Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art

Band: 51 (1964)

Heft: 11: Objektive Architektur - Mies van der Rohe

Rubrik: Tribüne

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

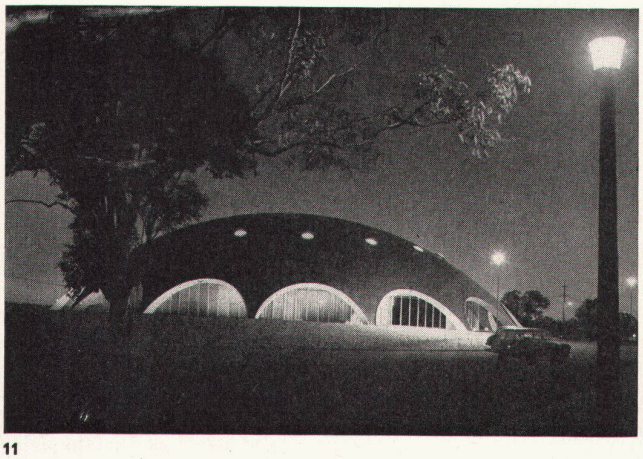
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

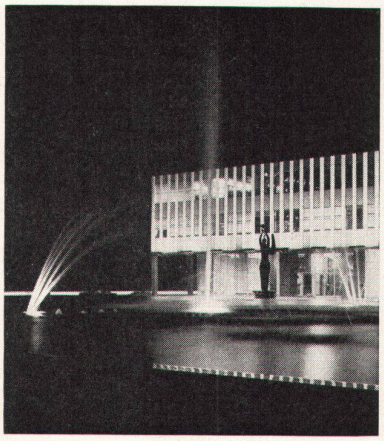
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

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



11



12

11
Akademie der Wissenschaften

12
Verwaltungsgebäude mit Statue «Ethos» (Bildhauer: Tom Bass)

Marmorbau Italiens, ein Werk des in Canberra ansässigen italienischen Architekten Dr. E. Taglietti, noch unfertig dasteht.
Von dem Genannten stammt übrigens das «Town-House»-Motel mit dem Restaurant «Arche Noah's». Das Motel mit 68 Appartements ist in den oberen Stockwerken von umlaufenden Balkonen umgeben, von denen die einzelnen Appartements zugänglich sind. Die wuchtigen Horizontalen des Wetterschutzes lassen einen gewissen Einfluß Le Corbusiers erkennen. Das unmittelbar daneben gelegene Restaurant ist als eine Art «Nußschale» gebaut, die das Gefühl von Geborgenheit und Intimität erweckt. Die Fenster, in Augenhöhe angebracht, begrenzen das Blickfeld gerade am Horizont, so daß ein Eindruck des Schwebens besteht.
Wenn auch architektonisch unfertig, so ist Canberra heute schon prominent dank der Tätigkeit seiner Ingenieure und Landschaftsgärtner. In weiteren 10 bis 15 Jahren, so hofft man, wird sich seine Prominenz auch auf seine Architektur erstrecken. Um dieses Ziel zu erreichen, werden heute die Grundlagen geschaffen. J. W. Overall, der Direktor der Kommission für die Entwicklung der Bundeshauptstadt, sagte in einer kürzlichen Ansprache an Architekten, daß eine Hauptstadt nur einmal gebaut werde. Hier habe das Originalprojekt bereits seine monumentalen Ausmaße in sich, und jeder individuelle Bau müsse sich ihm in Entwurf, Funktion und Qualität anpassen. Der heute angewendete Maßstab müsse auch in der ferneren Zukunft der richtige sein, wenn Canberra eine halbe Million Einwohner haben werde und noch mehr. Soweit es möglich war, seien die Stätten für die wichtigsten Repräsentationsgebäude vorausbestimmt worden.
Der nördliche Brennpunkt, das Civic Centre, dessen «London Circuit» den Civic Hill umgibt, ist als Geschäftsviertel ziemlich ausgebaut. Führende Kaufhäuser aus Sydney und Melbourne haben dort ihre Filialen, und alle jene Büros und Detailgeschäfte, die dem täglichen Bedarf dienen, sind dort vertreten.
Überraschend wirkt «Civic Square», ein Prunkplatz, der an zwei Seiten von identischen öffentlichen Gebäuden flankiert ist, während die beiden anderen Seiten weit offenbleiben. Erhöhte Blumenbeete im Granit des Platzes, ein Springbrunnen und die moderne Skulptur des «Ethos» von Tom Bass verleihen diesem Platz eine freundliche Note, die der Canberra-Landschaft so eigen ist. Obgleich die erwähnten Gebäude mit ihren Gold-Mosaik-Pfeilern nicht jedermanns Geschmack sind, so finden sie großen Anklang beim unbeschwerten Gros des Publikums.
In östlicher Richtung anschließend liegt die Universität, an der ständig gebaut wird; doch das bemerkenswerteste Bauwerk ist da wohl die Akademie der Wissenschaften, ein flacher Dom, von Wasser umgeben und nur über Brücken zugänglich. Von diesem Bau wird gelegentlich behauptet, daß das Prinzip von «Architektur um der Architektur willen» hier etwas zu auffällig wird, denn die Zweckmäßigkeit des Baues lasse zu wünschen übrig.
In Canberra ist, wie überall, Wohnungsnot; doch besitzt es keine Slums und wird auch kaum je welche besitzen. Da die Zahl der Regierungsangestellten rasch steigt, müssen Neuankömmlinge zunächst meist mit Hotelunterkunft vorliebnehmen. Die Wohnvorstädte strahlen nun nach allen Richtungen aus. Sowohl Einfamilien- als auch Zinshäuser werden von der Kommission und von Privaten gebaut, und es kommt oft vor, daß Alleen und Baumgruppen zuerst angepflanzt werden, bevor der Bau selbst beginnt. Bäume und Ziersträucher aus öffentlichen Baumschulen werden jedem Hausbesitzer kostenlos zur Verfügung gestellt, und er wird über Gartenanlagen frei beraten. Zäune zwischen einzelnen Häusern sind unerwünscht, und es wird behauptet, daß «Zaunlosigkeit» bessere nachbarliche Verhältnisse mit sich bringt. Jedenfalls würden Zäune den einheitlichen Parkcharakter der Siedlungen stören.
Am schönsten ist Canberra im Frühling und Herbst, wenn Alleen und Gärten ihre buntesten Farben zur Schau tragen. Diese überwältigende Farbenpracht, die man im allgemeinen in der australischen Landschaft selten findet, gemahnt vielfach an Europa und Nordamerika. Typisch australisch ist nur im Vorfrühling das Goldgelb der einheimischen Wattle, einer Mimosenart, die in Alleen und kompakten Baumgruppen einen unvergeßlichen Reiz hat. Canberra ist heute nach 50 Jahren so weit gediehen, daß der Beschauer bereits etwas Fertiges sieht, das reizvoll ist und zweckmäßig und großzügig geplant wurde. In seiner Art spiegelt es den demokratischen Charakter des australischen Volkes wider. Es ist weder so kolossal wie Le Corbusiers Chandigarh noch betonbetont wie Brasilia, es ist anheimelnd für Fremde sowohl als auch für Einheimische.

