

Zeitschrift: Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 11 (1957)

Heft: 9

Artikel: Le Corbusier 70jährig = Le Corbusier a 70 ans = Le Corbusier at 70

Autor: Zietzschmann, Ernst

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-329583>

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: 02.02.2025

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

Ernst Zietzschmann

Le Corbusier 70jährig

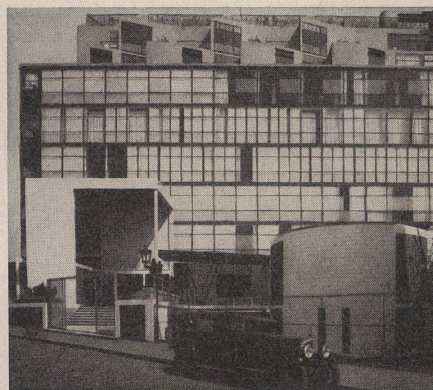
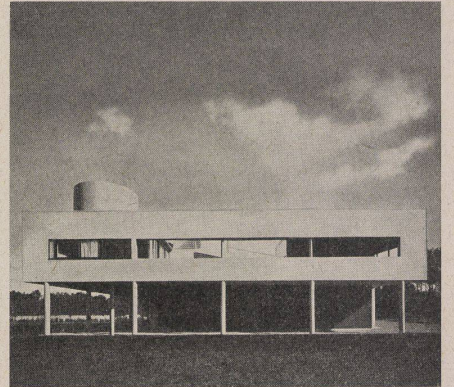
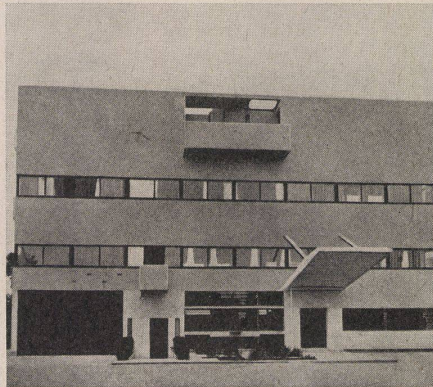
Le Corbusier a 70 ans
Le Corbusier at 70



Le Corbusier bei der Eröffnung der Zürcher Ausstellung, Juli 1957.

Le Corbusier à l'occasion du vernissage de son exposition à Zurich, Juillet 1957.

Le Corbusier at the opening of his exhibition at Zurich, July 1957.



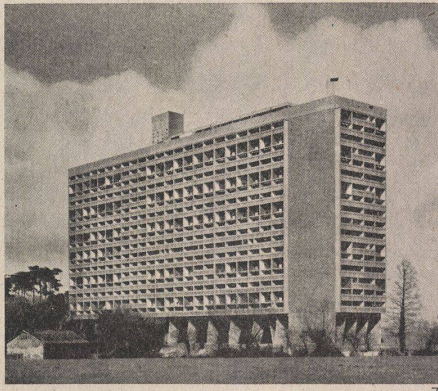
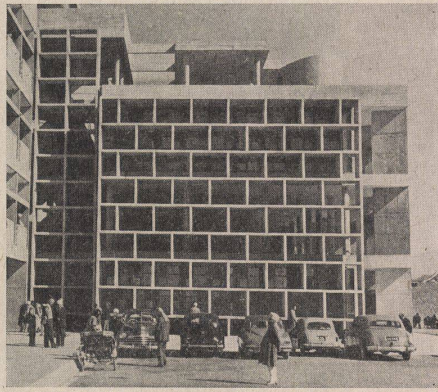
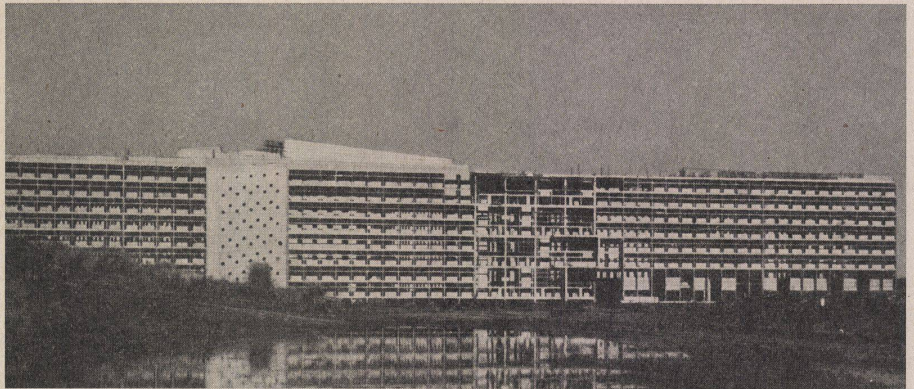
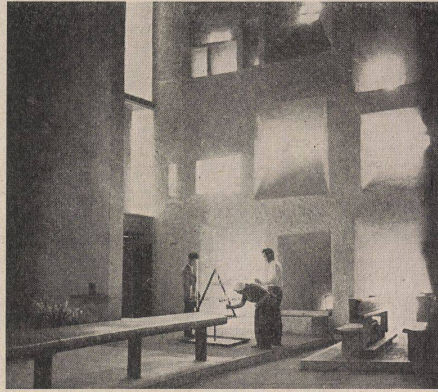
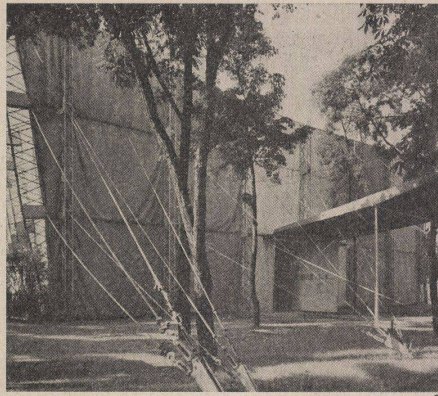
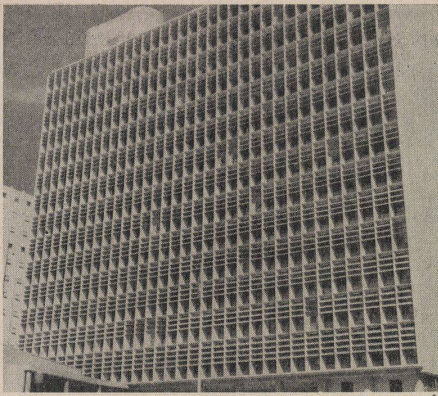
1
1927
Villa in Garches bei Paris.
Villa à Garches près de Paris.
Villa at Garches near Paris.

2
1929/31
Villa Savoya in Poissy bei Paris.
Villa Savoya à Poissy près de Paris.
Villa Savoya at Poissy near Paris.

3
1930/31
Mietshaus Clarté in Genf.
Immeuble locatif à Genève.
Clarté apartment house in Geneva.

4
1929/33
Gebäude des Zentrosoyus in Moskau.
Bâtiment Zentrosoyus à Moscou.
Zentrosoyus Building in Moscow.

5
1932/33
Cité de Réfuges der Heilsarmee in Paris.
Cité de Réfuges de l'Armée du Salut à Paris.
Cité de Réfuges of the Salvation Army in Paris.



Daß er siebzig Jahre alt sein soll, will niemand recht glauben, der Le Corbusier sieht oder spricht, der seinen improvisierten und geistvollen Formulierungen anläßlich einer Pressebesprechung folgt oder, der ihn kürzlich sprechen hörte aus Anlaß der Eröffnung seiner großen Ausstellung im Zürcher Kunsthaus. Er wirkt vor allem wesentlich jünger als manch anderer, der außer ihm sprach und in Wahrheit jünger ist als der Gefeierte selbst.

Es geht wie ein roter Faden durch alle seine vielfältig geformten Gedanken, Projekte und Bauten, wie sehr ihn eigentlich nur und immer wieder der Mensch als soziales Wesen interessiert. Alle die ungeheure Schaffensintensität, ja Arbeitswut, die ihn beseelt, dient dem immerwährenden Suchen nach der Verbesserung menschlicher Behausung, menschlicher Arbeitsstätten und menschlicher Siedlung im weitesten Sinne des Wortes.

Das heute in sechs Bänden ausgebreitete Lebenswerk, das nun zum ersten Mal in der Zürcher Ausstellung in gleichermaßen breiter Form sich vor dem Beschauer entrollt, ist von einer imponierenden Dichte und zeugt von einem unermüdlichen Former- und Forschergeist, der nie stillsteht, nie auszuruhen scheint.

Hören wir ihn selbst, wie er sich sah, als er den ersten Band des Gesamtwerkes 1929 einleitete:

1
1936
Erziehungsministerium in Rio de Janeiro (in Zusammenarbeit mit Oscar Niemeyer, Lucio Costa und einigen andern brasilianischen Architekten).

