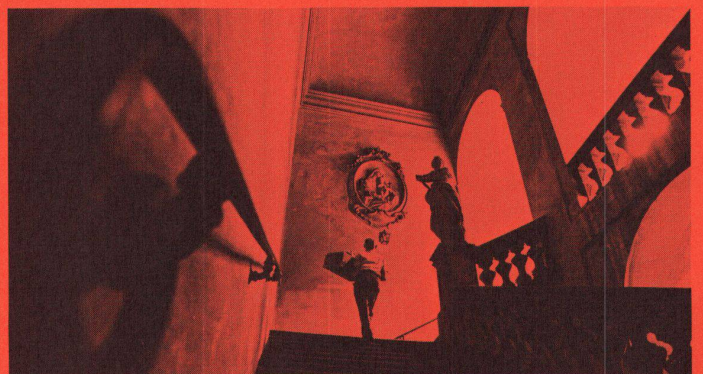
unter der Bevölkerung vorausgeht – und zwar eine Bedürfnisabklärung an der Basis.

So war es in der Tat, als die Kommune den Gesamtverkehrsplan vorbereitete, der der Stadt wieder mehr «Mobilität und Ambiance» (so das Motto) bringen sollte. In Hunderten von Zusammenkünften setzten sich von Herbst 1971 bis Sommer 1972 Politiker, Planer und Techniker der Gemeinde mit den Verkehrskommissionen der einzelnen Stadtviertel zusammen, um Zielvorstellungen zu erarbeiten und mögliche Massnahmen zu beraten. Zu den regelmässig einberufenen Quartiersversammlungen drängten sich die Besucher, wenn das Thema «Stadtverkehr» auf dem Programm stand. Im Frühjahr 1972 verging während Wochen kaum ein Abend, ohne dass nicht in irgendeinem Versammlungslokal Arbeiter und Studenten, Geschäftsinhaber und Hausfrauen über Bolognas Verkehrszukunft debattiert hätten.

Sie überlegten sich die Folgen von Parkverboten in der Innenstadt und reservierten Fahrspuren fürs öffentliche Verkehrsmittel. Sie kritisierten Vorschläge der Verkehrsfachleute. Sie stellten Forderungen. Sie stritten sich um Prioritäten. Und vor allem: sie formulierten kompromisslos ihre Bedürfnisse.

Nur dank solcher Diskussion und Meinungsbildung, davon sind Bolognas Administratoren überzeugt, lassen sich politische Entscheidungen demokratisieren. Nur wenn ein Informationsfluss «von unten nach oben» funktioniert – von der Basis der arbeitenden Bevölkerung zu den ausführenden Behörden –, können die gewählten Politiker Gewissheit gewinnen über die konkreten Konsequenzen einer kommunalpolitischen Weichenstellung. Und mit Quartiersversammlungen, Quartierkommissionen und Quartirräten steht den Bologna-Bewohnern ein – im Vergleich zu bürgerlich regierten Gemeinden – recht gut ausgebautes System solcher Mit- und Selbstbestimmungskanäle zur Verfügung, auch wenn dies, wie ein Mitglied des Quartirrats Mazzini meinte, «noch kein Sozialismus ist, aber wenigstens mehr Demokratie».

(Fotos: Omar Schmid, Zürich)





## Bücher/Livres

### Ein Umgang mit dem Künstler Falk

Fritz Billeter, «Hans Falk»; Vorwort: Friedrich Dürrenmatt; 212 Seiten mit 140 Abbildungen; Fr. 78.-; ABC-Verlag, Zürich

Ein eben erschienen Buch über Hans Falk zu besprechen verpflichtet den Schreibenden, zuerst ein paar Worte über Hans Falk und sein Werk zu sagen:

Falk ist einer jener Schweizer Künstler, die nie richtig zu «Ehren im Vaterlande» gelangt sind. Man hat ihn als Grafiker, Illustrator, Plakatkünstler gefeiert, als Künstler aber nicht sonderlich zur Kenntnis genommen. Warum? Falks Bildern fehlt jene zurückhaltende Schwere, jene karge Gestik, jener helvetische furor pedagogicus, kurz all das, was wir so gerne als unsere Eigenart preisen. Sie wird bei ihm durch Weltläufigkeit ersetzt – schon in seinen ersten Stilleben! Er vermeidet es, Tief-sinn vorzuspiegeln, wo mit Heiterkeit dasselbe erreichbar ist. Er greift hinein ins volle Menschenleben, ohne zwinglianische Filter und ohne Vorurteile. Er eignet sich von überall her an Mitteln an, was er braucht, und seine Vitalität

schmilzt sie zum organisch-spezifischen Ausdruck der Persönlichkeit Hans Falks zusammen.

Solches nimmt der Schweizer dem Fremden ab, sich selbst aber nicht, und daraus ergibt sich die Schwierigkeit für Falk, in der Schweiz anzukommen.

Nun ist aber im ABC-Verlag, Zürich, ein sehr schönes Buch über ihn erschienen.

Friedrich Dürrenmatt hat das Vorwort geschrieben, Fritz Billeter den Text. Eine Fülle an guten Reproduktionen begleitet das ganze von Walter Bangerter ebenso trefflich wie adäquat gestaltete Buch.

Im Vorwort schildert Friedrich Dürrenmatt sein Verhältnis zu und seinen Umgang mit Falk. Des Dichters Imagination entzündet sich an des Malers Bildern und seinen Erzählungen und formt so das Vorwort zum programmatischen Vorwurf für ein Falksches Riesengemälde, das sich über das Leinwandrechteck hinaus ins Metaphysische und Phantastische fortentwickelt. Vorstellungskraft und sprachliche Kraft verschmelzen mit malerischer Erfindung. So liefert das Vorwort nicht distanzierte Wertung und Kritik: die Hommage à Falk zeigt dem Leser die Fülle Dürrenmatts als Hintergrund zu Falkens Werk und umgekehrt Falkens

Werk als Erscheinungsform Dürrenmattschen Reichtums an Assoziationen.

Fritz Billeters Deutungen beruhen auf biographischen Studien einerseits und auf dem Glauben andererseits, Erscheinungsform, Gehalt und Stellenwert eines Werkes seien Folgen von Herkunft, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Voraussetzungen seines Schöpfers.

Bei aller biographischen Genauigkeit, ja Freude an anekdotischen Details (die allerdings nie um ihrer selbst willen beschworen werden, sondern nur als Beweismittel zur Grundthese gebraucht werden), bei all dieser Freude strapaziert Billeter seine Idee und Absicht nie. Nie verdrängt Ideologie die unmittelbare Fähigkeit des Autors, die Bilder, die Entwicklung und die Veränderung vorerst zu sehen und dann in den glaubhaften Zusammenhang einzuweisen.

Besonders schön schildert er die Zeit des Malers auf Stromboli, den schmerzhaften Prozess der Identifikation mit der Insel und die daraus resultierenden Ausbrüche, die Gestalt annehmen in heftigen, von Schrunden und Löchern und Brandstellen gezeichneten Leinwänden.

Das Buch ermöglicht zum erstenmal

eine Zusammenschau der bisherigen Entwicklung Falks:

Es zeigt sich besonders deutlich, dass zwischen dem Ende der Stromboli-Periode und dem Beginn sowie dem Höhepunkt der Londoner Zeit nicht jene Bruchstelle besteht, an die man damals im ersten Augenblick zu glauben bereit war. Im Gegenteil: höchst organisch schiebt sich gewissermassen von hinten her das Jugendwerk Falks in das damalige Schaffen, und heute wirken die Bilder der 60er Jahre als organisches Weiterwachstum – Billeter bezeichnet die New Yorker Zeit als die der «bedrohten Identität». Tatsächlich strömen die Bilder nicht mehr von Figuren und Gegenstandsreichtum über. Das Fragmentarische nimmt überhand, oft treiben einzelne Erlebnisfetzen im leeren Raum – auf der Suche nach einer Verankerung, die ihnen Sicherheit verschafft.