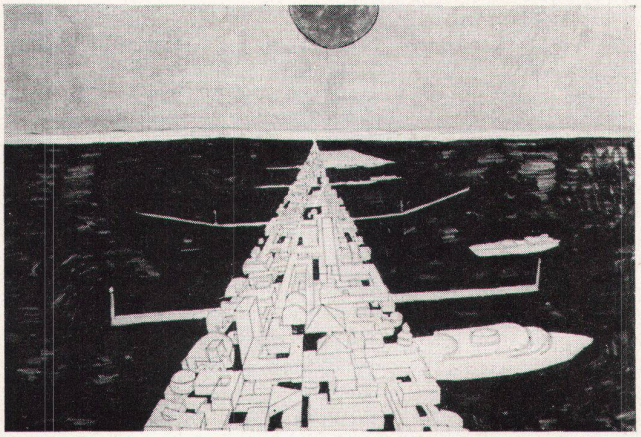
P. J. Grundfest

Tribüne

Une proposition concernant les villes-ponts

En regardant la mappemonde (projection polaire), deux faits apparaissent très clairement:
1° Les quatre grands continents, Europe, Asie, Afrique, Amérique, ne sont séparés que par des détroits de 50 à 150 km de largeur.
2° Les réseaux terrestres (ferroviaires et routiers) qui couvrent ces quatre grands continents pourraient être continus (sauf en Afrique). En effet, l'ensemble des distances maximum séparant ces réseaux ne dépasse pas un total de 2400 km, les détroits y compris.
Pour qu'un transport direct sur roues soit possible, par exemple du Japon jusqu'aux Etats-Unis en passant par la Russie, ou encore des Indes jusqu'en Amérique du Sud en passant par la Russie et l'Amérique du Nord, il ne manque que:
1° la construction de huit villes-ponts reliant les détroits aux continents,

1



2

1
Neun Brückenstädte würden den Zusammenhang des Weltverkehrs herstellen
1 Behringstraße
2 Sachalin
3 Hakodate
4 Djakarta
5 Singapore
6 Aden
7 Suez
8 Gibraltar
9 Ärmelkanal