Ministère de l'éducation à Rio de Janeiro (en coopération avec Oscar Niemeyer, Lucio Costa et d'autres architectes brésiliens).

Ministry of Education in Rio de Janeiro (in cooperation with Oscar Niemeyer, Lucio Costa and some other Brazilian architects).

2
1937
Pavillon des Temps Nouveaux an der Exposition des Arts et Techniques in Paris.

Pavillon des Temps Nouveaux à l'Exposition des Arts et Techniques à Paris.

Modern Pavilion at the Arts et Techniques Exhibition in Paris.

3
1950/53
Pilgerkapelle Notre-Dame du Haut in Ronchamp.

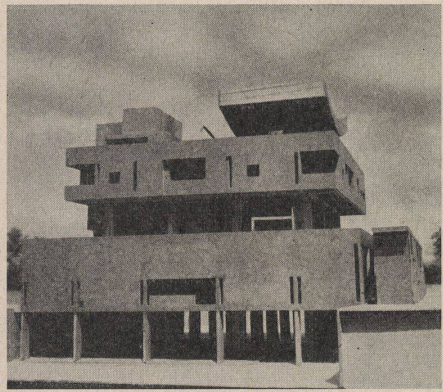
Chapelle de pèlerinage Notre-Dame du Haut à Ronchamp.

Pilgrim Chapel of Notre-Dame du Haut at Ronchamp.

4
1950/57
Sekretariat, Sitz der Ministerien in Chandigarh.

Secrétariat, siège des ministères à Chandigarh.

Secretariat, seat of the Ministries in Chandigarh.

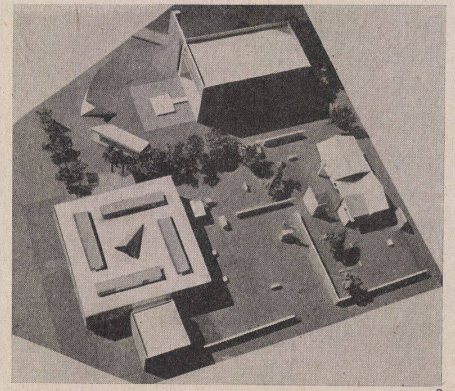


5
1950/57
Gouverneurspalast in Chandigarh.
Palais du gouverneur à Chandigarh.
Governor's Palace in Chandigarh.

6
1950-57
Gerichtsgebäude in Chandigarh.
Palais de Justice à Chandigarh.
Court of Justice in Chandigarh.

7
Unité d'habitation in Nantes.
Unité d'habitation à Nantes.
Housing complex in Nantes.

8
Museum in Tokio (Modell des Projektes).
Musée à Tokio (maquette du projet).
Museum in Tokio (model of the project).



»Ein Verleger und zwei junge Architekten taten sich zusammen und versuchten mit viel gutem Willen, aus diesem Buch eine Bilanz unserer Arbeit zu machen. Wir freuen uns über das Interesse, das uns die neue Generation damit bezeugt. Es wäre aber traurig, wenn dieses Buch zur definitiven Bilanz würde, die unsere Entwicklung festhält und sie an einem toten Punkt zum Stillstand kommen ließe. Obwohl ich 42 Jahre alt bin, habe ich nicht aufgehört, ein Student zu sein. Mehr als je fühle ich mich mit der Bewegung verwandt, die heute die ganze Welt belebt. Ich analysiere die Elemente, die die Eigenschaften unserer Zeit bestimmen, einem Zeitalter, an das ich glaube und bei dem ich nicht nur versuche, die äußeren Anzeichen, sondern seinen tieferen Sinn zu verstehen: den Sinn des Schaffens; und ist dieser nicht die Grundlage der Architektur? Die verschiedenen Stile, die Modetorheiten verwirren mich nicht; es sind Illusionen und Maskeraden. Im Gegenteil, das glänzende, architektonische Phänomen spricht uns an und gerade durch dieses Phänomen nehme ich den geistigen und organisatorischen Wert wahr, der aus den schöpferischen Kräften ein System formt. Dieses vermag die allgemeine Synthese der gegenwärtigen Ereignisse auszudrücken und nicht nur den Aspekt einer einfachen persönlichen Laune. Ich glaube nicht an allgemeine Formeln einer spontanen Schöpfung, an dauernde Formeln; ich glaube, daß jede Architektur, die unseren Geist anspricht, immer noch das Werk eines einzelnen ist. Einer hier, einer dort, sieht, versteht, entscheidet und schöpft, und so erscheint eine Lösung, in welcher sich andere Menschen wieder erkennen können.

Welch bewegender Augenblick, wenn diese Kristallisation im innersten Herzen eines Menschen vor sich geht. Jeder kann diese Kristallisation hervorrufen, die letzten Endes die Schöpfung selbst ist. Jeder kann hier, sei es im kleinen oder großen, das empfinden, was ich in dieser Schöpferkraft entdeckte: das Geheimnis des Glückes. Obwohl die Schwierigkeiten mit jeder erreichten Stufe wachsen, bin ich doch glücklich, jeden Tag diese glückliche Tätigkeit weiterführen zu können. Und es bekümmert mich, einsehen zu müssen, wie wenige diese Quelle der Freude wahrnehmen und wie viele beharrlich nach einem unerreichbaren und enttäuschenden Paradies weitersuchen.

Neben der umfassenden Berufung eines modernen Architekten, der überall sein sollte und täglich mit tausend Aufgaben bestürmt wird, kultiviere ich in einem stillen Garten den Genuß der Kunst. Dieses Wort, ich weiß es, wird von der jüngeren Generation gehaßt, da sie auf diese Weise glaubt, den akademischen Drachen besiegen zu können. Wenn ich bemerken müßte, daß meine Hand durch den Abfall der Jahrhunderte beschmutzt ist, so zöge ich es immer vor, sie zu waschen als sie abzuschneiden. Denn die Jahrhunderte beschmutzen unsere Hände nicht; im Gegenteil, sie füllen sie. Sich mit Kunst beschäftigen, heißt sein eigener Richter werden, sein eigener Meister; man steht vor einem leeren Bild und was wir darauf aufzeichnen, ist das unverfälschte Produkt unserer eigensten Persönlichkeit; dies bedeutet das volle Bewußtsein der Verantwortung. Hier zeigt man sich, erkennt sich, wie man wirklich ist, nicht mehr und nicht weniger. Dies bedeutet, sich loyal dem Urteil des Publikums zu unterziehen und sich nicht hinter dem Zufall zu verstecken, den man im Falle eines Mißerfolges verantwortlich macht oder den man im Falle des Erfolgs totschweigt.

Die Architektur erfordert eine klare Formulierung der Probleme. Alles hängt davon ab. Hier ist der entscheidende Augenblick. Sollen wir das Problem auf die reine und einfache Befriedigung der Zweckmäßigkeit beschränken? Dann gälte es, zuerst die Zweckmäßigkeit zu definieren. Die Poesie, die Schönheit und die Harmonie, gehören sie zum modernen Menschen oder existieren für ihn nur noch die mechanischen Vorgänge der »Wohnmaschine«? Mich dünkt es, daß das Suchen nach Harmonie die schönste menschliche Leidenschaft ist. Das Ziel in seiner Unendlichkeit ist genau bestimmt; es ist weit, denn es erstreckt sich über alles.«

1

Plan einer 3-Millionen-Stadt.

Urbanisation d'une ville de 3 millions d'habitants.

Plan for a city of 3 million inhabitants.

2

»Die Gebäude sind höher gelegen; die Verbindungen sind auf einem anderen Niveau liegende Haupt-, Nebenstraßen und Kanäle. Der Fußgänger ist Herr auf dem Boden, wie er es in der geplanten heutigen Stadt sein wird. Automobile auf der höher gelegenen Autobahn; Parkplätze vor dem Hauseingang. Das Terrain gehört den Fußgängern.«

«Les édifices occupent le ciel; les communications sont établies ponctuellement, en rues maitresses et venelles et les canaux à un autre niveau. Le piéton est maître du sol comme il le sera dans la nouvelle ville d'aujourd'hui. Automobiles sur autostrades surélevées; autoport devant l'entrée des maisons. Le sol entier aux piétons.»

«The buildings fill the sky; communications are assured by avenues and sidestreets and canals, on a different level. The pedestrian is the master on the ground as he will be in the new city now being planned. Motor-cars on elevated highways; parking area in front of houses. The entire ground belongs to the pedestrians.»

