

# Transit : ein Essay

Autor(en): **Furer, René**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **94 (2007)**

Heft 6: **Transit**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-130551>

## **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.



# Transit

Ein Essay – Text und Bilder von René Furer

Zum Ort gehört der hin führende Weg. Ein Haus ist für seine Erreichbarkeit auf die Strasse angewiesen. Das Verhältnis der Fortbewegung zum Aufenthalt durchwaltet den zum Bewohnen gebauten Raum. Das Thema Transit räumt dazu Stellungnahmen ein. Mit dem Unterwegs wird hier das Überwinden der Wasserkante ins Auge gefasst. Sie wird als Schwelle gesehen, der Übergang wird als Umschlagplatz betrachtet; denn der Transit ist mit einem Transfer verbunden.

Beim Anlegen in Sansibar weicht das Fernweh dem Gewürznelken-Duft. Die hier gezeigten europäischen Häfen haben, jeder für sich, ein ebenso eindeutiges Profil. Es muss nicht immer gleich San Francisco, der Piergürtel um Manhattan oder die Docklands sein. *werk, bauen + wohnen* hat seine Nummer 5 | 2002 den Hafenstädten und die Nummer 7-8 | 2004 der Nordseestadt Hamburg gewidmet. Am Fall Hamburg wird beispielhaft gezeigt, wie die Stadt sich die weiten und still gelegten Hafengebiete einverleibt. Die hier beschriebenen Häfen bringen dazu, mit verschiedenen Ansätzen, eine ergänzende Sicht: Indem sie zuversichtlich sich selber vergegenwärtigen, bestehen sie mit der Erneuerung den Wandel. Auch in Hamburg bekommt man bei der volkstümlichen Hafenrundfahrt gerade das zu sehen und zu hören und wird mitten auf die Bühne in ein Container-Ballett versetzt.

René Furer ist schreibender und fotografierender Architekt. Er war von 1968 bis 1994 Lehrbeauftragter für Architekturtheorie an der ETH Zürich.

Chaque lieu requiert le chemin qui y conduit. Une maison est dépendante de la rue pour son accessibilité. La relation de mobilité à résidence régit l'espace construit pour être habité. Le thème «Transit» se fait l'écho des prises de positions sur ce sujet. Avec le cheminement, on envisage ici d'aller au-delà de la rive. Elle est vue comme un seuil, et la transition est considérée comme endroit de transbordement; car le transit est lié à un transfert.

En accostant à Sansibar, le désir de partir s'estompe devant le parfum des clous de girofle. Les ports européens présentés ici ont, chacun à sa manière, un caractère particulier. Il ne faut pas forcément que ce soit toujours San Francisco, les jetées de Manhattan ou les Docklands. *werk, bauen + wohnen* a consacré son numéro 5 | 2002 aux villes portuaires, et le numéro 7-8 | 2004 à Hambourg, ville de la Mer du Nord. Le cas de Hambourg montre de façon exemplaire comment la ville incorpore les vastes étendues portuaires obsolètes. Les ports décrits ici apportent un regard complémentaire avec des approches différentes: en se représentant eux-mêmes sereinement, avec le renouveau ils passent avec succès l'épreuve du changement. Et à Hambourg aussi, c'est-ce que l'on s'entend dire et ce que l'on voit pendant le traditionnel tour du port en barasse, tout en se retrouvant transposé au milieu de la scène où se joue le ballet des containers.

The way to get there forms a part of the place. A building depends on the street for its accessibility. The relationship between locomotion and the place of rest pervades space built for living. The theme transit allows comments to be made on this. Being "on the way" is used here to confront the overcoming of the water's edge. It is considered a threshold. The transition is seen as a trans-shipment centre: for transit is connected to transfer.

On docking in Zanzibar homesickness gives way to the scent of cloves. Each of the European ports shown here has its individual profile. It does not always have to be San Francisco, the belt of piers around Manhattan or the Docklands. *werk, bauen + wohnen* devoted its issue 5 | 2002 to the port cities and issue 7-8 | 2004 to the North Sea port Hamburg. The example of Hamburg is an example to show how the city is absorbing the extensive disused harbour areas. With their different approaches the ports described here introduce a further expanding view: by confidently invoking themselves, they confront change through renewal. In Hamburg, too, one gets to see and hear this during the folksy tour of the port, and at the centre of the stage one is transposed to a ballet of containers.