2
Vision der Brückenstadt

2° la construction des voies ferrées ou réseaux routiers manquants.
La construction des huit villes-ponts, dont la longueur totale serait d'environ 400 km (distance à peine plus grande que Paris–Bruxelles), et la construction de 2000 km de réseau routier ou ferroviaire (soit à peu près deux fois Paris–Nice) ne semblent pas devoir poser de trop grands problèmes à l'industrie mondiale. La quantité d'acier nécessaire est moindre que celle utilisée pour le transport maritime atlantique (navires), et l'efficacité d'une telle solution de communication directe pourrait être énorme par suite de la rapidité du transport des marchandises ainsi que la suppression du transbordement.
La ville-pont la plus importante des huit villes-ponts proposées, celle du détroit de Behring (150 km), est la plus facilement réalisable, car il n'y a pas de circulation maritime par le détroit: il est donc possible de la construire comme un pont flottant.
Les villes-ponts de Hokaido et de Hakodate (Japon) ne dépasseraient pas, à elles deux, 80 km. Il en est de même pour la ville-pont du détroit de Sakhalin (30 km). Les villes-ponts de Gibraltar et de la Manche auraient approximativement la même largeur (32 et 50 km).
Ces six ponts seraient les plus importants d'un point de vue utilitaire, parce qu'ils relieraient les grands centres industriels et les grands marchés consommateurs du monde entier. Quant aux deux autres (Malakka et Sunda), leur importance serait moindre, bien que plus de cent millions d'habitants dépendent de cette extension.
Pour la structure et la conception générale de ces villes-ponts, la solution envisagée est celle que j'ai proposée pour le pont sur la Manche. Les structures contiendraient les entrepôts, les services techniques et les habitations du personnel: ces constructions seraient réalisées suivant le modèle de l'infrastructure spatiale (étudiée, entre autres, pour Paris Spatial, pour la Manche, etc.). Cette infrastructure peut être posée ou suspendue sur des pylônes, ou encore flotter sur des flotteurs très rapprochés (technique des ponts militaires).

En résumé, ces villes-ponts pourraient donner (au prix d'un effort modéré) des résultats primordialement importants pour le Monde. Yona Friedman

Bauchronik

Alterswohnungen White City Estate, London
Architekten: Noel Moffett & Associates
Ingenieure: Hume, Tottenham & Bennett

Es war das Ziel, so viele Einzimmer- und Zweizimmerwohnungen vorzusehen wie möglich. Die Lage ist inmitten des White-City-Quartiers, das in den dreißiger Jahren vom London County Council ausgebaut worden war mit fünfstöckigen Blöcken mit Familienwohnungen. Hier wohnen die Familien, die zu den alten Leuten gehören. Das Grundstück ist flach, im Norden begrenzt durch die Commonwealth Avenue, im Süden durch den gemeinsamen Garten der Wohnblöcke. Es wurde für wichtig erachtet, jeder Wohnung eine Besonderheit zu geben, damit sich der Mieter bei sich zu Hause fühlt und nicht in einer Zellenstruktur. Die Architekten wollten jedoch für die Vorfabrikation planen. Drei Faktoren sprachen für eine pyramidale Form, zusammengesetzt aus Gruppen identischer Sechsecke: 1. Die Lichtwinkel bildeten das Negativ der Pyramide des Gebäudes. 2. Mit Sechsecken konnten 23 Wohnungen vorgesehen werden gegen nur 15 rechteckige. 3. Der Liftmotor und der Tankraum konnten auf den zentralen und höchsten Punkt lokalisiert werden. Man entdeckte, daß das Sechseck vier weitere Vorzüge hat: 1. In einem sechseckigen Raum kann sich eine ältere Person in einem Rollstuhl leichter bewegen und besser am offenen Fenster sitzen. 2. Kein Fenster geht nach Norden. 3. Die sechseckigen Terrassen sind gut vom Winde geschützt. 4. Es ergaben sich angenehme Verbindungsräume, und die Wohnungseingänge wirken privater. Die oberen Wohnungen haben Terrassen auf den Dächern der unteren. Der Eingang des Gebäudes ist zentral, so sind die Wohnungen gut abgeschlossen und geschützt.
Die Konstruktion ist ein vorfabrizierter Eisenbetonrahmen, wobei die vorfabrizierten Elemente in der Nähe gegossen werden und mit einem Kran an ihren Ort gestellt werden. Alle Träger sind sechseckig und von gleicher Länge. Die Fenstereinheiten sind aus weißgestrichenem Weichholz von standardisierten Maßen in drei Typen. Alle nicht