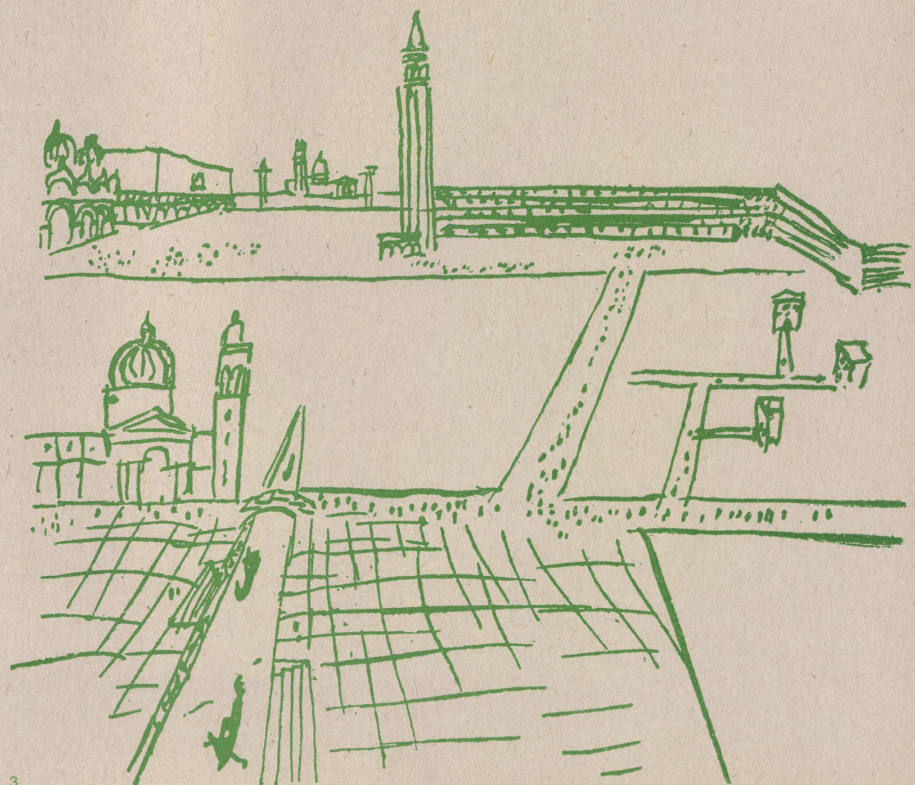
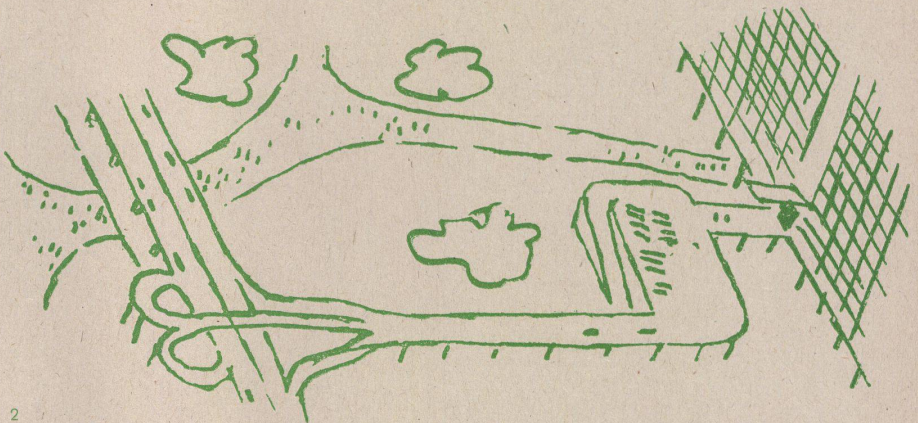
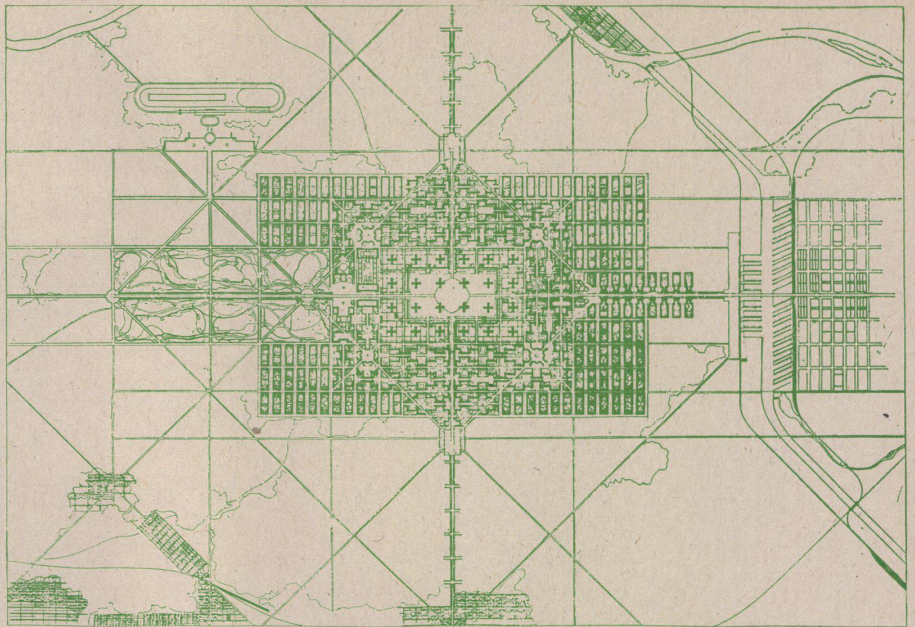
3

Venedig

»Auf ganz anderen Wegen haben wir das große Gesetz der Stadtplanung in Venedig wiedergefunden.«

«Par des voies tout autres, nous avons retrouvé la grande loi de l'urbanisme qui lui si adorablement sur Venise.»

«By roundabout ways we have rediscovered the law of city-planning which was applied so brilliantly in Venice.»



Könnte es eine präzisere Darstellung der inneren Bewegungsgründe, der Triebfedern dieses Künstlerlebens geben?

Heute, nachdem Le Corbusier während Jahrzehnten nur wenig zu bauen bekommen hatte, steht er inmitten größter Bauaufgaben. Es will uns signifikativ scheinen, daß das Hauptkontingent dieser Aufträge aus dem asiatischen Erdteil kommt. Wo stände seinem Naturell, seinen Gestaltungsprinzipien, die je länger je mehr in rein plastische Formen ausmünden, die größeren Verwirklichungsmöglichkeiten offen? Wie sehr entfernt sich dieses Gestalten immer mehr vom rationell Erfassbaren und auf Flächen Projizierbaren. Schon in Ronchamp spürt man, wie sehr der ganze Bau aus dem mit der Hand geformten Lehmklumpen entstanden ist und wie erst nachträglich der Versuch gemacht wurde, die Raumverhältnisse, Fassaden und Grundrisse auf das Papier zu übertragen. Dies gilt in noch vermehrtem Maße für die Bauten von Chandigarh oder Ahmedabad, die anstatt einer Außenform, die klar umschreibbar wäre, viel eher aus Höhlungen und Räumen zu bestehen scheinen, die vielleicht irgendwie zufällig auch eine Außenform erhalten haben. Der Bildhauer ist am Werk.

Giedion schreibt in einem der Programmartikel des Züricher Ausstellungsheftes von den fünf Punkten, die laut Le Corbusier den Zusammenhang zwischen heutiger Architektur und heutiger Konstruktion darstellen. Es sind dies

die freistehende Stütze (Pilotis),
die Unabhängigkeit von Skelett und Wand,
der freie Grundriß,
die freie Fassade und
der Dachgarten.

Alle diese Punkte umschreiben des Architekten Le Corbusiers eigentliches Interessegebiet: die Plastik und letzten Endes auch das Malerische. Wir sind Jahrzehnte weit entfernt von der »Wohnmaschine«, die einst, zur Zeit der Weißenhofsiedlung, die Köpfe heiß werden ließ. Wir sind auch weit entfernt von der Zeit, da Le Corbusier das Lob des rechten Winkels sang.

1
Montevideo
»Seit 1924 könnte man in Montevideo einen Vorschlag für eine Geschäftstadt machen, die sich ganz dem Gelände anpaßt.«

«Dès 1924, on avait pu faire, à Montevideo, une proposition de cité d'affaires écrite dans la topographie.»

“Since 1924, it has been possible to propose a business section which is completely adapted to the site.”

2 + 3
Paris

»In diesem ganzen unbedeutenden Häusergewirr, das sich gegen Saint-Denis erstreckt, weit entfernt von den an den Ufern des Flusses liegenden Zeugen der Vergangenheit werden vier große Ereignisse in der Architektur einen großen Raum einnehmen. Sie sind der Triumph einer Zivilisation, die sich hier jeglichem Rückzug abhold eine neue Linie geschaffen hat.

