Geschichte der Moderne

Objekttyp: **Group**

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

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

Heft 11: **Bauten für Wissenschaft, Verwaltung, Geschäft**

PDF erstellt am: **28.03.2024**

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

Fragment

Wenn es nach ihm gegangen wäre ...

Eine Zeitungsnotiz: Der Architekt und Reichsminister Speer freigelassen. Lohnt es sich, darüber nachzusinnen? Speer ist der typische Fall: der Grad, um den er besser war als seine Spießgesellen, macht ihn nur desto schlimmer. Er ist nicht ohne Kultur – war da nicht eine Verbindung zum George-Kreis? –, nicht ohne die Segnungen der deutschen Moderne – Assistent bei Tessenow ... Und dann entstand aus Gutbürgerlichkeit und Talentlosigkeit das Debakel: sein an den hybriden Großbauten des Führers geschultes Organisationsvermögen organisiert das Rüstungspotential des Krieges. Es fehlt auch nicht das Tüpfchen aufs i: fünf Minuten nach zwölf ein bißchen Widerstand.

Um dieser «Kultur», dieses «Widerstandes», und sichtlich auch um der «organisatorischen Leistung» willen hat er nun seinen Platz in der Sonntagsbeilage der «Frankfurter Allgemeinen Zeitung». Man kennt ja die Räsonnements, nach denen der Krieg hätte gewonnen werden können, wenn nur nicht die oberste Führung dem Fachmann ins Konzept gepfuscht hätte. So liest man da: «Ein anderer Widersacher war die SS. Unter dem Obergruppenführer Pohl wuchs in den Konzentrationslagern ein riesiger Wirtschaftsstaat heran, an dessen Potential Speer nicht heran konnte.» Die Sprache des Unmenschen ist nach 25 Jahren noch intakt; der Verfasser fährt fort: «Natürlich war die Sklavenarbeit dieser Gruppe unwirtschaftlich. Sie hielt Kräfte fest, welche der Rüstungsminister gern eingesetzt hätte.» Wie ekelhaft ist dieses vertrauliche *natürlich!* – «Auch Sauckel, der aus den besetzten Gebieten die Arbeiter mit und ohne Zwang herbeischaffte, war nicht Speers Bundesgenosse.» So steht es da: mit und ohne Zwang herbeischaffte! Und nun folgt, unterstrichen durch einen verdächtigen Superlativ, die Mohrenwäsche: «Es ist bezeugt, wie Speer aufs eindrucksvollste davon abriet, die guten Facharbeiter aus den Fabriken Belgiens und Frankreichs ohne Unterschied mit den Ungelernten nach Deutschland zu treiben.» Man schaudert. Man denkt noch, man hofft, es seien vielleicht Zitate aus der Zeit der Unzeit. Aber nein, es ist die Sonntagsbeilage der FAZ vom 24. September 1966. Der Verfasser: Eberhard Schulz, Inhaber des Kritikerpreises des Bundes Deutscher Architekten. L. B.

Geschichte der Moderne

Sur la collaboration entre Le Corbusier et Pierre Jeanneret

«Il y a vingt ans, tu disais que ce balcon ne tiendrait pas – eh bien, il n'a pas tenu.»

Le Corbusier parle ainsi en décembre 1963 à son cousin Pierre Jeanneret, à son domicile rue Nungesser & Coli, pendant que des ouvriers réparent ledit balcon...

Et c'est ainsi, de cette manière simplifiée, que le monde croit en général définies les relations entre les «Jeanneret». Le Corbusier génial, passant outre les limites du possible, Pierre Jeanneret sage, praticien, les pieds sur terre.

Le Corbusier a pourtant lui-même donné une autre version, plus juste et plus poétique:

«Je suis la mer, lui (P. J.) la montagne, et chacun sait que les deux ne se rencontrent pas.»

