Zeitschriften

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **53 (1966)**

Heft 12: **Eigenheime**

PDF erstellt am: **10.05.2024**

Nutzungsbedingungen

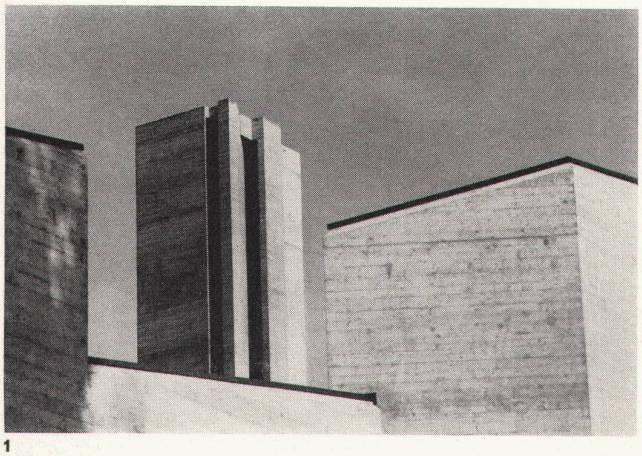
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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

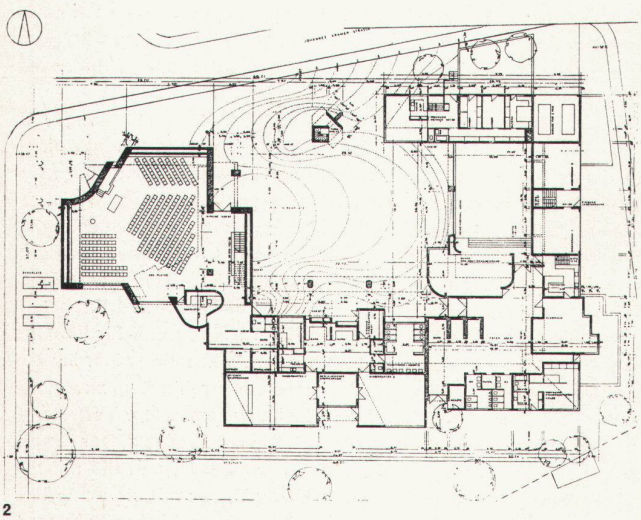
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch



1



2

Evangelisches Gemeindezentrum Stuttgart-Sonnenberg. Architekt: Ernst Gisel BSA/SIA, Zürich. Lokale Kontaktarchitekten: Karst & Kimmig, Stuttgart

1
Detail der Kirche

2
Grundriß

Photo: Dieter Bleifuss, Basel

Bewegung, im Abschreiten erfaßt werden kann, also in einer Abfolge ständig wechselnder Eindrücke. Der durch die Baukörper gebildete Außenraum verdient die gleiche Beachtung wie der umschlossene Innenraum; die repetitiven kleinen Räume in ihrer rhythmischen Aufreihung stehen im Kontrast zu individuell gestalteten Kollektivräumen, was eine angenehme Wechselwirkung ergibt (Beispiel: Mainzer Studentenzentrum); starke natürliche Bodenwellen bringen die horizontale und vertikale Tektonik der Bauten besser zur Wirkung als Ausebnen des Terrains; geschlossene Außenwände gegen lärmige Straße, dafür geöffnete Wände gegen ruhigen Gartenhof sind dankbare Elemente für den einfühlenden Architekten. Diese Beispiele könnten fast beliebig vermehrt werden.

Der Referent schloß seine anregenden Ausführungen mit der Abwandlung eines Ausspruches von Le Corbusier: Das, was von den menschlichen Bestrebungen überdauert, ist nicht das, was uns dient – denn das sollte selbstverständlich sein –, sondern das, was uns ergreift.

Als zweiter Referent sprach Eberhard Stammler aus Stuttgart, ehemaliger Pfarrer, jetzt Publizist, über die Situation der Kirche in der heutigen Gesellschaft. Das, was war – hat es sich bewährt? – ist es gut? lautete seine Frage. Der erste Teil seines Vortrages handelte von der Funktion der Kirche, im zweiten kam er auf die Gestaltung des Gotteshauses zu sprechen. Die Kraft und Dynamik Gottes, die Liebe Christi zur Menschheit sollen im Sakralbau spürbar sein. Der Gläubige soll sich angesprochen fühlen: von «menschlichen», einfachen Materialien, nicht vom modischen, von falschem Pathos und unehrlichem Nimbus, aber von Würde und Feierlichkeit.