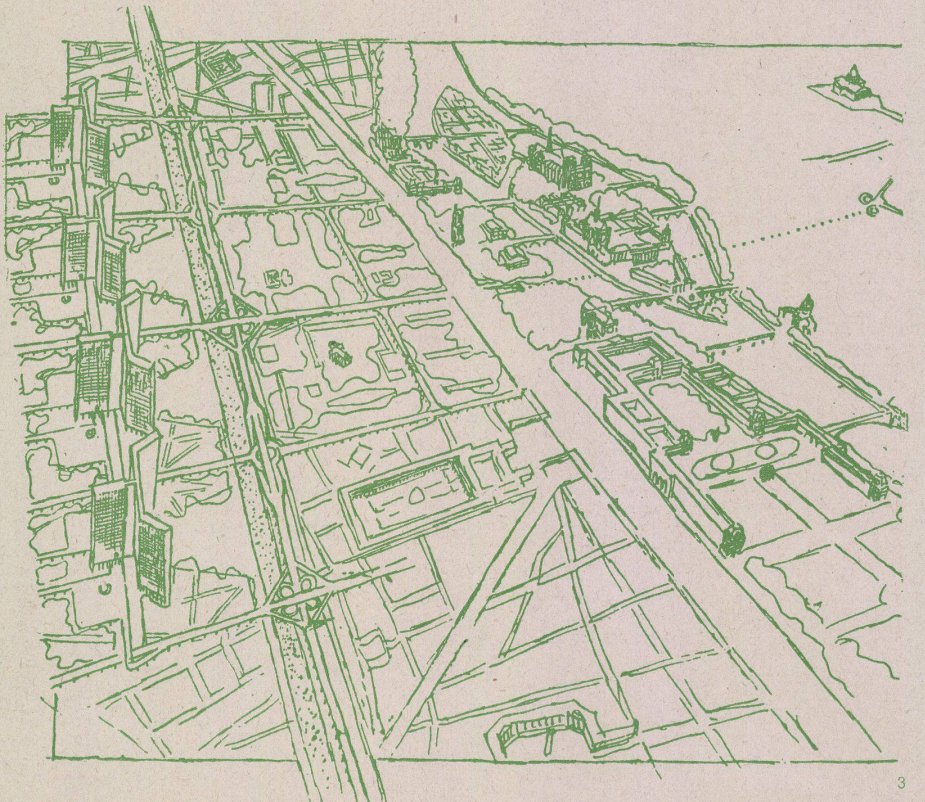
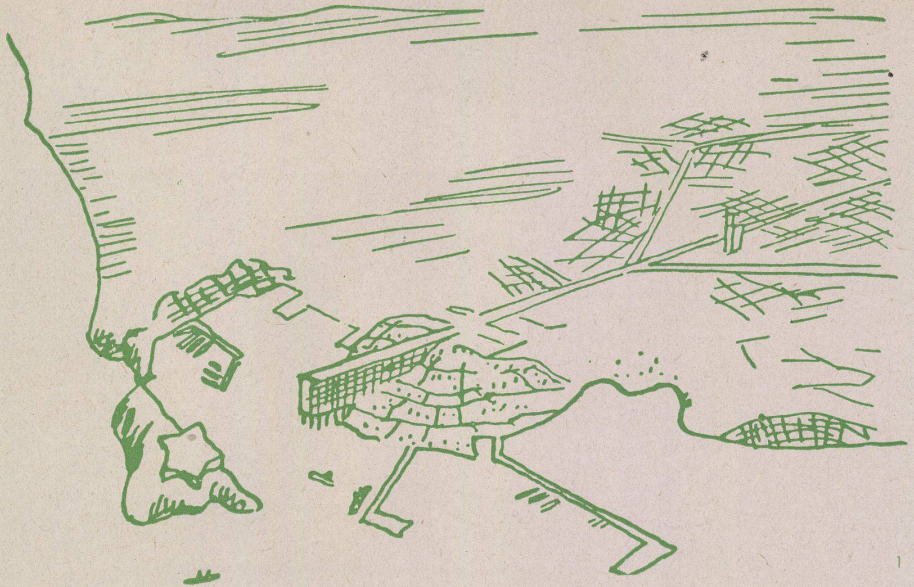
Und die, nach so vielen wissenschaftlichen Untersuchungen, mutigen Schritten, aber auch Unordnungen, endlich ihren Charakter der wahren Zivilisation wiederfindet und zu einem »Haus der Menschen« wird, das den Familien, der Arbeit, den öffentlichen Institutionen, dem Gebet und dem Gedanken Schutz gewährt.«

«Dans cette plaine ridée de bâtisses sans signification qui s'étend vers Saint-Denis, loin des témoins du passé rassemblés sur les bords du fleuve, quatre grands événements architecturaux occuperont un large espace, à la gloire d'une civilisation qui loin d'abdiquer, s'est redonnée une ligne de conduite.

Et qui, après tant de conquêtes scientifiques, de prouesses, mais aussi de désordres, retrouve enfin son caractère de civilisation authentique, et redevient une «maison des hommes», en abritant dignement: les familles, le travail, les institutions, la prière et la pensée.»

“In this ugly sea of houses stretching towards Saint-Denis for from the old districts by the river which are so redolent of the past, there will emerge four great architectural monuments to a civilization which, far from decaying, is striking out in new directions.

And which, after so many scientific achievements, and feats but also so much chaos, re-assumes its character of authentic civilization, and becomes once more a “human habitation,” providing an honourable place for: family life, work, institutions, prayer and thought.”



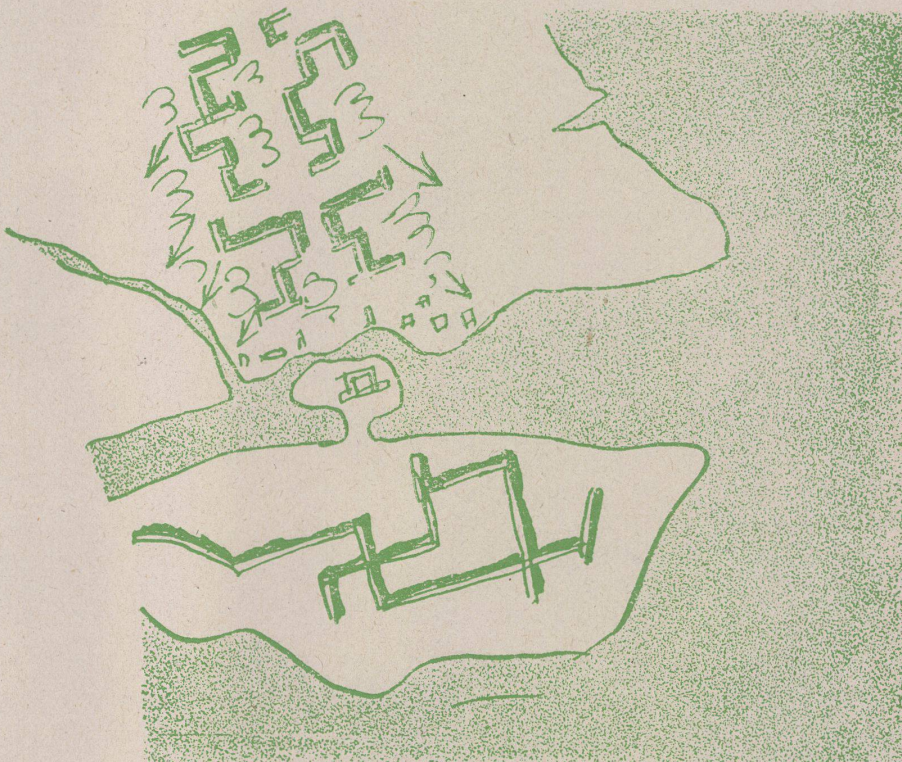
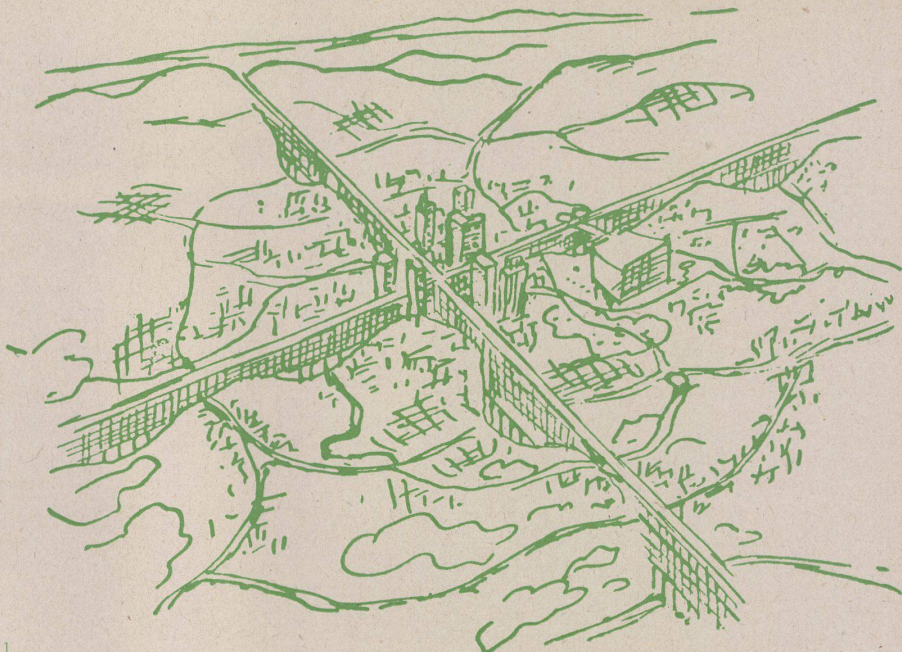
Besteht nicht ein geheimer Zusammenhang zwischen dem Künstlerideal eines Herrmann Hesse, dessen letztes Werk, das Glasperlenspiel, des Menschen innerste Bestimmung umschreibt an Hand eines Spieles, der den homo ludens als den vollkommensten Entwicklungsgrad des homo sapiens fordert oder wenigstens erstrebt? Ist nicht letzten Endes viel weniger die strenge Gesetzmäßigkeit das Typische an le Corbusiers Schaffen, als eben gerade das Spielerische, fast Zufällige der aus rein künstlerischen Impulsen heraufdrängenden Gestaltungskräfte? Wie weit entfernt sind diese vielumstrittenen Schöpfungen von Ronchamp oder Chandigarh von den kristallinen, durchsichtigen Werken eines Mies van der Rohe! Wie weit ist der Weg zwischen diesen naturhaft brodelnden Formen und der oft harten Strenge eines Gropius! Le Corbusier als Stadtplaner sei aus Anlaß unserer Jubiläumspublikation besonders beleuchtet. Sein gesamtes stadtplanerisches Schaffen mündet letztendlich in folgende Gedankengänge aus: Wie soll das Haus, die Siedlung, die Fabrik und die Arbeitsstätte des Menschen aussehen?