Cette boutade énantiodromique n'épuisera pourtant pas tous les fonds de cette collaboration fertile, qui, rompue temporairement, a dû se renouer vers la fin de la vie de Le Corbusier, pour la réalisation de Chandigarh. Aussi incroyable que cela puisse paraître, la verdeur de ces deux tempéraments ne s'était point effacée avec l'âge à ce moment là – et il y a eu des scènes de jalousie, de lutte, même si, dans l'ensemble, Chandigarh témoigne de la conciliation entre les deux opposés.

Pierre Jeanneret, dont l'état de santé est actuellement peu satisfaisant, a bien voulu nous parler de sa collaboration avec son cousin célèbre; nous avons essayé d'en condenser l'essentiel.

Jacqueline Vauthier-Jeanneret
Christian Hunziker

Pierre Jeanneret:

«Le drame de ma vie: j'ai toujours douté de moi, je croyais toujours commettre des fautes. J'ai toujours eu horreur du passé, horreur de la bourgeoisie et je ne voyais pas d'issue.

La rencontre avec Le Corbusier m'ouvrait une voie d'action: mon cousin représentait la puissance, l'opposition possible. 1924, Corbu manifestait son opposition contre Perret, ce qui me permit de rompre mes attaches d'élève à mon tour. J'étais, de tout temps, beaucoup plus radicalement brouillé avec la société que mon cousin. Je l'étais même au point de ne pas savoir pourquoi. Notre collaboration devenait possible parce que je restais très souple avec Le Corbusier, qui se concevait comme le maître absolu.

La première période à l'atelier de la rue d'Astorg, ensuite à la rue de Sèvres, était la plus belle, la plus importante; nous étions bons copains. Je m'intéressais énormément aux recherches de mon illustre cousin, mais je redoutais l'impossibilité d'une conclusion décisive. Les craintes cachées de ma part, Le Corbusier les sentait bien, seulement il savait que je le soutiendrais toujours en dépit de mes doutes. Nous restions surtout unis à cause de notre disposition caractérielle commune: nous nous sentions toujours abandonnés ... (disposition latente dans la famille des Jeanneret?). Je devais rassurer Corbu: 'T'en fais pas, tu n'as pas d'ennemis autour de toi.' Vers l'extérieur notre solidarité se renforçait devant les attaques. Les difficultés du travail m'excitaient et me rendaient opiniâtre; il y avait de quoi se battre pour un tempérament sportif et souple comme le mien – tandis que Le Corbusier planifiait littéralement sa vie avec un agenda minutieux. Sa façon de n'accepter aucun compromis a souvent produit des blagues; en rétrospective on peut en rire de bon cœur, sur le coup c'était tragique. Que l'on se souvienne par exemple de l'imbroglio désastreux de la cité de Pessac!

Comme l'importance de la réalité paraissait toujours un peu suspecte à ma nature plutôt détachée, il me restait une trace de sourire dans les moments les plus difficiles. Si Le Corbusier s'en apercevait, ses sentiments blessés communiaient – et je pense que c'était heureux pour lui – en fureur contre moi. Ma position vis-à-vis de lui entraînant forcément une hypocrisie constante, je faisais acte de soumission, tel qu'il allait de soi avec sa personnalité, mais l'ironie voulait que mes doutes restassent les plus forts en l'occurrence.

Je pense, malgré tout écart de puissance et de perfection, que je suis, au moins à ce jour, l'architecte le plus proche de l'œuvre de Le Corbusier. On peut s'étonner que ni ses autres suiveurs ni ses élèves n'aient pu se rapprocher davantage de son état d'esprit, ou à sa philosophie, et il ne paraît surprenant que malgré les divergences de fond entre nous deux (lui, ordre et organisation, moi, idées toujours un peu anarchiques) je sois le plus voisin de lui sur le plan de l'action.