Die Via Aurelia in Savona An der Riviera stillt Nordeuropa den Sonnenhunger. Mit der Sehnsucht nach dem Blau des Himmels und des Meeres überleben Ozeandampfer in der Gegenwart als Kreuzfahrtschiffe, wandeln sich zu schwimmenden Ferienhotels. Die Anlegemöglichkeiten an Inselketten und in Buchtenstädten bestimmen den Weg. Das Schiff, das hier in Savona ankert, heisst Costa Romantica. Aurelia ist der Name der Küstenstrasse davor, und die ist in ihrer römischen Fassung 2000 Jahre alt. Sobald die Romantica ausläuft, gibt sie den Blick frei auf die Priamarfestung; die nach 1528 von Andrea Doria aus Genua gebaut wurde.

Hinter dem weggeschwommenen Palast kommt die neue Stazione Marittima zum Vorschein. Das Werk von Ricardo Bofill bleibt als zudienende Vorhalle zurück. Der Palacrociere wurde im November 2003 eingeweiht. Zwei Schiffe können hier gleichzeitig abgefertigt werden. Die Auslegung folgt dem Vorbild des Flughafens: Das Piano nobile ist zum Einschiffen den erwartungsvollen Gästen vorbehalten, während die ankommenden Passagiere unten durch weggehen. Bei Verspätungen und in Notfällen können die weiten Geschosse der Zuflucht dienen. Sie eignen sich auch für Tagungen und Messen. Die Baukosten von 10 Millionen Euro trägt die Hafenbehörde zu zwei Dritteln, und Costa Crociere als Betreiber, zu einem Drittel.



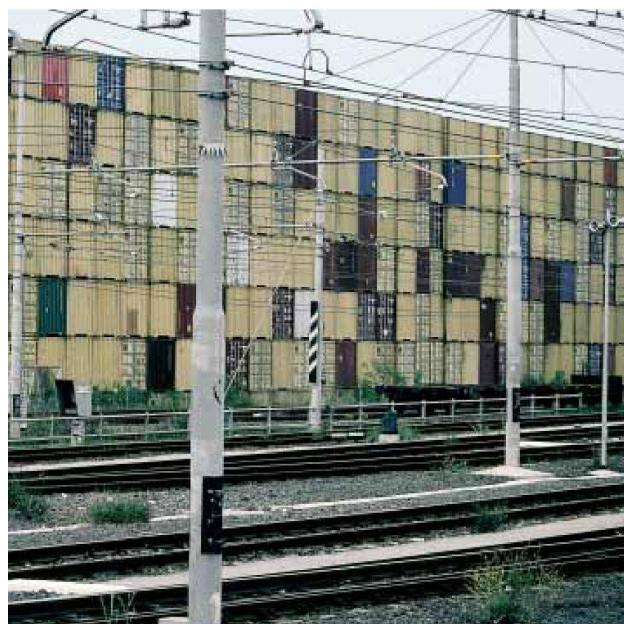
Marina di Carrara Den Adonis findet man im Multipack gleich daneben am Strand; aber hier ist Herkules für das Sumo-Handling gefragt. Dafür ist Gottwald in Düsseldorf zuständig. Er baut Pneukrane mit 10 Achsen für 200 Tonnen Ladungen. Auch die Hubgeschwindigkeit von 82 m in der Minute ist beeindruckend. Die zwei «weltgrössten Hafemobilkrane» in Porto di Carrara können ihre Leistung auch mit vereinten Kräften einsetzen. Aus dem Binnenmeer geht es durch die beiden Tore bei Suez und Gibraltar weiter ins Weltmeer. Mit etwas Tiefgang kann die Nachfrage nach dem weissen Allerwelts-Erzeugnis aus dem berühmten Steinbruch so gedeckt werden.



**Cisa und La Spezia** Mit dem Flotten-Stützpunkt ist La Spezia seit 1860 eine nationale Angelegenheit, zur italienischen Schwester des französischen Toulon geworden. Auf der Stadtseite schirmt eine Allee das Arsenal auf anmutige Weise ab. Es ist auch kein Geheimnis, dass im nahen Kapstädtchen Porto Venere und den Dörfern von Cinque Terre Wanderer ihr Ferienglück finden.

