

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 12 (1999)
Heft: 6-7

Rubrik: Jakobsnotizen

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: 14.05.2025

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

on, das Herzog & de Meuron für Marazzi planen, eine Halle gemacht werden könnte. Ein riesiges Schiebedach erlaubte auch anderes als Sportveranstaltungen durchzuführen. 23,5 Millionen sind zu teuer, sagen die einen, das sei die Zukunft, behaupten die andern. Im Wettbewerb für das «Stadion Zürich» sollen nur überdachte Vorschläge verlangt werden. Zimmerfussball?

6 Kleiderbügel

Porsche Design hat für den holländischen Hersteller Spinder Products das Garderoben-System «Arx» entwickelt. Der Kern des Systems bildet nicht wie üblich der Kleiderständer, sondern ein Kleiderbügel. Dieser besteht aus anodisiertem Aluminium. Auch der Kleiderständer ist schlicht konstruiert, er besteht aus einer oder mehreren Edelstahlstangen. Diese können einzeln an die Wand oder Decke montiert werden oder drei zusammengehalten aufrecht stehen. Der Kleiderbügel klemmt dank dem halbovalen Schlitz an der Stange. Info: *Spinder Products, NL-9200 AG Drachten, 0031/512/519822, Fax 0031/512/525325.*

7 Bauhaus in Zürich

Die Wirtschaft «Rigihof» an der Zürcher Universitätsstrasse heisst neu «Bauhaus». Die Innenarchitektin Pia Schmid hat das Restaurant, den Eingangsbereich des dazugehörigen Hotels und das Untergeschoss blau, rot und gelb gekleidet. Pia Schmid komponiert fröhlich Skizzen von Paul Klee auf einen Teppich in der Rezeption und hängt ein Bild von Lyonel Feininger im Restaurant auf. Sessel und Beistelltische von Eileen Gray stehen in der Hotellobby und der Bibliotheksecke und ergänzen die Rundschau der Zwanziger- und Dreissigerjahre. Selbstverständlich auch Stilbrüche: Die farbigen Housen über den Stühlen hätten damals gewiss für Streit gesorgt. Und man wundert sich, dass das prominenteste Bauhausmöbel, der Freischwinger, fehlt. Der Rigihof wurde 1931 von Hermann Schneider erbaut, heute steht er unter Denkmalschutz. Pia Schmid gelingt es, den bisher ver-

bauten Innenraum freizuspielen, diesen zur Strasse hin zu öffnen und den eleganten Schwung der Fassade im Restaurant weiterzuführen. Es ist ein angenehmer Raum entstanden, grosszügig möbliert und nicht vollgestopft. Die Küche ist recht und wird mit der Zeit gewiss wachsen, der Wein ist gut und die Kellner freundlich.

Ausschreibungen

Architektur Internet Preis Im Internet gibt es den Architektur Internet Preis der Bertelsmann Tochter www.baunetz.de. Dieses Jahr hat die Netzpublikation den Preis gemeinsam mit Readymix, MB-Software, Die Woche und ZDFonline ausgelobt. Für den Hauptpreis werden Fassaden für die interaktive Stadt Berlin gesucht. Sonderpreise gibt es für ein Monument des Millenniums und das Portfolio eines Architekten. Anmeldeschluss ist der 18. Oktober. Info: www.baunetz.de/internetpreis.

Anmeldetermine für iF Design Award

Für den iF Design Award kann man sich vom 1. Juli bis zum 30. August anmelden. Die Kategorien: Produkt Design, Ökologie und Produkt Design, Design interaktiver Medien. Die Juryentscheide fallen vom 27. bis 29. Oktober. Die prämierten Produkte werden auf der Expo 2000 in Hannover ausgestellt. Info: www.ifdesign.de.