Hart geht er mit den auf uns überkommenen städtebaulichen Formen und Bildungen ins Gericht. Lesen wir seine Gedanken über die Straße:

Bisherige Definition:

Ein Fahrweg: meistens breite oder schmale Bürgersteige, senkrecht darauf Häusermauern: die Silhouette gegen den Himmel ist eine sinnlos zerrissene Linie von Lukarnen, Mansarden, Dachtraufen. Die Straße liegt in der Tiefe dieses Wirrwarrs; sie liegt in ewigem Halbdunkel. Der Himmel als schöne Hoffnung sehr weit, sehr hoch droben. Die Straße ist eine Rinne, ein tiefer Spalt, ein enger Gang. Man kann nicht atmen; das Herz wird immer noch beklemmt davon, obwohl man schon tausend Jahre daran gewöhnt ist. Die Straße ist voller Menschen, man muß sehr auf seinen Weg achten. Seit einigen Jahren ist sie voll racher Fahrzeuge; zwischen den beiden Abgrenzungen des Bürgersteigs droht der Tod. Aber wir sind dazu dressiert, dem Zerquetschtwerden die Stirne zu bieten.

Die Straße wird von tausenderlei verschiedenen Häusern gebildet; bereits haben wir uns an die Schönheit des Häßlichen gewöhnt — das heißt unser Unglück von der guten Seite betrachten. Die tausend Häuser sind schwarz, und ihre gegenseitige Nachbarschaft ist wie ein Mißton. Es ist furchtbar . . . aber wir gehen daran vorbei. Am Sonntag breiten diese leeren Straßen ihre ganze Trostlosigkeit aus. Werktags fassen sie mit Mühe den Menschenstrom. Die Läden glänzen. Das volle Drama des Lebens vibriert in allem. Und wenn wir Augen haben, amüsieren wir uns auf der Straße unheimlich. Es ist schöner als in einem Theater, schöner als in einem Roman: Gier und Gesichter.



1

Sao Paolo

»In Sao Paolo in Brasilien wurde eine radikale Lösung des Verkehrswirrwarrs skizziert.«

«A Sao Paolo du Brésil, esquisser un sauvetage radical des circulations inextricables.»

“In Sao Paulo, Brazil, there has been sketched out a radical new plan to solve the hopeless traffic situation.”

2+3

Stockholm

»In Stockholm, auf einer Insel und einer Halbinsel, beide von einem Häusermeer überdeckt, wurde der Ruf nach einer Besserung immer lauter. Zwei weiche Hügelzüge, die sich über das Meer erheben und zwischen ihnen der Königspalast.

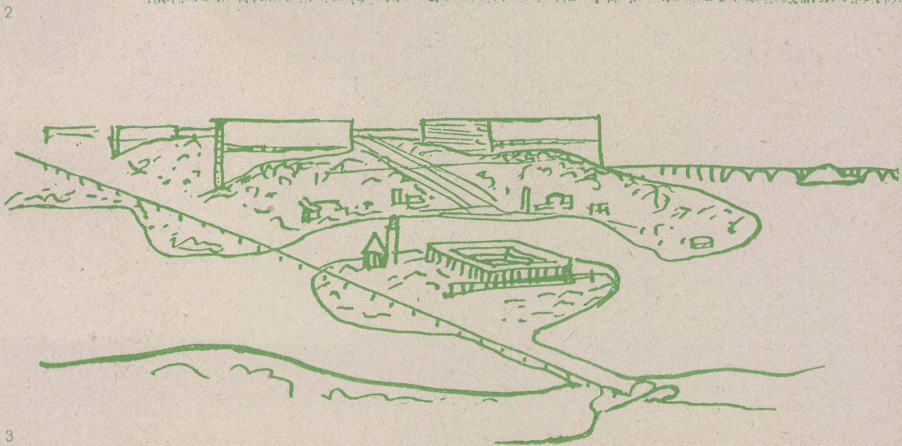
Auf diesem einzigartigen Gelände konnte man planen, und zwar vor allem so, daß die Aussicht auf die horizontale Zackenlinie der bestehenden Gebäude erhalten blieb. Und alle Wege in den Parks führten hinunter zum Meer.«

«A Stockholm, une presqu'île et une île, toutes deux couvertes de taudis, réclamaient des aménagements neufs. Deux douces collines inclinées sur la mer. Entre deux, le Palais royal.

Sur cette topographie exceptionnelle, on pouvait urbaniser, sur le ciel d'abord en fixant l'horizontale de couronnement des volumes bâtis. Et tous les chemins dans les parcs, seraient descendus à la mer.»

“In Stockholm, a peninsula and an island, both covered with a chaos of houses, called loudly for improvement. Two gentle slopes coming down to the harbour, and in the middle the Royal Palace.

On this exceptional site it was possible to plan in such a way that the silhouette of the already existing buildings was preserved. And all the lanes in the parks were led down to the water.”



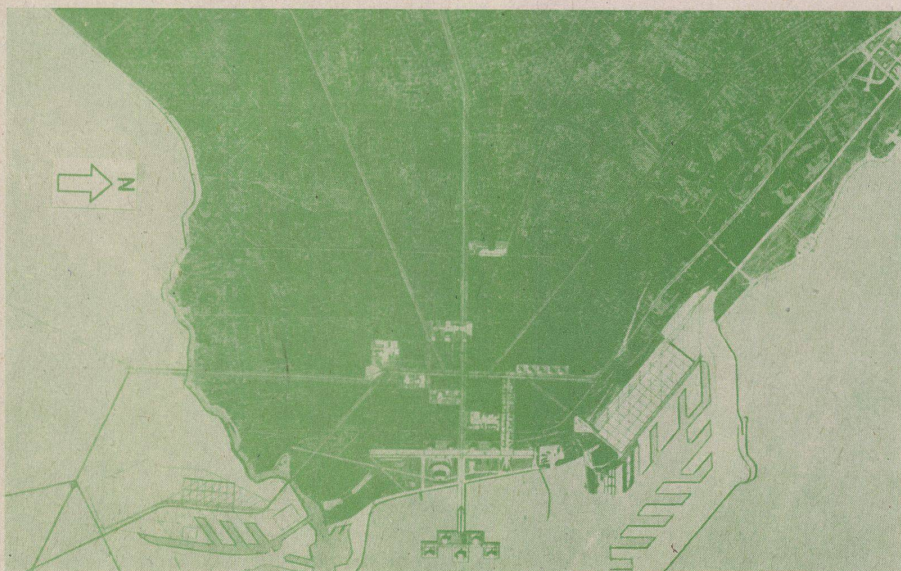
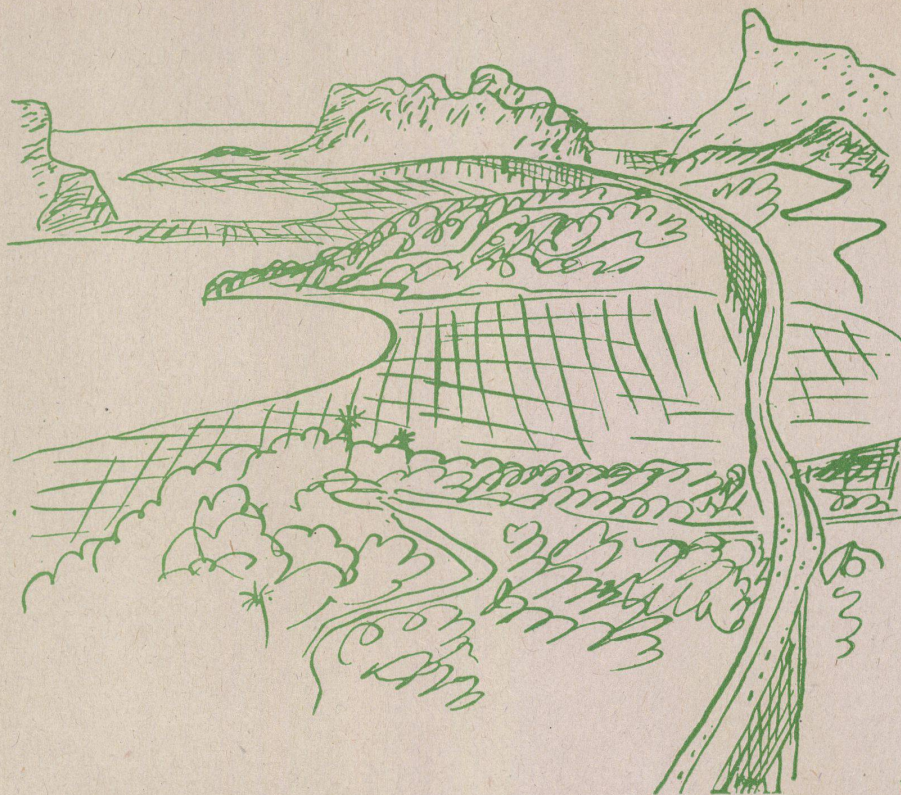
Nichts von alledem ruft in uns die Freude wach, die die Wirkung der Architektur sein könnte. Weder den Stolz, der das Ergebnis der Ordnung ist, noch den Unternehmungsgeist, der in großen Räumen entsteht.