Son approbation de ce que je faisais était quasiment automatique pour la période entre-deux-guerres, puisqu'il n'y voyait que lui. Pour mes travaux à Chandigarh, j'ai appris de temps à autre par voie détournée, son approbation, par exemple pour la librairie ou le monument à Gandhi. Mais s'il a pu percevoir la suite qui se présentait à moi dans mes œuvres, je n'en sais rien. Lui, qui ne se ré-

férait qu'à une logique supérieure, me pardonnait-il mon rapprochement aux possibilités exécutives des Hindous et mon travail en équipe avec eux? Ces façons de travailler que je découvris en Inde m'ont finalement appris à m'estimer, après tant d'échecs en France.
Chandigarh était pour nous deux en quelque sorte une clairière dans la jungle humaine. Le Pandit Nehru était notre dernier bastion, il nous protégeait parce qu'il avait compris l'enjeu. Les œuvres de Le Corbusier nous ont mis devant des problèmes d'exécution presque insurmontables dans le cadre technique, ethnique et économique du pays. J'ai beaucoup réfléchi ... eh bien, pour finir, je suis sûr que Le Corbusier avait raison ... La commodité, l'état de subsistance ne sont pas solutions ... Il fallait engager la lutte pour un état de civilisation ...»

Wir greifen heraus

Gedanken zum Begriff des Zeitbudgets

Wir werden in der Stadt- und Regionalplanung nicht darum herumkommen, außer mit Geld noch mit anderen Werten zu rechnen und das Verhalten der Menschen in Städten nicht nur nach finanziellen Überlegungen zu erklären.
In vielen Fällen ist Geld genug da. Was fehlt, ist die Zeit, einen vernünftigen Gebrauch von diesem Geld zu machen. Das gilt für den Angestellten, der von seinem Chef eher ein Auto als Gratifikation für langjährige Dienste erhält als die Zeit, damit in die Ferien zu fahren (Zeit hat der Chef selbst keine).
Es gilt aber auch für den Finanzminister, der sich nicht etwa deshalb einer sogenannten «Finanzklemme» entgegentreiben sieht, weil er kein Geld hat, sondern weil er keine Zeit hat, das Geld, das er hat, planmäßig einzusetzen. Es kann nicht übersehen werden, daß Zeit heute ein gesuchteres Kapital ist als Geld. Ein Kapital, das eine obere Grenze hat und perfiderweise durch unsere Handlungen nur verringert, allerhöchstens erhalten, aber niemals vermehrt werden kann.
Wir können uns deshalb fragen, ob die Stadt- und Regionalplanung ökonomisch bloß in bezug auf Geld oder vielleicht auch in bezug auf Zeit sein sollte. Wenn wir nur die Ökonomie des Geldes gelten lassen, werden wir viele Phänomene, die aufzuklären heute von großem Nutzen wäre, nie verstehen (zum Beispiel, die Tatsache, daß der Besitzer eines Autos entgegen allen finanziellen Berechnungen so oft das Auto und nicht das öffentliche Transportmittel wählt).
Im folgenden soll das «Zeitbudget» als ein dem finanziellen Budget ebenbürtiger Begriff für die Planung vorgestellt werden. Erreicht werden soll eine Maximierung der freien Zeit: jener Zeit, deren Verwendung *nicht* vorbestimmt ist.
Wir stützen uns dabei im wesentlichen auf den Bericht einer Studiengruppe, die das Centre de Recherche d'Urbanisme in Paris unter der Leitung von Prof. Pierre George eingesetzt hat, um Kenntnis von den für den Urbanismus relevanten Bedürfnissen und Wünschen der Menschen und sozialen Gruppen zu erhalten. Dieses weite Gebiet ist bis heute noch kaum in Angriff genommen worden, und wer forscht, versucht deshalb, Schlüsselfragen zu formulieren, deren Beantwortung möglichst große Räume der Erkenntnis öffnet.