Siedlungen für die Tropen

Mit einem internationalen Wettbewerb ruft Europandom aus Frankreich Architekten und Designer zu einer delikaten Aufgabe auf: Wohnungen für die französischen Kolonien Guadeloupe, Französisch Guyana, Martinique und Réunion. Die Situation der französischen Tropen ist vergleichbar mit unserer Nachkriegszeit: ein grosser Bedarf an Wohnungen in der Nähe der Städte und Mangel an geeignetem Land. Europandom will verhindern helfen, dass in den Tropen dieselben Fehler gemacht werden wie in Europa. Es sind Lösungen gesucht, die mit kleinen ortsansässigen Geschäften und lokalen Arbeitern

Nachlese zum Pendolino Vor zwei Jahren haben Adalbert Locher und ich in einem Duett das Design der neuen Intercity-Züge nach Strich und Faden auseinander genommen (HP 5/97). Der Befund war eher deprimierend, alles in allem siegte der Doppelstock-Zug der SBB (Design: Ueli Thalmann, Roger Tallon) nach Punkten über den Pendolino ETR 470 der Cisalpino AG (Design: Giorgio Giugiaro/Fiat Ferroviaria). Die Doppelstöcker haben seither ab und zu Prügel erhalten, weil sie technisch nicht so funktioniert haben wie erwartet oder weil sie eng gebaut sind und das halt auch bleiben. Kürzlich bin ich wieder einmal mit dem Pendolino nach Mailand gefahren und zurück. Ein letztes Mal schwor ich mit steifem Hals: «Nie mehr! Lieber erdulde ich den unsinnig langen Grenzaufenthalt in Chiasso mit dem normalen Schnellzug.»

Dass der Auftritt dieses Zuges mir nach wie vor nicht behagt, ist kein Grund fürs Murren. Aufgeregt schneidig benimmt er sich immer noch auf dem Perron wie ein Flugzeug, das Interieur erinnert mich ebenso ans Fliegen wie der Blick in die mit vielen Passagieren gefüllte Röhre. Immerhin. Der Zug scheint erfolgreich, auch wenn die Flugzeugidee auf der Schiene nicht aufgeht und der um ein Dutzend Jahre ältere, übliche 2.-Klasswagen der SBB (EW IV) bedeutend mehr Raumkomfort bietet als der 1.-Klasswagen des Pendolino.

Aber solches schrieb ich schon vor zwei Jahren. Mich erstaunt, wie schnell dieser fliegende Zug verkommen ist. Die fast durchgängig eingesetzten Kunststoffe vom Boden, über die Sitze, die Tische, die Gepäckablage samt aller Accessoires altern eindrücklich schlecht, zerreißen, splintern ab, werden von Altersspuren überzogen, die beim besten Willen keinerlei ästhetische Qualität haben. Das Interieur sieht billig aus, ist kaputt, verwahrlost und es riecht schlecht. Gut, dass es sich die Passagiere nicht bieten lassen, wie eng der Designer ihnen den Raum fürs Gepäck gerüstet hat. Mit brachialer Kraft werden Taschen und Koffern ins Gepäckfach gestopft, das mittlerweile da und dort aus der Fassung ächzt, und es rüttelt und rüttelt, wenn der Pendolino wackelt. Auch werden mit Koffern nicht nur Gänge und Plattformen verstellt, sondern auch die Toiletten gefüllt. Das ist richtig, denn die WC-Anlagen sind wohl vollgestopft mit Seifenspender, Wasserspeier und Spülungselektronik – nur sie funktionieren nicht. Und die Kabinchen, nicht umgenutzt, sind verpisst – kein Wunder, denn der pendelnde Zug erleichtert es niemandem, so zu treffen wie er es möchte.

Nun kann man das abtun als heftige Sauberkeitsmanie eines in seiner Seele Gefangenen, der sich mit seiner kleinbürgerlichen Herkunft schwer tut; dennoch bleibt es ein Hinweis, wie in diesem Zug und anderen Grossapparaten des öffentlichen Lebens Design und Anspruch auseinanderfallen, wie hohl und unbequem die grosse, neureiche Geste ist, mit der das Zugfahren von morgen abgebildet wird. Es ist ein Nachteil, wenn öffentliche Räume aufgedonnert werden, und es später an allen Ecken und Enden fehlt, die grosse Geste zu pflegen. Wenn auch mit einer Träne – ich verstehe den, der nach einer Pendolinofahrt sagt: «Mein Auto ist viel komfortabler und mein Hals von keinem dauernden, kalten Luftzug steif und starr. Adieu Zugfahren.»