Die Ausstellung selbst machte den Besucher mit der Person und dem Werk von Ernst Gisel vertraut. Ernst Gisel, 1922 geboren, absolvierte eine Bauzeichnerlehre und besuchte die Kunstgewerbeschule Zürich, Abteilung für Innenausbau. Er arbeitete in verschiedenen Büros, hauptsächlich bei Prof. Roth in Zürich. Gisels Bauten strahlen eine Kraft aus, die in den 26 ausgestellten Arbeiten sichtbar ist. Überall zeigt er Verständnis auch für die einfachsten Details. Dazu trug wohl das fundamentale Wissen der Lehre bei.

Ein Wohnhaus in Zollikon, die Bergkirche Rigi-Kaltbad, die Neubauten des Kongreßhauses und Hallenschwimmbades in Davos sprechen deutlich für seine künstlerischen Qualitäten. Besonders gefiel ein Wohnhaus in Splügen: seine einfache Form, die natürlichen, am Platz erhältlichen Materialien Stein und Holz geben dem Haus in seiner imposanten Umgebung der Bergwelt seine Ausdruckskraft. Das Atelierhaus des verstorbenen Bildhauers Paul Speck in Tegno (Natursteinmauerwerk) zeigt Gisels Sensibilität und Sicherheit im Instinkt für das Richtige. Seine schöpferische Einfühlung beweist er bei den Studentenzentren für Mainz und Enschede: da sind genügend Plätze und Ecken für Diskussionen, fürs Ausspannen oder für einfaches Zusammensein.

Die Wohnüberbauung «Märkisches Viertel» in Berlin (total 50000 Einwohner; Abschnitt Gisel: 1800 Wohnungen, in einer Feldfabrik neben der Baustelle vorfabriziert) zeigt, was das Hansa-Viertel hätte zeigen sollen. Trotz der Größe der Anlage verliert sie nie die Maßstäblichkeit. Der Mensch wird nicht zum «Herdentier» degradiert. Mit Charme und Sorgfalt werden Freiflächen umbaut, Spielplätze entstehen auf natürliche Weise.

Feinfühlig ist das neue Gemeindezentrum Stuttgart-Sonnenberg. Der ansteigende Eingangshof, die Kirche mit einer konvexen Altarrückwand (gute Akustik), der Gemeindesaal und die Kindergärten, richtig dimensioniert, die wunderbare Lichtführung in allen Räumen, ausgezeichnetes formales Empfinden und die selbstverständliche Führung durch den ganzen Komplex vermitteln typisch die besonders wohltuende Atmosphäre in Gisels Bauten.

Beim Projekt für den Kultraum im Pestalozzidorf Trogen drängt sich unwillkürlich der Vergleich zu Alvar Aaltos Theater in Essen auf. Der Bau, irrational, aber ehrlich, vom Innenraum bestimmt, zeigt wiederum die Größe des Architekten. Nirgends verfällt er dem Epigonalen. Seine Architektur bleibt immer human, organisch und ist gekennzeichnet durch feine Nuancierung in Farbe und Material. Gisel ist ein «Selfmademan» im besten Sinn: er nimmt auf, was er in seiner nächsten Umgebung sieht. Dies ist wohl das Eindrücklichste an ihm. Dieter Bleifuss

Zeitschriften

BART – Stadtplanung oder Transportplanung?

«Hauptredakteur Jim Bailey hat viele Freunde im SanFrancisco-Bay-Gebiet ... Er hofft, daß er sie immer noch hat, wenn sie seinen 24seitigen Bericht über das BART-System gelesen haben ...», kündigt *The Architectural Forum* (USA) den Hauptartikel seiner Juni-Nummer 1966 an.

Obwohl WERK 5/1966 ausführlich über BART berichtete, meinen wir, über den Artikel referieren zu müssen, da er neues interessantes Hintergrund- und Ergänzungsmaterial liefert, einen sehr informativen Einblick in die amerikanische Planungspraxis erlaubt und nicht zuletzt, weil er besonders eingehend die Beziehungen der Architekten zu dem BART-Projekt und ihre Mühen schildert. Auf eine Wiederholung der im WERK schon dargestellten Fakten wird verzichtet.