Aber Mitleid und Erbarmen werden wach, wenn wir plötzlich ins Antlitz unseres Nachbarn sehen . . . und des Tages Mühsal bedrückt uns. Die Straße kann ihre menschliche Tragödie tragen. Sie kann unter neuem Aufblitzen der Lichter erstrahlen; sie kann mit ihren bunt gewürfelten Reklametafeln lachen. Es ist die Straße des tausendjährigen Fußgängers: ein Überrest von Jahrhunderten, ein wirkungsloses heruntergekommenes Organ. Die Straße verbraucht uns. Sie ekelt uns an.

Warum existiert sie denn eigentlich noch? Zwanzig Jahre Automobil (und noch andere Dinge, die uns in den hundert Jahren des Maschinenzeitalters in neue Abenteuer gestürzt haben) führen uns vor neue Entscheidungen. Ein Kongreß des »Neuen Paris« wird in diesem Augenblick vorbereitet. Was wird mit Paris passieren, was wird man uns für neue Straßen geben? Der Himmel möge uns vor balzacbegeisterten Kongreßteilnehmern behüten, begeistert von der Tragödie der Gesichter, begeistert von den schwarzen Spalten der Straßen von Paris . . .! Der gesunde Menschenverstand fordert dringend gute Lösungen. Wenn doch ein geeigneter Lyriker den rationalen Gedanken ergriffe und ihn der Architektur zum Vorteil gereichen ließe? Paris von morgen könnte wunderbar sein, wenn es den Ereignissen entspräche, die uns Tag für Tag einem neuen Abschnitt der Zivilisation entgegenführen.

Spezialisten des Städtebaues haben Untersuchungen angestellt und manchmal glückliche Lösungen vorgeschlagen. Die Diskussion geht um den Verkehr: der Bach für Pferdefuhrwerke ist zum Amazonasstrom für Automobile angeschwollen. Also Ausdehnung, Breite, Ordnung: der Fußgänger, das Auto . . . und noch eine Menge anderer Dinge, die die Städtebauer in Ordnung bringen müssen. Ich möchte das Porträt der zeitgenössischen »Straße« zeichnen. Leser, versuche in dieser neuen Stadt zu spazieren und überlasse Dich den Wohltaten einer nicht akademischen Initiative. Also: Du wirst Dich unter Bäumen befinden inmitten großer Rasenplätze, riesiger grüner Flächen. Gesunde Luft, fast kein Geräusch. Du siehst keine Häuser mehr. Wie denn? Durch das Geäst der Bäume, durch das liebliche Arabeskenetz der Blätter wirst Du gegen den Himmel weit voneinander entfernt ungeheure Kristallkörper erblicken, höher als irgendein Gebäude der Welt. Kristall, das im All spiegelt, das im grauen Winterhimmel leuchtet, das viel mehr in der Luft zu schweben scheint als auf dem Boden zu stehen, Kristall, das bei Nacht funkelt, ist ein elektrisches Zauberwerk. Eine Untergrundbahn fährt unter jedem dieser hellen Prismen; sie gibt die Distanz an, die sie voneinander trennt. Es sind Bürogebäude. Die Stadt ist drei- bis viermal dichter bewohnt als heute; die Entfernungen, die zu durchmessen sind, sind also drei- bis viermal kleiner, und die Ermüdung des einzelnen hat sich um ein drei- bis vierfaches verringert. Die Gebäude bedecken nur 5 bis 10 Prozent der Oberfläche dieses Stadtteils; das ist der Grund, weshalb Du jetzt in einem Park bist und weshalb die Autostraßen so weit von Dir entfernt sind.

Ein ideales Büro besteht aus einer Glaswand und drei Mauern. Tausend Büros ebenso und zehntausend Büros gleichfalls. Alles ist also aus Glas, die Fassade von unten bis oben. Es gibt an diesen ungeheuren Gebäuden keine sichtbaren Steine mehr, nur Kristall . . . und Proportionen. Ein Architekt braucht für seine Konstruktionen keine

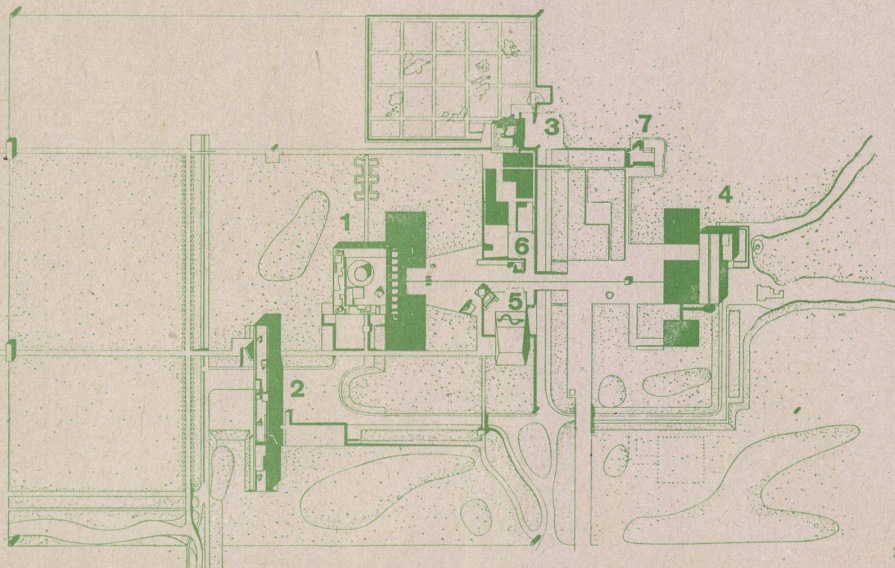


1
Rio de Janeiro
Eine Autobahn, die auf einem bis zu 100 Meter hohen Betondamm der Küste entlangführt, kann alle diese durch Pinienwälder getrennten Buchten verbinden. Und unter der Autobahn werden 200000 Einwohner unter unvergleichlichen Bedingungen wohnen.

Une autostrade à la côte 100 mètres juchée sur des substructures de béton armé, peut relier toutes ces baies séparées par des éperons. Et sous l'autostrade, 200000 habitants pourront se loger dans des conditions incomparables.

An express highway running along the coast on a 100-meter high concrete abutment will connect all these bays which are separated by mountain ridges. And under the highway, 200000 residents can be given incomparable accommodations.

2
Lageplan von Buenos Aires
Neue Verkehrsadern in Verbindung mit einer Hafenanlage (Mitarbeiter: Ferrari und Kurchan, Buenos Aires).
Plan de situation de Buenos Aires.
Projet de circulation reliant les nouveaux ports.
Site plan of Buenos Aires.
Traffic project connecting the new harbours.



