

Was das Flugbild enthüllt

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **8 (1932)**

Heft 30

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-756447>

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.

WAS DAS FLUG BILD ENTHÜLLT

AUFNAHMEN AD ASTRA

«Die Freude an der wohlgeformten Stadt gehört zweifellos zu den elementarsten Freuden des künstlerisch empfindenden Menschen; so oft in der Geschichte der Kunst eine Generation auftritt, für welche die Verknüpfung des Menschen mit der Umwelt ein Problem künstlerischer Darstellung bedeutet, so finden sich zumeist die Spuren jenes Behagens an der bildhaft schönen Erscheinung der Stadt».
(Jos. Gantner in «Grundformen der Europäischen Stadt».)

Wer sich für die Geschichte menschlichen Werdens interessiert, für den wird ein Punkt immer besondere Anziehungskraft haben und er wird immer wieder versuchen, sich über ihn Rechenschaft zu geben und Klarheit zu gewinnen: Das Dorf, die Stadt, die menschliche Siedlung. Das Zusammenwohnen der Menschen, und sei es auch nur in kleinsten Grüppchen, war der Anfang für so vieles: für das Gemeinschafts- und Verantwortungsgefühl, für die Institutionen gegenseitiger Hilfe, für Arbeitsteilung und Lebensverfeinerung. Die Städte, damals für unsere jetzigen Begriffe noch unvorstellbar klein, waren im Mittelalter der Geburtsort der geistigen und politischen Freiheit. In ihnen wurde das Bürgertum groß, in ihnen entstand die Industrie und das Unternehmertum und damit die Grundlagen unseres heutigen Lebens. Ihrer Entstehung nachzugehen, die Linien aufzufinden, nach denen sie sich vollzog, hat den gleichen hohen Reiz wie alles, was sich mit der Klärung, nicht nur mit der Berichterstattung unserer Vergangenheit beschäftigt.

Den Erforschern des Städtebaus und der menschlichen Siedlungsformen überhaupt ist in der neuesten Zeit ein Hilfsmittel entstanden, das gar nicht hoch genug eingeschätzt werden kann: die *Flugphotographie*. Der fliegende Photograph von heute hat den «Standpunkt», den sich seine Vorgänger, die alten Stecher von Stadtprospekten, gewünscht hätten und den sie in ihrer Phantasie einnahmen, wie die vielen von oben gesehenen alten Stadtdarstellungen beweisen. Theorie und Lehre von der Entstehung der Städte finden in den Archiven der Flugphotographen reichstes Belegmaterial; besonders da, wo die ursprüngliche Anlage der Siedlung durch die Zeit noch nicht oder nur halb verwischt worden ist, steht man oft überrascht vor der Durchsichtigkeit des Flugbildes, das mit einem Schlage ganze verwickelte Zusammenhänge beleuchtet.

Ueber den Kernpunkt selbst, über das Entstehen, Sich-Aufbauen und Entfalten der Städte gibt es eine ganze Anzahl Theorien: die historische Schule, die überall nur geschichtliche und soziologische Kräfte sehen will, streitet mit jener, die mehr an die bewußte, schöpferische Formung durch große Städtebauer glaubt. Sicher ist aber eines, abseits von allen Theorien: durch drei Faktoren werden alle Städte bestimmt, die jemals erbaut wurden, — durch den Boden, auf dem sie

Fortsetzung auf Seite 974

YVERDON In der mittelalterlichen Stadtbaukunst spielt die Auseinandersetzung zwischen Stadt und Schloß eine beträchtliche Rolle. Yverdon ist ein klares Beispiel für die Stadt als Machtverkörperung, für die *Herrenstadt*. Hier dominiert nicht das Schloß auf der Höhe eines Hügels über der Stadt; das Schloß, 1135, früher als die Stadt gegründet, hält die Häuser und die Menschen in Schach. Darum führen in Yverdon die drei Straßen der Altstadt unweigerlich auf dem Platze vor dem Schloß zusammen und wer dieses zyklische Schloß besaß, besaß auch die Stadt als Herr. Die Zufahrt, die sich auf der anderen Seite gegen das Schloß hin öffnet, ist eine später gebaute Vorstadt.