Bailey beginnt mit der Aufzählung der BART-Superlative: das teuerste, modernste, schnellste Massenverkehrsmittel. Das anspruchsvollste; es will in der Autofahrmetropole mindestens 50% der Autofahrer zum Umsteigen in das öffentliche Verkehrsmittel gewinnen.

Bailey zitiert dann «voices of dissent»: Martin Wohl, ehemaliger Leiter des Har-

vard Transport Research Program, behauptet: «San Francisco wurde ein System aus dem 19. Jahrhundert verkauft, mit einigen neuzeitlichen Verzierungen, damit es futuristisch aussehe.» Die Wahl eines elektrischen Festgleisverkehrs hat BART gefesselt an ein «unveränderliches, immobiles und unflexibles System, das in starkem Kontrast stehen wird zu der hochmobilen Gesellschaft, die es bedienen wird».

John W. Dyckman, Vorsitzender des Berkeley Center for Planning and Development Research, teilt diese Ansicht: «Als eine Antwort auf das Problem des Stadtverkehrs hat BART zu große Mängel, um seine großen Versprechen zu erfüllen.» Bailey selbst häit fest, daß es noch zu früh sei, zu entscheiden, wer recht behält, BART oder seine Kritiker; «aber BART ist mehr als ein Verkehrsproblem – es ist das größte einzelne Stadtplanungsunternehmen, das zurzeit in den USA läuft».

Er bemüht sich, eine Analyse des Planungsprozesses, der Ergebnisse und der Auswirkungen, die das System auf die Städte haben wird, denen es dient, zu erarbeiten.

1951 wurde eine Schnellverkehrskommission gebildet. Sie zog eine große Ingenieurfirma heran, um ein Gutachten ausarbeiten zu lassen. Die Ingenieure konsultierten Stadtplaner, Bevölkerungs-, Wirtschafts-, Grundbesitzexperten, Industrieplaner und Verkehrsfachleute neben ihrem eigenen Planungsbüro. Sie bejahten in ihrer Expertise die Frage nach der Nützlichkeit eines öffentlichen Schnellverkehrsmittels. 1957 wurde die Kommission in einen Zweckverband umgewandelt. Die Ingenieurfirma, deren Gutachten so erfolgreich gewesen war, vertreten von Walter Douglas, wurde mit der Weiterführung der Planung beauftragt.

Der größte Rückschlag ereignete sich, als sich die Vertreter einer der fünf beteiligten Grafschaften entschlossen, nicht teilzunehmen, da für sie zu wenig Vorteil bei der Sache sei, und eine zweite Grafschaft ausfiel, weil die Golden-Gate-Brücke, die als Verbindungsglied erforderlich gewesen wäre, sich als zu schwach erwies, die Bahn zu tragen.

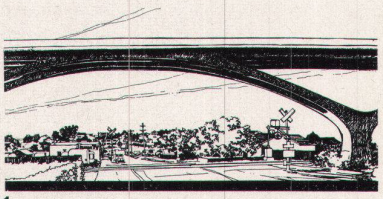
Doch die nächste Hürde wurde mit Hilfe B.R. Stokes, eines ehemaligen politischen Redakteurs, genommen. Mit 61,2% gaben die Stimmbürger der 792-Millionen-Dollar-Anleihe ihre Zustimmung, für die 60% der Stimmen erforderlich waren. B.R. Stokes wurde General Manager, und die erfolgreichen Ingenieure wurden mit dem Entwurf und der Ausführung betraut. Im Herbst 1963 wurde Donn E. Emmons, von Wurster, Bernardi + Emmons, beratender Architekt. BART «wünscht, das System sollte ästhetisch befriedigen», sagte Stokes. Ein Landschaftsarchitekt wurde noch beauftragt, und Emmons zog einen Designer für den Entwurf der Stationen hinzu. «Man war bereit, BART zu bauen.»