Das Buch hinterlässt den sichern Eindruck, man sei einer Persönlichkeit begegnet, deren Kraft und Einsicht einen adäquaten Ausdruck gefunden hätten.

Heiny Widmer

### L'architecture moderne suisse entre les deux guerres

Gubler Jacques, *Nationalisme et internationalisme dans l'architecture moderne de la Suisse, L'Age d'Homme, Lausanne 1975, 346 p., 222 illustrations*

Voici un livre insolite, ambigu et passionnant. Insolite, car l'auteur utilise avec astuce, humour et habileté toutes les citations qui mettent en rapport l'architecture et l'idéologie, pendant la période trouble de l'entre-deux-guerres. Il épingle à son tableau de chasse des photographies publicitaires ou non,

dont l'éloquence se passe de commentaires (dommage que les illustrations soient si petites). Ambigu, car Jacques Gubler laisse souvent planer un certain doute au niveau idéologique. Ainsi réussit-il le tour de force de ne jamais écrire le mot communiste, ni à propos de Hannes Meyer, ni à propos de Hans Schmidt, ni ailleurs. Est-ce à dessein? Passionnant, car l'insolite et l'ambigu provoquent chez le lecteur une stimulation et une mise en doute de ses préjugés. C'est par un retour aux sources, par une enquête auprès des derniers acteurs des années 1920 à 1940 (A. Sartoris, H.-R. von der Mühl, M.E. Haefeli, Emil et Alfred Roth, mais aussi les regrettés W. Moser, H. Schmidt et

A. Hoehel) que le livre restera original.

On aurait pu tenter de montrer l'infiltration de l'architecture moderne à travers la lutte que se sont livrée les traditionnels et les modernes pour l'obtention des postes à l'E.P.F. de Zurich et l'on serait parvenu à des résultats comparables. Gubler a choisi une méthode de type historique en essayant de ne jamais faire abstraction des circonstances sociales, économiques et politiques. La question du logement aurait gagné à être approfondie, d'une part avec la source très importante du «Bulletin de la Société pour l'amélioration du logement» (Genève, 1893–1927, 7 vol.) et d'autre part avec la thèse du Ba-

lois H. Ruf (valable pour les sociétés coopératives de Suisse allemande). Il faut également rappeler une influence de l'utopiste Godin avec «le projet de construction aux abords de Lausanne d'un établissement analogue au Familistère de Guise» (E. Raoux, La Cité des familles, Lausanne (1876), broch. avec plans). Enfin, la difficile question du mécénat et de ses rapports avec l'architecture d'avant-garde aurait pu être moins éludée. A lire absolument.

Armand Brulhart

## Zum Umschlag

### Dominique Appia

Né à Genève. A commencé à peindre à l'âge de 40 ans

1966 découvre l'hyper et le surréalisme, décide de peindre, 1966 exécution d'une peinture murale chez un collectionneur (9 × 2,20 m),

1968 commence à exposer chez Aurora, Genève,

1968 prix Harvey (portrait), Genève,

1969 prix Diday (paysage), Genève,

1971 1re exposition personnelle, Aurora, Genève,

1971 Galerie du port, Rolle,

1972 prix Harvey (portrait), Genève,

1974 panneau décoratif pour la Clini-

que de Bel-Air, commande de l'Etat de Genève (5 × 2 m),

1975 décors (20 tableaux) pour la revue du Casino-Théâtre, Genève,

1975 décoration dans le Hall d'une agence d'architectes, Genève (7 × 2,40 m),

1976 décors (19 tableaux) pour la revue du Casino-Théâtre, Genève,

1976 reproduction d'un tableau sous forme de «poster» par un éditeur zurichois, diffusion mondiale.

A participé à de nombreuses expositions collectives à Genève, Thonon, Lyon, New-York. Toiles acquises par l'Etat et la Ville de Genève.