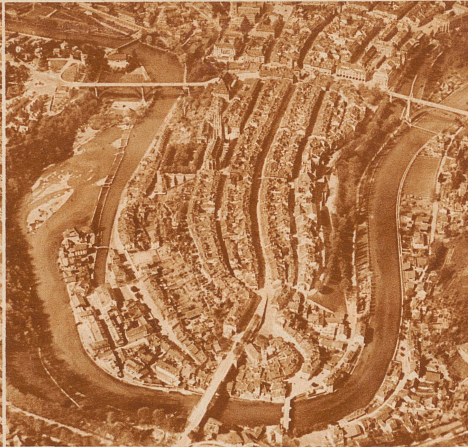
AARBERG Wissenschaftler mögen sich streiten, ob es sich hier um den Typus der *Hügeloder der Marktstadt* handelt. Eine einzige Häuserreihe umzieht die flache Kuppe eines früher ganz von Wasser (Aare) umflossenen Hügels und bildet einen riesigen Platz, wie geschaffen für große Märkte, für die Umladung von Warentransporten. Im ausgehenden Mittelalter war, besonders in den gebirgigen Ländern, die «Stadt als Hügelkrone» eine der am meisten beliebten Erscheinungen; eine ihrer allereinfachsten Formen ist Aarberg.



ELGG Die nahezu quadratische Anlage erhebt sich am Ort einer alten römischen Siedlung und in der Regelmäßigkeit ihres Planes schimmert die alte römische Bautradition noch durch. Manche Städte und Städtlein der Schweiz, die man nach ihrem Grundriß unbedingt auf ein römisches Castrum zurückführen möchte, sind erst viel später entstanden, in ihrer Grundform aber dennoch vom alten Rom abhängig, da eben noch lange Jahrhunderte hindurch die Vorstellung von der Würde der städtischen Siedlung durch die überwältigende römische Bautradition bedingt wurde. — Elggs Entwicklung zur Stadt wurde vorzeitig unterbrochen; in einem Streit mit dem nahen Wil verlor es sein Stadtrecht, — was öffentlich so bekundet wurde, daß die Wiler die Stadttore von Elgg einfach mit nach Hause nahmen, — damit fiel dann die Verpflichtung zu «städtischem» Bauen dahin.

LA CHAUX-DE-FONDS

ist die moderne *Nutzanlage der Industrie*, ist die *gewollte*, beabsichtigte Siedlung. Von dem irrationalen Sehnen des Mittelalters, das auch in seinen Stadlanlagen zum Ausdruck kam, ist nichts mehr übriggeblieben, und auch nichts mehr von der Geschlossenheit der Städte, die sich zum Schutz ihrer Bürger zusammenfanden. Der Geist des Frühkapitalismus hat diese regelmäßigen, ganz auf die Vernunft gerichteten Straßenzüge erbaut.



BERN Das wohlbekannte Bild unserer Bundeshauptstadt muß auch in dieser Zusammenstellung seinen Platz finden, denn Bern ist nicht nur das schönste Beispiel einer *von einem Wasserlauf bestimmten Hügelstadt*, sondern es ist vielleicht eines der reinsten Kunstwerke, die der mittelalterliche Städtebau hervorgebracht hat. Organischer ist keine Stadt gewachsen und keine trägt in ihrem Wachstum eine so ausgesprochen künstlerische Sicherheit zur Schau. Bei der Anlage der Stadt (1191) handelte es sich um die Aufgabe eine Vielzahl von Einzelbauten auf ein von vorneherin gegebenes Terrain zu stellen. Das Flugbild zeigt, wie die Führung der Straße von Anfang an durch den Umriss des Hügelzuges, d. h. letzten Endes durch die Windungen der Aare, bestimmt ist; jede Erweiterung der Stadt behält diese Kurve bei. Aus der Not der räumlichen Beschränkung ist bei dieser untadeligen Stadt eine Tugend geworden. Die Führung der Straßen ist hier so eng und gebunden, daß sowohl das Münster als das Rathaus in das Außere der vier Häuserreihen verwiesen werden und daß man ihren Fassaden kaum die Wirkung auf einen ganz kleinen Platzraum gönnt.

