

# Autoplastik als Mahnmal

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **74 (1987)**

Heft 1/2: **Struktur, Konstruktion und Form = Structure, construction et forme = Structure, construction and shape**

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-56141>

## **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.



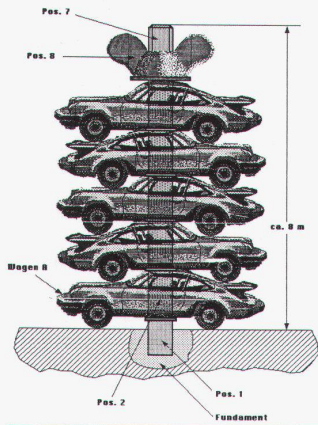
1

## Autoplastik als Mahnmal

Der Baudirektion der Stadt Bern wurde ein Gesuch eingereicht, um eine Autoplastik von Christian Mühlemann auf dem Bundesplatz zu bewilligen

Die in einem Betonfundament gegen die auftretenden Belastungen (statischer Druck, Biege- und in geringerem Mass Torsionsschwingungen) verankerte Pos. 1 ragt bis an die Unterkante des Chassis von Wagen A, welcher auf deren Flansch aufliegt. Die Verbindung von Pos. 1 zum zweiten Rohrstück Pos. 2 (im Innern des Wagens A) geschieht im Chassis durch vier Distanzhülsen, die durch die tragenden Autoteile geführt und mit den Verbindungsschrauben zwischen den Flanschen von Pos. 1 und Pos. 2 reibschlüssig fixiert werden. Im Dach sind vier zu den Chassisdurchbrüchen um 45° versetzte Bohrungen vorgesehen, durch welche das Fahrzeug zusätzlich mit vier Hartgummi-Schwingelementen am oberen Flansch der Pos. 2 befestigt wird. Diese Standard-Federelemente bestehen aus einem zylindrischen Gummiteil, das an beiden Stirnseiten mit einer anvulkanisierten, einen Gewindestift bzw. ein Innengewinde tragenden Metallscheibe versehen ist. Diese Konstruktion garantiert einerseits eine sichere Fixierung der einzelnen Autogehäuse, dämpft andererseits auch durch äussere Kräfte verursachte Schwingungen bis zur Wirkungslosigkeit ab.

Als Eigenlasten sind die Gewichtskräfte der Autogehäuse (ohne Motor und Getriebe) mit je ca. 10000 N, der Mutter inkl. Unterlagsscheibe mit ca. 2500 N und die aller Rohrsegmente (insgesamt ca. 10000 N) einzuführen. Als äussere Lasten sind abzu-



2

klären: Beschädigung durch kollidierende Fahrzeuge, Beklettern, Windlast sowie mutwilliges In-Schwingung-Versetzen.

Die der Witterung ausgesetzten Oberflächen sind nach Absprache mit dem Initianten metallfarben, nach unserem Vorschlag zweckmässigerweise feuerverzinkt.

Über die Gestaltung der Durchbrüche im Chassis und im Dach der Fahrzeuge sowie über deren Position kann erst nach der Typenwahl Genaueres ausgesagt werden.

Die einzelnen Segmente werden mitsamt den Autogehäusen durch den Kran zusammengefahren und miteinander verschraubt. Gegen unbefugtes Lösen der Schrauben sind entsprechende Sicherungsmassnahmen (Splinte, Blechlappensicherungen o.ä.) vorzusehen. (Auszüge aus dem Konstruktionsbeschreibung).

1 Autoplastik auf dem Bundesplatz, Fotomontage

2 Seitenansicht  
Foto: Jürg Hafén, Bern

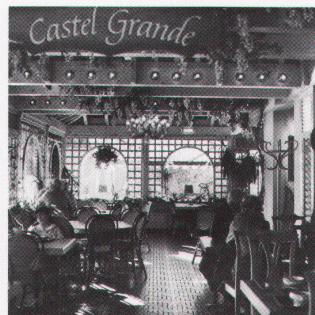
## Wer bestimmt den «guten Geschmack»?

