

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 56 (1969)
Heft: 4: Bauen in den Alpen - ein Panorama

Buchbesprechung

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.](#)

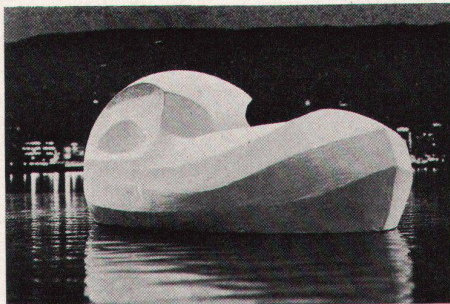
Download PDF: 15.04.2025

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

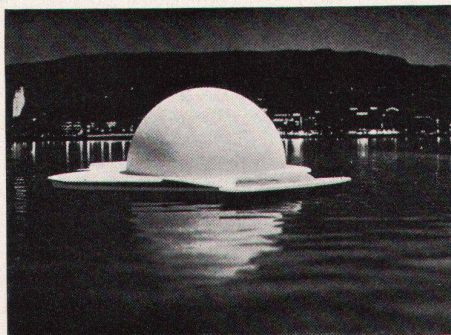
Aussprechen in musikalischen Formen desjengen, was als Schauspielkunst dem Geist des Menschen entsprungen ist, galten dem Verfasser als die zwei Pole, aus deren Kräften das vorliegende Projekt erwachsen ist.» Das Aufschäumen der Welle ergibt auch die Formel für die architektonisch-plastische Umsetzung der Begegnung der zwei Pole Geben-Bühne und Nehmen-Zuschauerraum.

Als leuchtende Blase spiegelt sich nachts Walter Jonas' schwimmendes Kulturzentrum im Wasser. Die große Kunststoffkuppel erhebt sich über einem eiförmigen Floß mit Auslegern, die Antriebsaggregate enthalten. «Neben der wichtigen und hervorragenden Eigenschaft der Stabilisierung und schnellen Evakuierung bieten die Anlagen auch die Möglichkeit, die gesamte Einheit an Ort und Stelle zu drehen – im Gegensatz zum normalen Schiff, welches immer einen Kreisbogen fahren muß.» Über dem Zuschauerraum «befinden sich Ausstellungsräume und die Kommandobrücke, welche zirkulär in der oberen Kuppelkalotte die ganze Halbkugel umkreist». So wäre denn der Punkt erreicht, an dem, wenigstens formal, Theater und Schiff, ja selbst das historische Theaterschiff verlassen wird zugunsten neuerartiger Möglichkeiten von Spektakel. Vom Raumschiff der science-fiction angeregt, werden Jonas' und auch Dahindens Schöpfungen wiederum anregend wirken für eine Art Totaltheater im und auf dem Wasser, das «Schauspieler» und «Zuschauer» zu ungeahnten happenings vereinigt. Justus Dahindens «Tropfen auf dem Wasser» gleicht sehr der legendären «fliegenden Untertasse». «Der zentrale Kommandoraum ist cockpit-ähnlich über dem Rollenboden der Bühne angeordnet. Von hier aus steuert sich das Schiff mit guter Übersicht selbst.» Wir vernehmen ferner: «Die Rundbühne kann auch für den Gottesdienst verwendet werden.» Ist es Blasphemie, wenn uns da das Raumschiff des Kirchenbauers Dahinden plötzlich an Dänikens Buch «Die Götter waren Kosmonauten» erinnert? Wie sagte doch der Teufel: «Es hat uns jemand übertroffen in der Herstellung eitel Blendwerkes!» Wir hoffen trotzdem, daß in Sachen schwimmendes Kulturzentrum nicht der Teufel das letzte Wort haben wird!