1965 war der Prototyp des Zuges entworfen. Sundberg-Ferar, Designer aus der Detroit-Schule, hatten ihn entworfen. «Einfach, schlicht, logisch, gefällig», sagt Carl W. Sundberg. «Wir gaben der Nase einen anspruchsvollen, plastischen Ausdruck, doch wir hielten sie einfach; wir gebrauchten keine Gags, keine Clichés, nur um des Aussehens willen. Wir wollten, daß der Zug alle Altersstufen und Klassen anspricht; so gaben wir ihm ein schnelles Gesicht, um die junge Generation zu erreichen, aber auch eine solide, praktische, sogar würdige Wirkung, um die Erwachsenen anzusprechen.» Einige Kritiker finden den Entwurf allerdings zu geschleckt: «Detroit». Der Architekt E.C. Bassett von Skidmore, Owings + Merrill, meint, er hätte eine «zeitlose Qualität, in der Tradition des echten Industrial Design» haben sollen. Am meisten umstritten ist vorerst allerdings noch das «Pod», das Frontführerhaus, das, alle Kontrollorgane enthaltend, jeweils an den ersten Wagen eines Zuges angeschnallt werden soll.

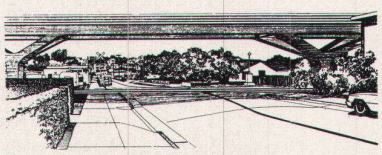
Da die Bahn keine Schleifen fährt, muß am Endbahnhof jeweils das «Pod» ausgewechselt werden, und das scheint, da es ohne Räder ist, noch Schwierigkeiten zu bereiten, zumal ja die Züge ständig in der Länge verändert werden müssen.

Trotzdem aber überzeugte der Entwurf die Leiter des Projektes, Politiker und Ingenieure; er «umfaßt, besser als alle Worte es könnten, unsere gesamte Philosophie», meinte Stokes. Darauf erhielten die Designer den Auftrag, auch die gesamte Einrichtung der Stationen und die graphische Gestaltung zu entwerfen. Der beratende Architekt hatte zwar schon mit der Ausarbeitung von Gestaltungsrichtlinien begonnen und auch einen Designer mit dem Entwurf der Einrichtungen betraut, doch das wurde abgestoppt.

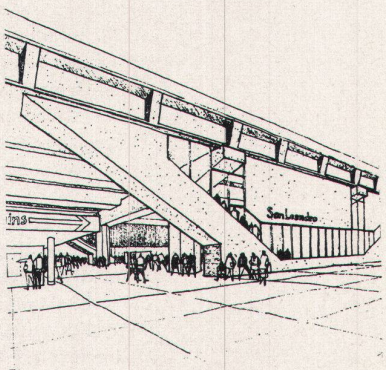
Der Entwurf der Hochbahnstrecken aber blieb Aufgabe des Architekten. Er entwickelte ein sehr überzeugendes Sechseckstützen-Querlager und -Gleiskörperbalkensystem. Als Kontrastmaterial brachte er einige Handskizzen mit etwas mehr «gestylten» Lösungen vor die entscheidende Kommission und mußte erleben, daß gerade letztere Anhänger fanden; man konnte sich nicht einigen und holte ein Gutachten ein. John E. Burchard, Gastdozent in Berkeley für Architektur und Städtebau, belehrte die Kommission generell über solche Konstruktionen, fand den Entwurf Emmons' hervorragend und empfahl, man solle sich von Emmons «am meisten beeinflussen lassen». «Nicht nur, daß seine Qualifikation groß ist, sondern die Person, die an den Entscheidungen beteiligt ist, sollte auch an der späteren Ausführung teilhaben.»



1



2



3

1, 2
Brücken zum Aussuchen? – Design für BART

3
Skizze für eine Station

Aus «The Architectural Forum», Juni 1966

Aber BART ist doch der größte einzelne Auftraggeber von Architekten in San Francisco geworden. 14 Architektenfirmen wurden beauftragt, 37 Stationen zu entwerfen. Der Entschluß, so viele Firmen zu beteiligen, wurde gefällt, als die beratenden Architekten von einer Studienreise durch Europa zurückgekommen waren. Sie waren bestürzt von dem Unterschied zwischen den «sterilen» Stationen in Berlin, entworfen vom Stadtbauamt, und den «entzückenden» Stationen in Stockholm, entworfen von verschiedenen Architekten anhand grundlegender Schemata der Ingenieure. Emmons empfahl Firmen, und sie wurden akzeptiert. Der Anfang war vielversprechend.