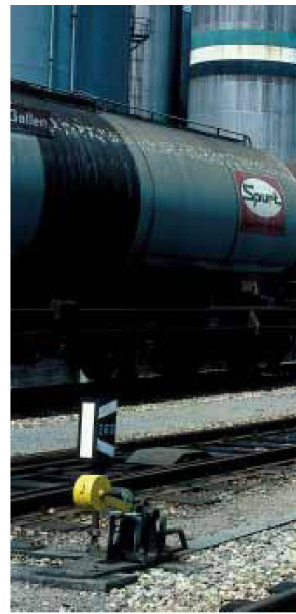
Den zweiten Entwicklungsschub hat in der Bucht die Eröffnung der Cisa-Autobahn A15 ausgelöst, nachdem neben der überlieferten Passstrasse S.S.62 auch die Eisenbahn schon da war. Über dieses Bündel geht der kurze Landweg zwischen den beiden einst so mächtigen Seerepubliken Genua und Venedig. Von Parma erstreckt sich die Poebene über Mantua und Padua weiter bis in die Lagune. Die Cisa-Strecke kommt bei La Spezia mit der Aurelia und mit dem Meer zusammen. Das ergibt für den Container-Umschlag den Inbegriff für eine Standortgunst. Nach dem Augenschein in Tilbury, in der Themse-Mündung gelegen, hat sich Reyner Banham vor 40 Jahren über den «Hartplatz für Behälter» geäußert: «You see little to recall the typical imagery of ports. What you see, is acreage of flat tarmac.»<sup>1</sup>

<sup>1</sup> «Man sieht nicht ein vertrautes Hafengebäude, sondern einen weiten Stapelplatz.» Reyner Banham, in: *Architectural Design* 1|1968.



**Laufenburg** So äussert sich der Erfolg: «Die Elektrizitäts-Gesellschaft Laufenburg (EGL) handelt Energie in ganz Europa. Die EGL wurde 1956 als Gesellschaft für Stromhandelsaktivitäten gegründet.» Das mittelalterliche Städtchen am Rhein ist damit für die Elektrizität zum Schweizerkreuz geworden, wie Olten für die Eisenbahn und Egerkingen für die Autobahn. Begonnen hat das 1908–1914 mit dem Bau des Kraftwerks. Daraus ging dann 1956 die EGL als Verbundunternehmen und Gesellschaft für Stromhandel hervor.

Die Bilder zeigen mit den Masten und Leitungen, auch mit den dämmenden Isolatoren dazwischen, die wichtigste Schaltstelle im europäischen Höchstspannungsnetz. Die Stromerzeugung und der Verbrauch müssen bekanntlich immer im Gleichgewicht sein. Regler überwachen den Erhalt der Netzfrequenz von 50 Hertz. Ergänzende Reserveleistungen sind dafür augenblicklich und automatisch abrufbar. Die Netzkoordination wurde zur Jahrtausendwende ein selbstständiges Unternehmen. «Die EGL Grid AG ist Eigentümerin und Betreiberin eines Höchstspannungsnetzes der Schweiz, mit grenzüberschreitenden Verbindungen in alle Nachbarländer.»





**AVIA in Muttenz** Die Tankanlagen der Auhafen AG sind die Endstation am einzigen Schifffahrtsweg der Schweiz. Schluss mit dem geduldigen Strömungstuckern. Sobald ein Tanker gelöscht ist, hat er in Schweizerhalle nichts mehr verloren, wendet für die bevorstehende Leerfahrt von 820 km mit Fersenschub nach Rotterdam. Die 78 Zylinder des Auhafens haben ein Fassungsvermögen von 280 000 m<sup>3</sup> für Heizöl, Diesel und Benzin. Sicherheitswannen umrahmen die Tankfelder. Sie wirken bei der Zu- und Wegfahrt als vordergründiger Sockel. Die Umschlagplätze für vier Schiffe, zwei Züge und neun Lastwagen werden von der AVIA AG betrieben. Von diesem Verteiler geht der weitere Weg zu den Einzelhändlern und ihrer Kundschaft. So führt auch hier das Transfer beim Transit zur flächen deckenden Versorgung weiter Gebiete.