Hanspeter Rebsamen



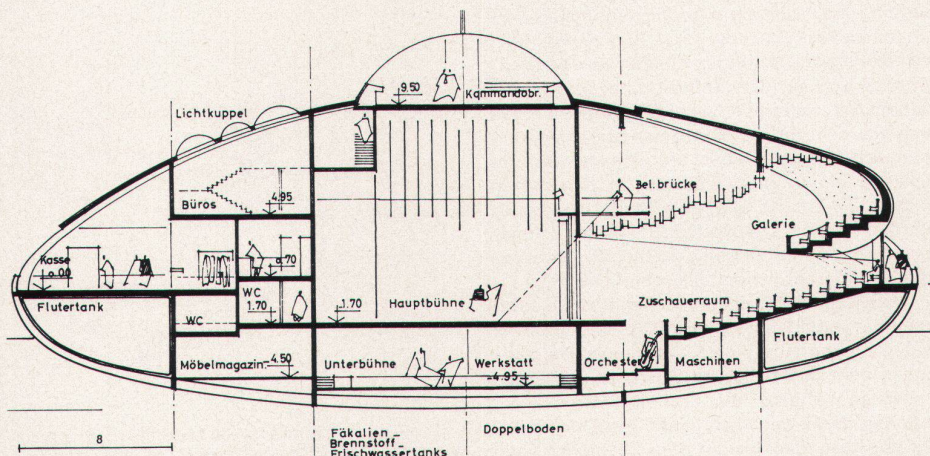
18



19

- 18
Walter Keller, Dornach
19
Walter Jonas, Zürich
20
Dr. Justus Dahinden, SIA, Zürich

Abbildungen: aus «Schwimmendes Kulturzentrum»



20

Ebenezer Howard: Gartenstädte von morgen

Das Buch und seine Geschichte

Herausgegeben von Julius Posener

198 Seiten mit 35 Abbildungen

«Bauwelt Fundamente» 21

Ullstein GmbH, Berlin – Frankfurt/Main – Wien
1968. Fr. 17.30

«Das Buch und seine Geschichte» ist der Untertitel dieses von Julius Posener herausgegebenen Buches, das von ihm in einer langen kritischen Vorstellung zur neuen Ausgabe, als «gründlich mißverstanden» bezeichnet wird. Wenn heute, nach langer Zeit, der Herausgeber Howard's Buch wieder in deutscher Sprache vorlegt, so möchte er es mit dem Wunsche tun, daß die von manchen vertretene Auffassung, die Anhänger der Gartenstadtbewegung hätten «unsere Umwelt in einen Schrebergarten verwandeln» wollen, zu korrigieren sei. Im Anschluß an den Howardschen Text folgen die deutschen Übersetzungen der Vorworte zur englischen Neuauflage 1946 von Frederic J. Osborn und Lewis Mumford. Für den Text wurde die Übersetzung der ersten deutschen Ausgabe im Verlag Eugen Diederich aus dem Jahre 1907 verwendet. Vom Herausgeber wurde die Übersetzung gründlich geprüft, die Terminologie zum Teil nach neueren Erkenntnissen geändert.

D. P.

Eingegangene Bücher

Architektur, Planung, Bautechnik, Design

Bibliographie zum Bau-, Boden- und Planungsrecht der Schweiz, 1900–1967. Bearbeitet von Walter A. Hess. Herausgegeben von der Schweizerischen Gesellschaft für Koordination und Förderung der Bauforschung. Band 2. 259 Seiten. Bauforschung, Zürich 1968. Fr. 35.–.

Taming Megalopolis. Volume I. What Is and What Could Be. Edited by H. Wentworth Eldredge. 584 Seiten. Frederick A. Praeger, New York 1967. \$ 9.25.

Taming Megalopolis. Volume II. How To Manage an Urbanized World. Edited by H. Wentworth Eldredge. 1166 Seiten. Frederick A. Praeger, New York 1967. \$ 9.25.

Bernard Tomson & Norman Coplan: Architectural & Engineering Law. Second Edition. 382 Seiten. Reinhold Publishing Co., New York – Amsterdam – London 1967. \$ 19.25.

Dr. H. J. Reber: Rechtshandbuch für Bauunternehmer, Bauherr und Architekt. Ihre gegenseitigen Rechte und Pflichten und ihre Verantwortung gegenüber Dritten nach Gesetz, Rechtsprechung und SIA-Normen. 195 Seiten. Stocker-Schmid, Dietikon 1968. Fr. 34.–.

Schulhausbauten. 98 Seiten mit Abbildungen, Skizzen, Plänen. «Element» 15. Inhalt, Aufbau, Form des Bauwerks. Redaktion und Herausgeber: Verband schweizerischer Ziegel- und Steinfabrikanten, Zürich

Zwei neue Normentwürfe der Schweizerischen Zentralstelle für Baurationalisierung (CRB)

Mit den Rationalisierungsbestrebungen im Bauwesen erhöhen sich bekanntlich die Anforderungen an die Instrumente der Bauplanung und -ausführung: Improvisation wird zusehends durch exaktere Planungsmethoden ersetzt.