Emmons' Büro stellte eine Forschungsgruppe zusammen, die Design-Kriterien für das gesamte System erarbeiten sollte. «Emmons machte – zumindest sieht es

im nachhinein so aus – einen verwegenen Schritt, als er Christopher Alexander (WERK 4/1966) zum Leiter der Gruppe machte.»

Man studierte die Massenverkehrsmittel der großen Metropolen, befragte alle im Transport Beteiligten, befragte eine Anzahl von Verhaltensforschern und fütterte alle Ergebnisse in einen Computer. Heraus kam eine Liste von 500 Grundforderungen; weder Dimensionierungsstandards noch Ausführungsvorschriften, sondern «Beziehungscharakteristiken», wie Alexander sie nennt. Etwa: «die Leute sollen nicht gezwungen sein, beim Sitzen Fremde zu berühren» – «ein Fahrgast soll vom Eintritt in die Station bis zu seinem Zugsitz so wenig Hindernisse zu überwinden haben wie möglich» – «keine nichtdurchgehenden Korridore, in denen Frauen gefangen werden könnten».

Nach einem Jahr wurde die Forschungsarbeit von BART und den Ingenieuren gestoppt. Sie hatten Alexanders Liste zu sehen bekommen und als «Witzbuch» abgelehnt. Alexander sagt, die Leute hätten Zahlen sehen wollen, der Beziehungskatalog sei ihnen so einfach erschienen, so daß sie an seinen Wert nicht glauben konnten. Sie seien nur an Zweckmäßigkeit und Kostenschätzungen interessiert gewesen. Walter Douglas sagt für die Ingenieure, die Arbeit sei abgelehnt worden, weil «sie nicht in den Entscheidungsprozeß eingebracht werden konnte». «Wir haben nie viel erwartet von dem, was Soziologen und Psychologen und Leute von der Art erarbeiten können. Wir haben immer viel erwartet von dem, was Leute wie Beleuchtungsberater und Akustikberater leisten können.»

Vielen der Architekten aber erscheint der Fall als der entscheidende Zusammenstoß in einem Streit um grundlegende Entwurfsphilosophie, aus dem die Ingenieure als die Sieger hervorgingen. Zur Frage stand, meinen sie, ob den BART-Architekten erlaubt werden sollte, sich mit wirklich konzeptuellen Problemen zu beschäftigen, oder ob sie nur als Kosmetiker eines Konzeptes der Ingenieure zu dienen haben. «Der Name unseres Spieles ist Ingenieurwesen», sagte Stokes rundweg, «Ingenieure haben die Führung...»

So wird die Arbeit durchgeführt. Die Architekten erhalten einen Situations-Entwicklungsplan, beginnen ihre Arbeit unter den Anweisungen eines Entwurfsingenieurs und haben verschiedenen Prüfungsgremien ihre Arbeit in sieben Stadien vorzulegen. Die innere Organisation der Station ist dabei noch weitgehend von einem Entwurfshandbuch festgelegt. «In der ganzen Organisation ist keiner mit Verständnis oder wirklichem Interesse für Architekten.» Wie kompliziert die Vorgänge sind, zeigt sich darin, daß die Stationsarchitekten den beratenden Architekten nicht direkt konsultieren dürfen.

Doch eine noch größere Schwierigkeit entstand: die Bahn verteuerte sich; der Voranschlag für Oakland wurde 28% teurer als geplant. Strikte Wirtschaftlichkeit ist seitdem die Hauptdevise. «Die Budget-Helden bekamen die Situation in die Hände», behauptet einer der Architekten. Ein Ingenieur: «Die Architekten verlieren sich oft in Richtungen, die niemals vorgesehen waren; sie wollen das beste Denkmal, das möglich ist, aber wir müssen Gleichgewicht halten zwischen einem Taj Mahal und dem Budget.»