3
Das Capitol von Chandigarh / Le Capitól de Chandigarh / The Capitol of Chandigarh
1 Parlamentsgebäude / L'Assemblée / Parliament
2 Sekretariat (Regierungsgebäude) / Le Secrétariat (les Ministères) / The Secretariat
3 Gouverneurs-Palast / Le Palais du Gouverneur / Governor's Palace
4 Justizpalast / La Haute-Cour / Court of Justice
5 Die Wasserbecken vor dem Gouverneurs-Palast / Les bassins devant le Palais du Gouverneur / The basins in front of the Governor's Palace
7 Die offene Hand / La Main Ouverte / The open Hand

Steine mehr; Paläste und Häuser sind nicht mehr aus Steinen.

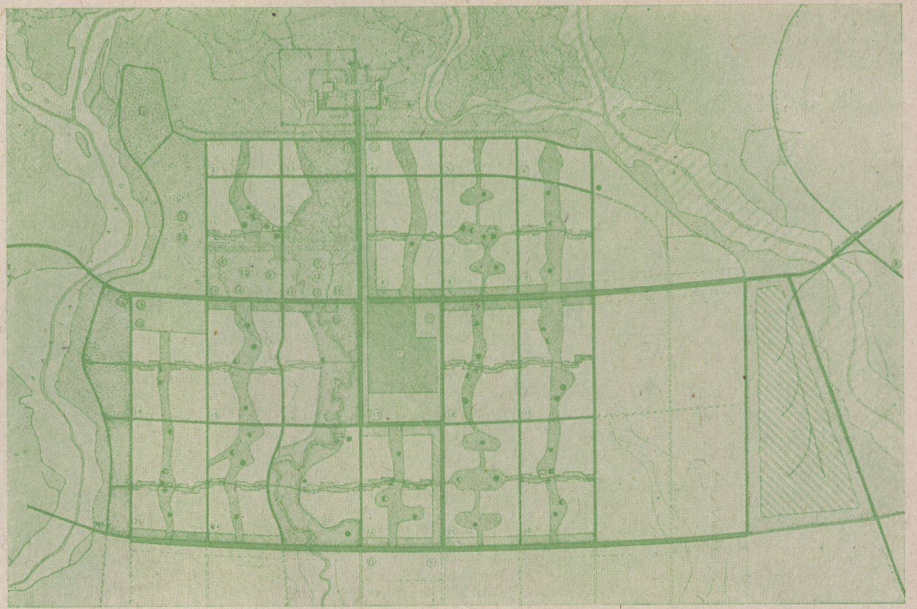
Zur Zeit Ludwigs XIV. hatte man sehr nützliche Gesetze über die Höhe der Gebäude aufgestellt mit Grenzen, die die Grenzen der Konstruktionsmöglichkeit in Stein darstellten. Heute bauen unsere Ingenieure, was man will und so hoch wie man will. Aber die Bestimmungen Ludwigs XIV. sind geblieben: zwanzig Meter bis zum Fries: Du wirst nicht höher bauen. Da seid Ihr also: Ihr bedeckt die ganze Grundfläche der Stadt, nicht nur 5 bis 10 Prozent der Oberfläche, sondern 50 bis 60 Prozent. Und Ihr fahrt fort, Straßen wie schwarze Schlitzte zu bauen, eine Schande und das Verderben unserer Städte! Und die Dichte ist um ein vielfaches geringer.

Ihr habt eben gesehen, daß die Straße nicht so sein wird wie die von New York, dieses fürchterliche Flasko. Wenn man die ungeheuren Fundamente für diese Bürogebäude ausheben wird, werden Berge von Erde aus den Grabungen kommen. Wir werden dann aber mit dem lächerlichen Spiel der Schuttkarren aufhören, die die Erde zu den Seinekähnen transportieren, die sie ihrerseits wieder in die Umgegend befördern (so daß der ganze Boden von Paris wieder aufgeschüttet wird). Nein, wir werden die Erde ruhig zwischen den Gebäuden lassen, mitten in den Parks; wir werden diese Hügel mit Bäumen bepflanzen und Gras sähen. Gehen Sie doch in den »Jardin des Plantes« und schauen Sie sich neben dem Museum den kleinen künstlichen Hügel an, der dort eine reizende Landschaft schafft und ein Zentrum unerwarteter Perspektiven darstellt.

Durch die Zweige, die wie im Kino den Vordergrund abgeben, erblickt man hinter den Hügeln die Kristallprismen der ungeheuren Bürohäuser. In 400 Meter Entfernung erheben sie sich regelmäßig ohne Rücksicht auf die Richtung der Verkehrsadern der Autos und Fußgänger. Hier befindet man sich ganz plötzlich vor einer entzückenden gotischen Kirche mitten im Grünen: St. Martin oder St. Merry aus dem 14. oder 15. Jahrhundert. Dort ein Klub, der in einem Hotel von Marais eingerichtet ist, unter Heinrich IV. erbaut, und zu dem schöne Alleen führen. Weiterhin steigt der Gehweg für Fußgänger als sanfte Rampe an; wir kommen zu einer tausend Meter langen Terrasse: Cafés mitten im Parkgrün, ein Geschoß hoch über dem Boden der Stadt. Eine zweite Rampe hat uns einen Stock höher, zu einer neuen Straße geführt. Auf der einen Seite die Auslagen der Luxusgeschäfte: neue Rue de la Paix; auf der andern Seite Aussicht in die Fernen der Stadt. Und die dritte Rampe bringt Dich auf eine dritte Straße, wo die Klubs und die Restaurants sich befinden. Man ist schon fast ganz über dem Grünen. Ein Meer von Bäumen und hier und da, dort unten, weiter fort, immer und überall das majestätische Kristall, in reinen, gewaltigen, klaren Prismen. Beständigkeit, Unbeweglichkeit, Ruhe, Raum, Himmel, Licht, Heiterkeit...

Reizende Werke der Architektur ragen aus dem Gekräusel der Kronen hervor; diese vergoldete Kuppel, die über einem griechischen Hügel thront, ist das Theater X, letztes Werk des Herrn Y, membre de l'Institut. Das hat aber weiter keine Bedeutung. Ob es echte Renaissance ist oder kopiert, stört keineswegs die Harmonie der Architektur; es bleibt lediglich Frage des persönlichen Geschmacks.

Die drei aufeinanderfolgenden Terrassen — Gärten der Semiramis und Straßen der Erholung — ziehen als entzückende Horizontalen niedrig fliehender Linien zwischen den großen vertikalen Kristallen dahin. Dort hinten siehst Du jenen feinen Strich — man sieht ihn kaum — auf einer langen Säulenreihe (was für eine Kolonnade, mein Gott, von 20 Kilometer Länge); es ist die erhöhte Einbahn-Autostraße, auf der die Automobile ohne Halt wie Raketen Paris durchziehen. Die Arbeit im Büro geschieht nicht



1
Situationsplan von Chandigarh. Erste Etappe für 150000 Einwohner, oben das Capitol.

Plan d'Urbanisme de Chandigarh. Première étape pour 150000 habitants, en haut le Capitol.

Site plan of Chandigarh. First stage for 150,000 inhabitants, above the Capitol.

2
»Hochgelegene Wohnungen lassen den Blick offen für das Schauspiel des Himmels mit seinen Bewegungen, seinen Farben und seinen Formen im Wechsel der Jahreszeiten. Ein entfernter Hügel erscheint am Horizont. Unten die dichten, grünen Wipfel der Bäume. Die Stadt ist 'grün'.«