Teilaspekt dieser Entwicklung ist sicher die Einführung der Modulordnung als Methode der Maßkoordination im Bauwesen. Nachgerade eine Methode mit Tradition, bildet sie heute integrierenden Bestandteil der Normenwerke vieler europäischer Länder. Neben nationalen bemühen sich vor allem internationale Organisationen, wie die AEP (Agence Européenne de Productivité), die IMG (International Modular Group) und die ISO (International Organization for Standardization), um ihre theoretischen und praktischen Grundlagen.

Nachdem die Schweizerische Zentralstelle für Baurationalisierung im Jahre 1965 eine Norm über die grundsätzlichen Aspekte der Modulordnung im Hochbau herausgegeben hat, möchte sie nun mit der Publikation von zwei Normentwürfen über Terminologie die wichtigsten Begriffe des modularen Bauens und des Toleranzwesens präzisieren.

Der Normentwurf SNV 501 501, «Terminologie: Maßordnungen, Modulordnung», dient zur Bestimmung der in Maßordnungen und in der Modulordnung verwendeten Begriffe.

Der Normentwurf SNV 501 502, «Terminologie: Maßbezeichnungen, Toleranzen, Passungen», dient zur Bestimmung der im Bauwesen gebräuchlichen Begriffe, die sich auf die Maßbezeichnungen, die Toleranzen und Passungen beziehen.

Die Modulordnung, als Instrument der Maßkoordination beim Studium, bei der Planung, der Herstellung und Montage von Bau- und Gebäudeteilen, gewinnt immer mehr an Bedeutung. Wie alle grundsätzlichen Neuerungen bringt auch sie eine Reihe neuer Vorstellungen und Begriffe mit sich. Oft hängt die praktische Bewährung neuer Methoden von der richtigen Interpretation ihrer Begriffe ab. Nicht immer ist es einfach, die Vorstellungen der verschiedenen Baupartner auf den gleichen Nenner zu bringen. Wesentliche Voraussetzung dafür ist die ständige Bemühung um eine gemeinsame Sprache.

In diesem Sinne hofft die Zentralstelle, mit den Normentwürfen über Terminologie einen weiteren Beitrag zur Rationalisierung des Bauens zu leisten.

Die Normentwürfe sind dreisprachig gehalten, und liefern in knapper Form die notwendigen Angaben. Auf zugehörigen Beiblättern werden Kommentare (unter anderem eine englische Übersetzung der Begriffe) und Hinweise auf einschlägige Literatur sowie entsprechende ausländische Normen gegeben.

Beide Normen kosten je Fr. 6.-.

Abonnenten auf die Lieferung sämtlicher neu erschienenen Normen der Zentralstelle genießen 20% Ermäßigung. Für Mitglieder der Zentralstelle reduziert sich der Preis zusätzlich um den auf allen Publikationen der Zentralstelle gewährten Mitgliedschaftsrabatt von 20%. Das Abonnement läuft mindestens drei Jahre. Bei Bestellungen auf ein Abonnement ist anzugeben, ob es die Lieferung der bisher erschienenen Normen einschließen soll.

CRB

Freedom is a motor car

von Klaus und Renate Pfromm

Wenig wissen die Bürger von Zürich über den Zustand (Z2) ihrer Stadt sehr genau. Genau wissen sie, daß dann der Verkehr der Region 4,26 Millionen Bewegungen ausmachen wird. Sie wissen noch nicht, wann dieser Zustand Z2 eintritt, so gegen das Jahr 2015; aber man sagt ihnen, daß dann von den 4,26 Millionen Verkehrsbewegungen 530 000 Fußgängerwege sein werden. Über nichts wissen sie so gut Bescheid, die Zürcher, wenn es ums Jahr 2000 geht, wie über den Verkehr. So klug sind aber nicht alleine sie. Die Londoner wissen es, die Frankfurter haben es erfahren. Man könnte sagen, die «verkehrliche» Zukunft ist vermessend, ist gesichert. Wenig ist so sicher wie unsere Annahme, der Verkehr werde gewaltig wachsen und unerhörte Anforderungen an unsere Budgets stellen, und das alles wegen des «Mobilitätsbedürfnisses»¹ unserer selbst.

Es ist an der Zeit, das zweite Stadium der Mobilisierung zu proklamieren: die gewußte Mobilisierung. Vorbei sind die Zeiten, da sich Gemeinde-, kantonale und nationale Behörden vom Wachstum des Verkehrs überrascht zeigen konnten. Das ist nun bekannt.

Nun gilt es, wie den Polizei- und Finanzdirektoren klar wird, mit dem Moloch zu leben.