«Wir planen ein Schnellverkehrssystem, nicht die Bay-Region», ist der Kommentar der BART-Vertreter zur Tatsache, daß sie die größte Planung unternehmen, die bisher in dieser Region stattfand. Bei BART sind keine Stadtplaner beteiligt, obwohl seine Auswirkungen weit über die engen Grenzen seiner Stationen hinausgehen. «Wir sind ein Katalysator, der manches verursachen kann», sagt B.R. Stokes. «Aber wir haben uns an unsere Möglichkeiten zu halten. Es ist nicht unsere Aufgabe, die Position von Planungskommissionen, Stadträten, Aufsichtsbehörden und Wirtschaftsorganisationen zu erobern.»

Aber BART und seine Umgebung sind unlösbar miteinander verbunden, und immer wieder gerät der Verband hinein in Probleme, die außerhalb seiner Grenzen vorhanden sind. Seit langem möchte man die Hauptgeschäftsstraße von San Francisco in einen Boulevard umwandeln. Die BART-Linie unter der Straße schien endlich die Chance zu bieten, die vom Verkehr überlastete und von ungeheuren Mengen Drahtes überspannte Straße zu sanieren. Ein heftiges Tauziehen begann.

BART plante dort Stationen, wo die Fahrgäste zu erwarten waren; die Stadt wollte sie dort, wo sie sich eine Wiederbelebung funktionell abgesunkener Stadtteile versprach. Die Stadt wollte die Straßenbahnlinie ersetzt haben; BART weigerte sich, aber offerierte, die Bahn mit in ihren Tunnel zu nehmen, ein Stockwerk über der Schnellbahn. Die Stadt erwartete, daß BART die Leitungen unter der Straße sanieren würde, was unter anderem erlaubt hätte, die Aufgänge erheblich zu verkürzen; doch BART entschloß sich, Tunnels etwa 7 m unter der Straße zu bauen.

Bei dem «ganzen Pferdehandel» agierte die Stadt allerdings immer nur auf privaten Druck. Erst im letzten Jahre wurde eine Behörde beauftragt, die Verkehrsplanung mit der Bauentwicklung und Stadtplanung zu koordinieren. BART gab zahlreiche Anregungen, die Stationen in Sanierungsprojekte einzugliedern, doch fanden sich bisher nur wenige Interessenten.

Bei den Hochbahnstrecken führt das zu sehr unerfreulichen Folgen. Die Stationen sind von großen Freiparkplätzen umgeben, die unstrukturiert, ohne Gartengestaltung, teilweise sogar ungepflegt bleiben (strikte Wirtschaftlichkeit). Ähnlich wie in der Market Street, San Francisco, stehen die Probleme auch in Berkeley mit seinen Hochbahnstrecken auf den Hauptstraßen.

Diese problematischen Stadtplanungssituationen haben dazu geführt, daß BART erst mit 10 der 17 beteiligten Städte die Strecken- und Bahnhofabkommen unterzeichnen konnte. «Der Fehler liegt keineswegs nur bei BART. Nur eine Handvoll der Städte haben einen Versuch unternommen, die Auswirkung einzuplanen, die das System auf sie haben wird.» Die meisten beobachteten untätig, wie Spekulanten das Land um die Stationen aufkauften.

«Niemand kann sagen, daß die Bay-Region keine Gelegenheit hatte, die Wirkung und die Vorteile, die das Verkehrssystem auf seine Gemeinden haben wird, zu studieren und zu bewerten», sagt Mc. Lindon. «Das Versagen, aus dieser Chance nicht den höchstmöglichen Nutzen gezogen zu haben, muß dem Fehlen von Initiative der Gemeinden zugeschrieben werden und dem Fehlen von Phantasie während der Phase der detaillierten Studien.» Und im letzteren sieht Bailey den Fehler von BART.

Auf die Studien des ersten Gutachtens pochend, haben die Ingenieure die Mitwirkung von Planern und Architekten für unnötig erklärt. Ein gemischtes Planungsteam hätte die Kommunen zum Handeln zwingen können. Der Plan für Mission District in San Francisco von Okomoto/Liskamm «illustriert mehr als alles, was bisher getan wurde, des Systems große Fähigkeit als Stadtgestalter».