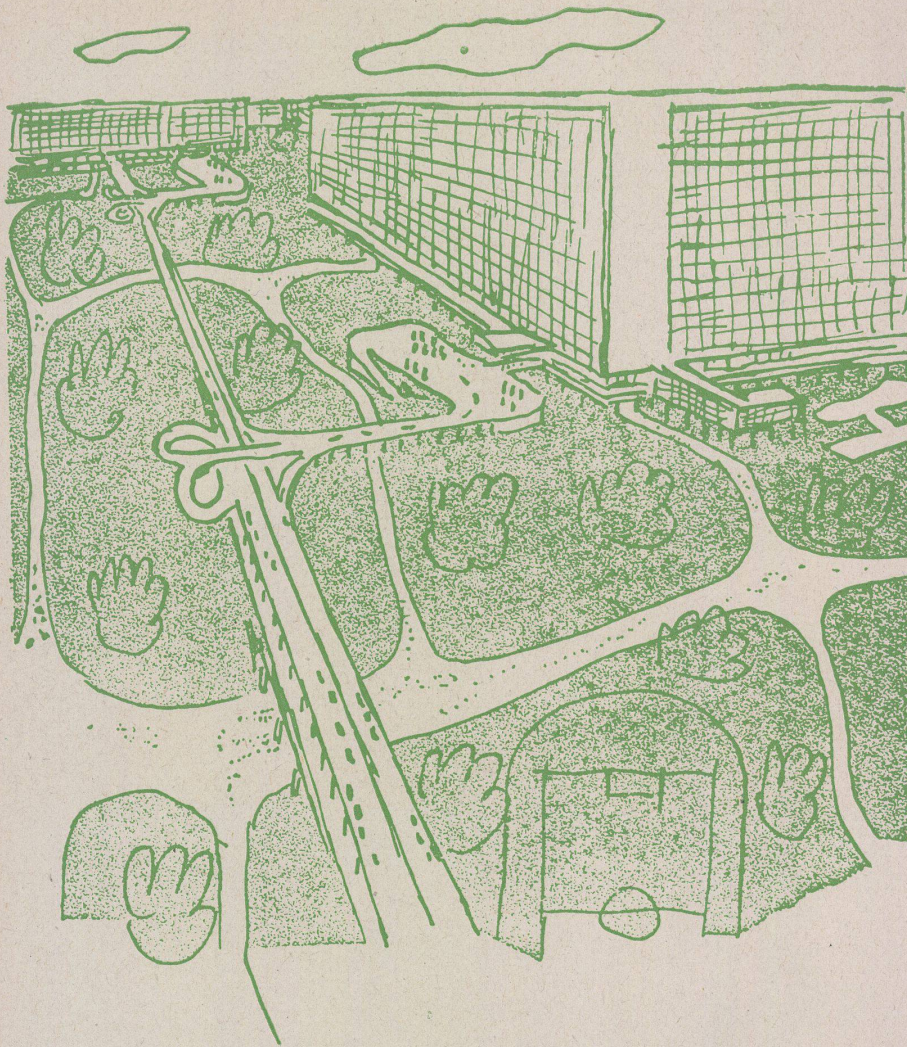
«Des logis, haut placés, s'offre le spectacle du ciel avec tous ses mouvements, ses couleurs, ses formes à travers les saisons. Une colline lointaine apparaît. En bas, les dômes verts, serrés des arbres. La ville est 'verte'.»

"Apartments situated on the top have a free view of the sky with its play of clouds, its ever changing pattern of colours, and its changing moods throughout the year. A distant hill looms on the horizon. Below, the compact green clumps of trees. The city is 'green'."

3
»Mitten im Geschäftszentrum, wo sich die Wolkenkratzer erheben können; doch die Stadt bleibt grün, die Bäume sind die Könige. Die Menschen darunter leben unter dem Schutze der Proportion; die Beziehung »Natur — Mensch« ist wieder hergestellt.«

«En pleine cité d'affaires, là où peuvent s'élever des gratte-ciel, la ville pourtant reste verte, les arbres sont rois; les hommes, sous leur couvert, vivent sous l'égide de la proportion; le rapport nature-homme est rétabli.»

"In the very center of the business section where skyscrapers are free to tower into the sky, the city nevertheless remains green; trees dominate the scene. The people under them live their lives under the aegis of proportion; man is restored to his place in nature."



»100 Prozent des Geländes gehören den Fußgängern. Die Automobile rollen auf der 5 Meter über dem Terrain gelegenen Autobahn.

Das Unmögliche ist möglich geworden: die Trennung zwischen Fußgänger und Automobil ist vollendet.«

«Le 100% du sol est donné aux piétons. Les automobiles roulent sur des autostrades à cinq mètres au-dessus du sol.

L'impossible est devenu possible: la séparation du piéton et de l'automobile est accomplie.»

«The ground is given over 100% to pedestrians. Motor traffic rolls over the elevated highway five meters above the ground.

The impossible has become the possible: complete separation of pedestrian and motor-car has been achieved.»



Stadtplan von Süd-Marseille (Michelet) 1951. Rechts der Hauptstraße die erbaute Unité.

Urbanisation de Marseille-Sud (Michelet) 1951. A droite de la route principale l'unité construite.

City plan of south side of Marseille (Michelet), 1951. Right of the avenue, the housing complex.

Die städtebaulichen Skizzen stammen größtenteils aus »La Maison des hommes«, Paris 1942.

* Die Straße: Abgedruckt aus dem Programmheft der Zürcher Ausstellung 1957.

mehr in der ewigen Dämmerung freudloser Straßen, sondern wie im Freien, in voller Atmosphäre. Lacht nicht: 400000 Angestellte der Geschäftsstadt streifen mit ihrem Blick über eine großartige Landschaft. Genauso sieht man von einem der hohen Felsen an der Seine bei Rouen unter sich das Meer von Bäumen wie eine wogende Herde grüner Schafe. Absolute Ruhe. Woher käme auch der Lärm?

Es ist Nacht. Wie ein Meteorenschwarm in den Sommer-Aequinoctien zeichnen die Autos Feuerzeichen der Autostraße entlang. Zweihundert Meter darüber, auf den Dachgärten der Wolkenkratzer (wirkliche Gärten, geplättelt, mit Spindelbäumen, mit Tuja, Lorbeer, Efeu, Tulpen und Geranien bepflanzt), breitet das elektrische Licht ruhige Freude aus! Die Nacht darüber. Bequeme Stühle, Menschen, die sich unterhalten, Orchester, Tanzbars, Ruhe. In derselben Höhe von 200 Metern über dem Boden andere Dachgärten, weiter fort, ringsherum wie goldene Teller im Raume schwebend. Die Büros sind dunkel, die Fassaden erloschen, die Stadt scheint zu schlafen. Man hört den fernen Lärm der Quartiere von Paris, die unter ihrer alten Kruste geblieben sind.

Hier ist die pulsierende Geschäftsstadt, die »City«.

Die Zahlen bekräftigen die Hypothesen. Die »City« von Paris zu verwirklichen ist keine Schimäre, sondern heißt für den Staat Milliarden verdienen, indem er das Zentrum von Paris noch wertvoller macht. Sich des Zentrums von Paris zu bemächtigen, als einer durchdachten Finanzoperation, heißt Milliarden schaffen.

Die Straße wird nicht mehr existieren. Und auch für die Wohnquartiere ist die Straße, der Straßenspalt, keine Lösung mehr.«*

Blättern wir mit diesen Gedanken vor Augen die unendlich vielen Skizzen und Schemazeichnungen durch, die die unzähligen Publikationen seines Namens in ununterbrochener Folge illustrieren, dann werden wir Zeuge eines aus immer anderer Schau gesehenen, aber stets konsequent verfolgten Gedankenstromes: Weg von den heutigen Behausungsformen zu freien, ins Grüne komponierten Hauskuben, weg von den für den Fußgänger und den Automobilisten tödlich werdenden Straßenschluchten zu Verkehrsformen, wo die Straßen in verschiedene Ebenen führen und so die beiden Hauptkategorien der Straßenbenutzer von Anfang an trennen. Weg von den über Quadratkilometer wuchernden Kleinhaussiedlungen, die keinem der Bewohner genügend Atemraum geben, sondern nur ein vorgespiegeltes Stückchen Trugfreiheit darstellen, zu den als Unités d'habitation konzipierten Großbauten, die in ihrer letzten Konsequenz dem Menschen die für Ruhe und Erholung und für sein Privatleben notwendige Isolierung schenken und die es erst ermöglichen, wahrlich großzügige Parkanlagen und Grünflächen als Erholungszonen auszusparen und der Bevölkerung und vor allem den Kindern zu schenken.

Das heisere Geschrei, das sich allerorts erhebt gegen diese Wohnform, wird durch die vielen Aufträge, die heute Le Corbusier für solche Wohneinheiten bekommt, Lügen gestraft. Marseille, Nantes, Briey-en-forêt, Meaux und Berlin sind die Stationen dieses imponierenden Weges.

Wie sehr das Auge und die Hand Le Corbusiers auch nur flüchtig gesehene Eindrücke in oft endgültige städtebauliche Situationsbilder zu bannen verstehen, davon mögen unsere Skizzen für städtebauliche Planungsideen aus Städten der ganzen Erde Zeugnis ablegen. Sie sprechen für sich.

Zum Schluß sei hier ein Wunsch formuliert: Könnte nicht eine der schweizerischen Behörden, die den Jubilar in so großzügiger Art und Weise durch die Zürcher Ausstellung geehrt haben, den Schritt vollauf tun und ihm als Gabe zu dem bald bevorstehenden Jubiläum eine den breit fließenden Geldmitteln unseres Landes adäquate Aufgabe baulicher Art übertragen? Wäre dies nicht würdiger, als wenn die doch etwas in Frage zu stellenden »Verdienst« der Schweiz um den Künstler aufgezählt werden, wie dies geschehen ist? Wir glauben doch, daß das bedingungslose Anvertrauen einer weithin repräsentativ wirkenden Aufgabe vor allem für die Schweiz, die sich oft, allzu oft nur, als sein Geburtsland rühmt, eine einmalige Chance bedeuten würde.