«Moloch, m. hebr. [Molech, d. i. König] ein Götz der Phönizier, Ammoniter und Moabiter, unter dessen Gestalt sie die Sonne verehrten und dem sie Menschen opferten».²

Für den Betrachter der Wissenschaften und Künste wird die Behandlung der Verkehrsprobleme immer mehr zum Musterbeispiel für Glanz und Elend der Technik.

Mit unglaublichem Einsatz wird das Bedürfnis des Menschen vermessen, quantifiziert, werden Lösungen berechnet und entworfen, wird gegraben, aufgeschüttet, betoniert und asphaltiert, mit bunten Lichtern garniert und das ganze dann dem Moloch, dem Verkehr, übergeben. Sofort müssen neue Probleme in Angriff genommen werden; an anderer Stelle wird das Bett zu eng, Moloch stöhnt, die Zeitungen melden es, die Technik setzt sich ein. Die Verkehrssanierung ist die Reform der Reformen, nicht Zustände werden geändert, nein Prozesse, Prozesse der Anpassung unendlich fortgeschrieben. Wo jemand noch an Zustände denkt, etwa Z2, muß er angegriffen werden. Z3 ist das Utopia, «betrifft den sogenannten Horizont», wo sich die Parallelen schneiden. «Dieser in der Planung nicht direkt verwendete Begriff» bezeichnet das schier Unsagbare.

Macht die Kritik einiger Kulturkritiker, die das scheinbar immerwährende Hintendreinrennen der Technik gerne zum Anlaß tiefsinniger Betrachtungen über den hilflos entwurzelten modernen Menschen nehmen, die Techniker und Planer unsicher? Nein, mit Recht nicht, denn sicher liegen die Lösungen für die dem Techniker noch

verbleibenden Restprobleme der Mobilisierung nicht in der Rückkehr in einen geistigen Postkutschenzustand. Sicherlich müssen die technischen Lösungen vorangetrieben werden, und ihre schwererkämpfte Reputation sollte gesichert bleiben; doch gleichzeitig wird die Diskussion auf einer neuen Ebene zu eröffnen sein.

Ist die Prämisse der technischen Planung, die «affluente» mobile Gesellschaft, hinreichend gesichert, entspricht dieses Modell der gesellschaftlichen Wirklichkeit? Kann unsere Verkehrstechnik eine ideologische Wurzel besitzen, die es kritisch zu analysieren gilt?

Sind die heute verwendeten Wertungsparameter bewußt, und wo sie bewußt sind, entsprechen sie welcher gesellschaftlicher Bedingtheit? Wen geht die Modal-Split Problematik an? Sind unsere öffentlichen Verkehrsmittel zufriedenstellend, für wen?

Die Verkehrsbauten der 60er Jahre optimieren welche Anforderungen? Und zum Schluß sollte man sich dann doch fragen, wer ist das, dem die Politik so viel Entscheidungsspielraum gibt, der «mostly affluent» und sehr mobile Planer?

In der Zeitschrift *Architectural Design* (GB) Nr. 9, September 1968, hat der Gastredaktor Brian Richards unter dem Titel «Mobility» Aufsätze zur Verkehrsplanung zusammengestellt.

Der erste Aufsatz feiert Los Angeles, die Alternative, einen beispielhaften Stadt-Prototyp. Hier ist die Vorstadt die Stadt, der Autoverkehr der Verkehr: «Megasuburbia».

Los Angeles ist die un-architektonische Stadt. «Jedes kann sich als alles andere herausstellen. Es gibt kein Mittel, es herauszufinden, weil nichts eine eigene Gestalt hat. Deshalb hat Los Angeles die größten und besten Zeichen der Welt. Ohne diese gäbe es für den Südkalifornier keine Orientierung. Er wüßte nicht, wo er ist oder wer er ist ... Kurz – Los Angeles ist eine flüchtige Erfahrung von unbestimmten oder nicht architektonischen Situationen, die man sehen muß, um sie zu glauben, in der man leben muß, um sie zu verstehen.»

Der Angeleno findet sich mit dem Auto zu recht. Los Angeles hat die höchste Autorate in der Welt, und noch immer mehr Autos werden verkauft. Fast so viele Autobahnen sind geplant wie für Groß-London und davon bereits 60% gebaut. «Mitten im unglaublichen Gedränge neuer Autos wird einem klar, dies ist in der Tat eine Automobilkultur. Mit 40 dem Auto gewidmeten



1
Für 1980 sind in Los Angeles 800 Meilen Autobahn geplant; 1000 Meilen Autobahn sind für ganz England geplant