Im Schlußkapitel des Berichtes zieht Bailey Bilanz: «Das System wird die Heldentat des Transportingenieurwesens sein, um San Franciscos berühmte Brükken zu schlagen.» «Wenn Ingenieurwesen der Anfang und das Ende des Massenverkehrs wäre, dann wäre tatsächlich wenig an BART zu zweifeln. Aber ein Massenverkehrsmittel ist viel mehr. Es ist eine Kraft von unerhörter Stärke zur Gestaltung des Wachstums einer Metropole. BART, ob es die Tatsache gerne oder nicht gerne zugibt, gestaltet das Bay-Gebiet, wie die Erfahrung in anderen Metropolen zeigt. In Toronto finden in den letzten fünf Jahren zwei Drittel der Bautätigkeit innerhalb der Fußgängergrenze der Stationen der elf Jahre alten Bahn statt.» Er stellt fest, daß vor allem

Stadtplaner und Architekten falsch eingesetzt werden. Stadtplaner wurden zuerst zu Rate gezogen, dann entlassen, da man glaubte, sie nicht mehr zu benötigen. Architekten wurden erst beigezogen, als man ihre Fähigkeiten nicht mehr voll einsetzen konnte. Das zeigt sich auch in der Finanzmisere. Man stellte ein Budget auf, ohne Stadtplanungs- und «Architektur»-Kosten einzubeziehen.

Bailey stellt fest, daß die Ursache wohl vor allem in der Führung des Unternehmens zu suchen sei. «Ein Ingenieur und ein Publizist; die eine Seite dieser kuriosen Partnerschaft hat sich vornehmlich damit befaßt, Leute zu transportieren, die andere, Leute zu überzeugen. Für diese zwei Aufgaben wurde willig Geld bereitgestellt.» Er fordert eine neue Führung für das Projekt, «um die Arbeit richtig zu machen».

Vorerst gilt die Feststellung Lawrence Halprins: «Das System entwickelt sich nicht, es geschieht einfach. Wir haben schon versucht, unsere Städte auf diese Weise zu bauen. Es klappt nicht.»

Pfromm

Bücher

Paul-Henry Boerlin: Die Stiftskirche St. Gallen
Ein Beitrag zur Geschichte der deutschen Barockarchitektur
213 Seiten und 60 Abbildungen
Francke, Bern 1964. Fr. 48.–

Diese großangelegte Arbeit ist schon 1951 als Basler Dissertation zu einem vorläufigen Abschluß gebracht, dann aber unter Berücksichtigung neu zutage getretenen Materials und inzwischen erschienener Literatur vollständig überarbeitet wurden. Nach Übereinkunft mit Erwin Poeschel, der das gleiche Quellenmaterial verarbeitet hat, fand keinerlei gegenseitige Benützung des 1961 abgeschlossenen Manuskriptes dieser Arbeit und desjenigen des ebenfalls 1961 erschienenen Bandes «Das Stift St. Gallen» der «Kunstdenkmäler der Schweiz» statt. Als architekturgeschichtliche Spezialuntersuchung nimmt das vorliegende Werk in Text und Bild nur beiläufig auf die bedeutende Innenausstattung der Kirche Bezug, die in dem Inventarband Poeschels von vornherein einen breiten Raum einnehmen darf. Dagegen ist anhand umfassender Quellenstudien (Archivalien und Pläne) «die Baugeschichte neu geschrieben worden». Auf die einleitende Rekapitulation der Baugeschichte folgt als erster Hauptteil «Die Projektierung des Baues und seine Realisierung», mit einläßlicher Erörterung der komplizierten Autorschaftsfragen, worauf der zweite Hauptteil in einer großzügigen Gesamtschau «St. Gallen im Rahmen der deutschen Barockarchitektur» betrachtet. Für die Schweiz ist diese stilgeschichtliche Ausweitung des Themas bedeutungsvoll, da die Stiftskirche St. Gallen, als hervorragende Ausprägung des «zentralisierten Longitudinalbaues», zugleich den bedeutendsten Barockbau unseres Landes (neben Einsiedeln) darstellt.