BISCHOFZELL

verkörpert ganz rein den Typus der für das mittelalterliche Empfinden natürlichsten Stadlanlage: der *Kirchenstadt*, der Anlage eines Häuserringes oder Häuserviereckes rund um eine Kirche. Der Name allein kündigt hier schon Ursprung und Wesen der Stadt. — Bischofszell wurde im 10. Jahrhundert durch die Bischöfe von Konstanz gegründet und nach dem Brand von 1419 auf Grundlage des alten Planes neu erbaut.



ROLLE Die allereinfachste Form der städtischen Siedlung ist die *Straßenstadt*, die Anlage zweier Häuserreihen rechts und links einer durchgehenden Straße. Das kleine Städtchen Rolle, eine Station an der großen Landstraße Genf-Lausanne, hat diese Anordnung völlig bewahrt. Das Schloß am See, das schon vor der Gründung des Städtchens (1330) stand, steht ohne architektonische Bindung abseits.



WIL (St. Gallen). Die Stadt, die nicht mehr am Fuße eines Hügels, im Schutze einer Burg, demütig und untergeben sich gruppiert, sondern die selbst den Platz auf dem Hügelrücken wählt, sich mit dem geringen Raum abfindet und noch ein Schloß in ihre Mauern einbezieht, — diese Stadt ist vielleicht die am meisten bodenständige, am meisten schweizerische, man möchte sagen am meisten selbstbewußte und demokratische Art städtischer Siedlung. Eine der schönsten und vollständigsten *Hügelstädte* ist das kleine Wil, das Mitte des 11. Jahrhunderts Stadtrecht bekam, Anfang des 14. Jahrhunderts neu erbaut wurde und das lange Zeit die Sommerresidenz der Fürst-Aebte von St. Gallen war. Heute noch ist die ursprüngliche Silhouette der zwei Häuserreihen, welche die Hügelkuppe elliptisch umziehen, ungetrübt erhalten. — Auf dem Flugbild, das aus 2500 Meter Höhe aufgenommen ist, kommt besonders charakteristisch der Gegensatz zwischen dem festgefügtten, ganz geschlossenen alten Städtchen (rechts im Bilde) und den locker aufgestreuten modernen Siedlungen heraus.

entstanden; das Wasser, das an ihnen vorbeifloß; und die Menschen, die sie erbauten, um sie kämpften, in ihnen lebten. Die vielen Stadttypen — die Kirchenstadt, die Herrenstadt, die Marktstadt, die Straßenstadt, die Hügel-, Fluß- und Bergstadt, die «gewordene» und die «gegründete» Stadt —, sie alle lassen sich letzten

Endes auf diese drei Grundtatsachen zurückführen.

Die *Großstadt* eignet sich zum Studium der Städte nur in seltenen Fällen; sie ist unklar, hat sich oft in rasender Eile aufgeblättert und besteht meistens bei näherem Zusehen aus einer ganzen Reihe in sich verschiedener Städte, die sich zu dem Riesengebilde zusammengefunden haben.

Der schöpferische Wille spricht sich oft am reinsten in den kleinen und kleinsten Städten aus, die von einem einzigen Impuls gestaltet wurden. Wie schön und klar sich ihr Ursprung und ihre Vergangenheit, ja auch ihre jüngste Gegenwart bei vielen unserer Schweizerstädte ausprägt, wollen wir heute mit unseren Flugbildern zeigen.



MELLINGEN ist eine der vielen europäischen Städte, die ihre Gestalt einzig ihrer Existenz als *Ufer- und Brückenstadt* verdanken. Wir wissen, daß sich das Städtchen erst mit dem Bau der Brücke über die Reuß (1243) aus einer unscheinbaren Siedlung zur Stadt erhob. Heute bildet es den denkbar einfachsten Typus einer Brückenstadt: der Grundriß nähert sich einem gleichschenkligen Dreieck, welches wie eine Klammer für die Brücke an das Ufer gelegt ist. Die Hauptstraße zieht sich quer durch, von Tor zu Tor, und die Kirche steht, als wäre sie störend anderswo, in einer Ecke. Das Städtchen ist sozusagen überhaupt nur als Schutz für die Brücke gebaut; dieses festungshafte ist in der Anlage der Stadt beinahe auf einen mathematischen Ausdruck gebracht worden, — darum wahrscheinlich auch die Augenfreude, die wir an ihr erleben.