Das Zeitbudget
Betrachten wir das Zeitbudget einer verheirateten, berufstätigen Frau ohne Kinder, so sehen wir unsere eingangs erwähnten Vermutungen bezüglich Zeitknappheit bestätigt.
8 Stunden fordert die Arbeit; $10^{3}/_{4}$ Stunden fordert die Biologie (Schlaf, Essen und Körperpflege). Bleibt ein dritter Abschnitt von $5^{1}/_{4}$ Stunden, der im hier angeführten Beispiel wie folgt ausgefüllt wird: $2^{1}/_{2}$ Stunden Haushalt, $1^{3}/_{4}$ Stunden Unproduktivität (zur Hauptsache die «verlorene» Zeit im Verkehr) und nur 1 Stunde wirkliche Freizeit. (Natürlich hat die Hälfte der Menschheit, die Männer, eine längere Freizeit, dafür aber viele verheiratete Frauen mit Kindern eine noch kürzere Freizeit.)
Die $18^{3}/_{4}$ Stunden, die zur Erhaltung des Lebens notwendig sind, kann natürlich die Stadt- und Regionalplanung nicht beeinflussen. Ein Ziel der Stadt- und Regionalplanung könnte es aber sein, auf die Einteilung des dritten Abschnittes des täglichen Zeitbudgets verbessernd einzuwirken. Durch eine bessere Organisation könnte sie sowohl die $2^{1}/_{2}$ Stunden Haushalt wie die $1^{3}/_{4}$ Stunden «verlorene Zeit» (vor allem die im Verkehr zugebrachte) reduzieren und damit die eigentliche Freizeit verlängern.
Wir sehen, daß neben den Geldkosten auch die Zeitkosten verringert werden können. Wie aber vergleichen wir die beiden?
Kann die Freizeit, nach dem Prinzip «Time is money», einfach in Geldbeträge umgerechnet werden? Vielleicht, aber unter großen Schwierigkeiten. Es gilt dabei verschiedene erschwerende Umstände zu beachten. Die Zeit eines Menschen läßt sich so lange bezahlen, als ihm eine genügende Menge Freizeit übrigbleibt. Je mehr dieser Rest aber zusammenschrumpft, um so teurer wird die Zeit des Menschen. Überstunden werden teurer bezahlt als Normalstunden, Sonntags- und Nachtstunden noch teurer als gewöhnliche Überstunden.
Wir sehen also, die Arbeitsstunden eines Menschen sind entgegen jeder Ware der Welt im Dutzend nicht billiger, sondern teurer, so daß der Preis auch nicht konstant bleibt, ja daß er nicht einmal nur linear, sondern asymptotisch ansteigt. Um den Preis einer Stunde zu berechnen, müßten wir wissen, ob es sich um die erste, die zweite oder am Ende um die vierundzwanzigste handelt, die der Mensch an diesem Tag verkauft.
Auf diese Differenzierung geht George nicht ein. Er rechnet mit Durchschnitten und erhält aus einer 100000 Proben umfassenden Untersuchung den Wert, den die Verkehrsteilnehmer einer im Verkehr verlorenen Stunde beimessen, nämlich 4,50 Francs oder ungefähr zwei Drittel ihres Stundengehaltes. Nach dem zuvor Erwähnten müßte dieser Wert bei einem gedrängten Stundenplan erhöht werden, ebenso nach Maßgabe der Dauer einer Reise im Verkehr. Zwei Stunden würden mit mehr als 9 Francs bewertet usw.
Die Untersuchung von George weist dafür auf eine andere Eigentümlichkeit hin, die die Umwandlung von Zeit in Geld erschwert. Er findet, daß für die für gewisse Tätigkeiten aufgewendete Zeit, vor allem für das Warten, ein viel höherer Wert eingesetzt wird. Er schreibt: «Les utilisateurs de l'autobus estiment que la durée réelle de l'attente, et surtout l'incertitude qui grève le passage des autobus, conduisent à tripler la valeur théorétiquement prévue par les horaires.»
Die Kosten eines Transportes setzen sich dann also aus ganz verschiedenen Posten zusammen: aus effektiven Bar-

Das tägliche Zeitbudget