Verdienstvoll ist in erster Linie, daß Boerlin sämtliche Projekte und alle alten Texte im Wortlaut veröffentlicht und dadurch die weitere Diskussion auf eine solide Grundlage gestellt hat. Er legte die zeitliche Reihenfolge der meist undatierten und unsignierten Pläne entwicklungsmäßig fest und brachte sie mit den in den Akten erwähnten Namen zusammen. Dabei schied er alle Projekte aus, die nicht auf dem Weg zu dem ausgeführten Bau liegen. Was nun die Abfolge und das Ineinandergreifen der gestalterischen und der ausführenden Kräfte im Verlauf der Planung, Projektierung und Bauausführung betrifft, so bleibt der Interpretation des Materials ein Spielraum an mehreren Punkten offen. Es sei daher noch hingewiesen auf die Untersuchung «Die entscheidenden Vorprojekte der barocken St. Galler Stiftskirche» von Adolf Reinle, die in der «Zeitschrift für schweizerische Archäologie und Kunstgeschichte» (Band 24, 1965/66, Heft 1) erschienen ist.

E. Br.

Peter Strieder: Deutsche Malerei der Dürerzeit
80 Seiten mit 74 Abbildungen
Peter Strieder: Deutsche Malerei nach Dürer
80 Seiten mit 74 Abbildungen
Friedrich Thöne: Lucas Cranach der Ältere
80 Seiten mit 80 Abbildungen
«Die Blauen Bücher»
Hans Köster, Königstein im Taunus 1965 und 1966. Je Fr. 9.40

Ähnlich wie bei der Gesamtdarstellung der deutschen Plastik ist in der Reihe der «Blauen Bücher» auch für die deutsche Malerei eine chronologisch fortschreitende Reihe von Bilderbänden vorgesehen. Die von Peter Strieder, Direktor am Germanischen Nationalmuseum in Nürnberg, bearbeitete Kunst des 16. Jahrhunderts ist in zwei Tafelbände aufgeteilt worden, wobei die einzelnen Künstlergruppen zum Teil biographisch ineinandergreifen und keine zeitlich streng abzugrenzenden Einheiten darstellen sollen. In beiden Büchern wird das künstlerische Schaffen der Zeit im Zusammenhang mit der ereignisreichen historischen und kulturellen Entwicklung Deutschlands beleuchtet. Gerade beim Übergang vom Spätmittelalter zur humanistisch fundierten Renaissance und in der Zeit der Reformation, der Kriegswirren und der Gegenreformation war die Stellung und Beschäftigung der Maler innerhalb der Gesellschaft beträchtlichen Wandlungen unterworfen. – Die «Deutsche Malerei der Dürerzeit» bringt bekanntes und zum Teil auch entlegenes Bildgut von Albrecht Dürer, Grünewald, Cranach, Hans Burgkmair, Martin Schaffner und anderen Künstlern, während die «Deutsche Malerei nach Dürer» repräsentiert wird durch Hans Süss von Kulmbach, Beham, Pencz und Schäufelein, dann durch Altdorfer und Huber, durch Niklaus Manuel und Hans Baldung, wie auch durch Holbein, Amberger und Bruyn. – In der Einführung zu einem besonderen Bilderband über Lucas Cranach charakterisiert Friedrich Thöne diesen durch ein besonders umfängliches Œuvre repräsentierten Meister als Oberhaupt einer vielbeschäftigten Werkstatt und als vielseitig wirkenden Hofmaler, als reichsten Bürger von Wittenberg und als Schöpfer einer Bilderwelt, die einem Wunschbild der Zeitgenossen entsprach. Er war auch ein hervorragender Zeichner, von dem aber nur etwa neunzig Blätter bekannt sind.

E. Br.

Eingegangene Bücher

Reyner Banham: Brutalismus in der Architektur. Ethik oder Ästhetik? 196 Seiten mit 303 Abbildungen. «Dokumente der Modernen Architektur» 5. Herausgegeben von Jürgen Joedicke. Karl Krämer, Stuttgart 1966. Fr. 76.75

Konrad Gatz – Gerhard Achterberg: Architektur farbig. 304 Seiten mit 186 ein- und 412 mehrfarbigen Abbildungen. Georg D. W. Callwey, München 1966. Fr. 86.80

Nachträge

FAW

Zum Heft über den Fachausschuß Wohnen FAW (WERK, Oktober 1966) ist noch eine Arbeit nachzutragen: die Architekten Wolfgang Behles, Eugen Jud, Lorenz Moser und Jakob Schilling beschäftigten sich mit der Analyse planerischer Utopien.