Eine Polemik im Tessin gegen das Mövenpick

Auf den Tessiner Autobahnen weht in letzter Zeit ein starker Wind der Polemik. Nicht so sehr wegen des immer stärker werdenden Verkehrs von Lastkraftwagen, die sich zwischen dem Norden und Süden Europas bewegen, und auch nicht wegen der Autobahnen selbst. Im Gegenteil, letztere sind durch die Art und Weise, wie sie sich in die Topographie des Kantons einfügen, seit Jahrzehnten der Stolz ihrer Architekten und Ingenieure; sie gelten als ein positives Beispiel einer engen Zusammenarbeit zwischen Kantonspolitikern und Planern. Und die qualifizierte Rolle, die der Architekt Rino Tami innerhalb dieser Zusammenarbeit spielte, ist schliesslich von allen anerkannt. Die Polemik entstand hingegen durch den Bau der zwei Rastplätze in Bellinzona Nord und Süd und insbesondere durch den Bau des Restaurantgebäudes, das von der Mövenpick-Kette realisiert wurde.

Mario Botta war es, der die Debatte einleitete mit einem langen Artikel in einer lokalen Tageszeitung. Mit dem Titel «Obszöne Räume an öffentlichen Plätzen» beschuldigt er das Mövenpick, dass dieses nicht nur ein hässliches Gebäude am Rande der Autobahn errichtet hat – völlig unempfänglich für eine Beziehung zur rückseitigen Landschaft und zum davorliegenden Parkplatz –, sondern und vor allem, dass es in den reaktionärsten Kitsch verfallen sei, den man sich überhaupt vorstellen könne. Es handle sich um eine Ansammlung der traurigsten Gemeinplätze über die mittelländische und Tessiner Folklore, mit Weintrauben, Maiskolben und Holzbalken, welche von belgischen Beratern erfunden und von einem texanischen Planer gezeichnet wurden. Ein wirklich katastrophales Ergebnis, das weder Rino Tami (in diesem Fall ein machtloser Berater im Auftrag des Kantons) beeinflussen konnte noch die Architekten (Galfetti, Pellegrini, Vacchini und danach Pedrochi), die sehr bald, angesichts der Unnachgiebigkeit des Mövenpick, auf den Auftrag verzichteten.

Wenn wir auf dieses Ereignis von lokalem Interesse zurückkommen, so deswegen, weil sich in ihm



zwei Themen allgemeinen Interesses eingefügt haben. Das erste betrifft die Rolle des Staates gegenüber dem Privaten, das zweite bezieht sich auf das Mövenpick selbst. Was die Rolle des Staates anbelangt, so stellt sich die Frage folgendermassen: solange die Projektierung und die Konstruktion der Autobahn und ihrer Kunstbauten auf autonome Weise entwickelt wurde, blieb die architektonische Qualität gewährleistet. Sobald aber die Verwaltung wechselte, als sich nämlich die spezifischen Interessen vom Öffentlichen zum Privaten verschoben, kam der Mechanismus ins Stolpern. Das Resultat, die Rastplätze und Tankstellen, die von einer kommerziellen Gruppe (bestehend aus einem Architekten, einer Ölfirma, einer Restaurationsgesellschaft) realisiert wurden, offenbart ungelöste Probleme und gegensätzliche Interessen – der Staat verzichtete auf seine Eingriffsmöglichkeiten. Es ist nicht verwunderlich, dass es architektonische Qualität war, die «bestraft» wurde. Denn innerhalb einer kommerzialisierten Projektgruppe ist es natürlich das ökonomisch und politisch schwächste Mitglied, das büssen muss, der Architekt also.

Das zweite Thema betrifft das Mövenpick; es stellt sich zunächst die Frage: Warum hat die wichtigste Restaurantkette in der Schweiz auf jenes Layout verzichtet, welches ihre ersten und bedeutendsten Lokale charakterisiert hat? Jenes Projekt, wenn wir uns nicht irren, von Justus Dahinden stammend, charakterisiert sich durch eine Einrichtung, die