Zeitschrift: Kunst + Architektur in der Schweiz = Art + architecture en Suisse = Arte + architettura in Svizzera

Herausgeber: Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte

Band: 71 (2020)

Heft: 2

Artikel: Eine automophile Architektur

Autor: Wegerhoff, Erik

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-882573

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: 21.08.2025

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

Erik Wegerhoff

Eine automo*phile* Architektur

Das Zürcher Hochhaus zur Palme

Mit dem Argument, ihr Gebäude sei nach dem Massstab des Fussgängers entworfen, verkauften die Architekten Haefeli, Moser, Steiger dem Bauherrn, der Zürcher Öffentlichkeit und der Baugenehmigungsbehörde ihr 1959–1964 realisiertes Hochhaus. Doch der Bau verdankt der modernistischen Konkurrenz von Architektur und Auto mindestens ebenso viel. Kühne Auskragungen überlisten scheinbar die Statik, und einiges an Kopfzerbrechen, Bedeutung und Armierung steckt in einer doppelten Parkingrampe.

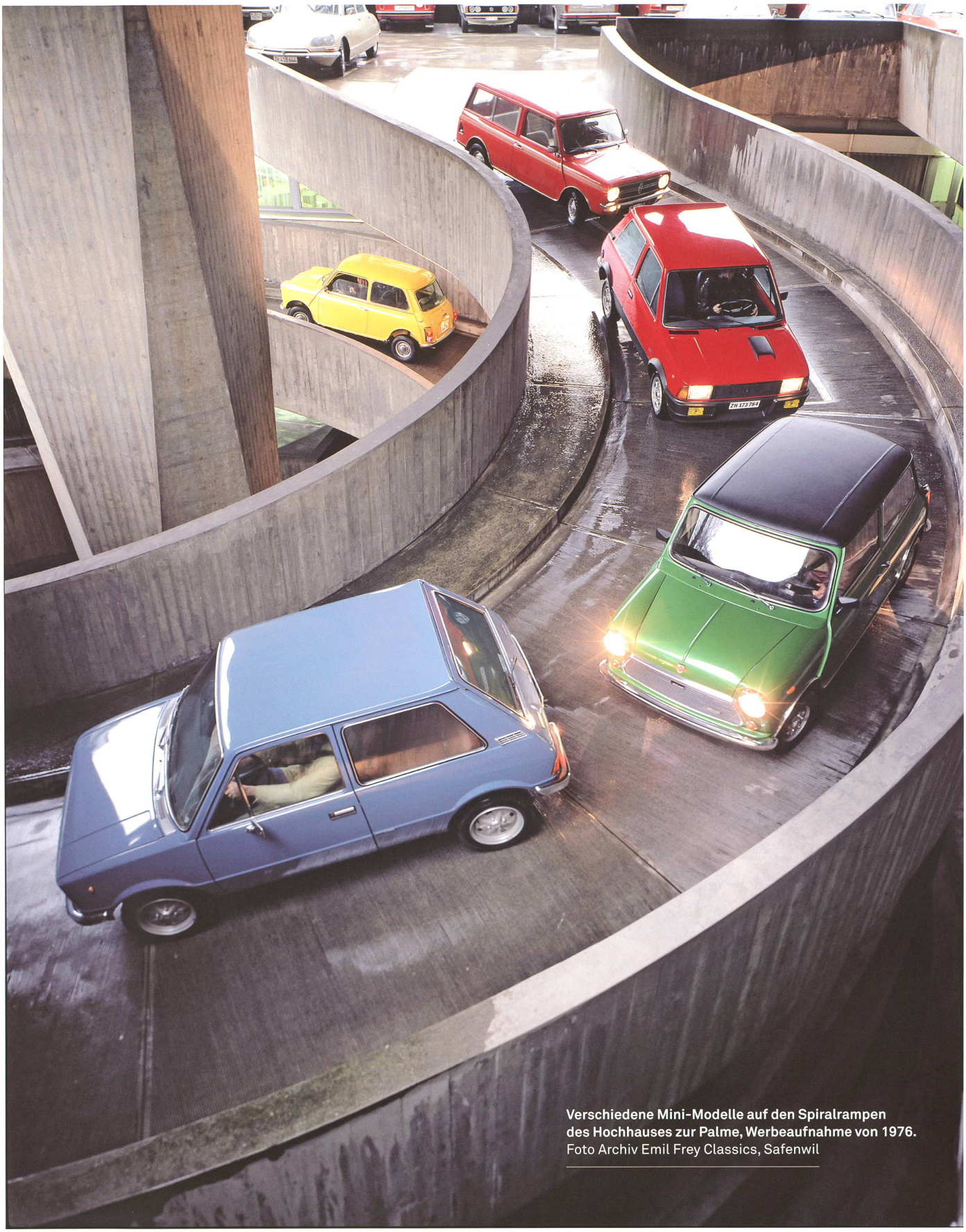
Nur beneiden kann man die Autos um ihren Platz auf dem Dach. Mitten in Zürich, doch dem Verkehr enthoben, beschattet von einem mächtigen kalifornischen Mammutbaum und von einer eleganten, kaum weniger pflanzenhaft wirkenden Betonpergola, deren expressionistische Faltungen das Material papierdünn wirken lassen. Dazwischen Ausblicke über Pflanzentröge auf gründerzeitliche Fassadenausschnitte, die wohldosiert in diesen Mikrokosmos perfekter Modernität eindringen. Fehlen nur noch ein entfernter DJ und zwei Campari Soda, bitte.

«Terrazza-parcheggio»

«Terrazza-parcheggio» nannte die italienische Zeitschrift *L'architettura* passenderweise diesen phantastischen Freiraum.[1] Tatsächlich war und blieb der Parkplatz auf der Dachterrasse ein Alleinstellungsmerkmal des 1964 fertiggestellten Hochhauses zur Palme. Er bedeckt den gesamten zweigeschossigen Flachbau, ein locker arrangiertes, vor- und zurückspringendes Raumgebilde, aus dessen Mitte das eigentliche Hochhaus herausragt. Die Architekten allerdings hoben bei der Beschreibung ihres Entwurfs nicht dessen Ausrichtung aufs Automobil, also seine automo*philen* Qualitäten hervor, sondern seine Orientierung auf den zu Fuss gehenden Menschen und betonten «öffentliche Fussgängerpassagen kreuz und quer durch den Baublock». Von einer zum Bleicherweg orientierten «Piazza» empfangen, ergriff beispielsweise den Kritiker Jakob Schilling das «frohe Gefühl des Freiseins» beim Schlendern.[2] Damit nicht genug, beruhte der gesamte Bau trotz seiner Grösse auf einem Grundmass von 30 Zentimetern, einer nicht zufällig dem menschlichen Fuss entsprechenden Einheit, wie der Architekt André M. Studer betonte, der als Entwerfer im Büro Hafeli, Moser, Steiger (HMS) für den Bau verantwortlich zeichnete.

«Terrazza-parcheggio»: Der Dachparkplatz auf dem Flachbau des Hochhauses zur Palme. Foto Laura Wollenhaupt, Zürich (2020)

Aber das ist – wortwörtlich – nur die eine Seite der Geschichte. Während das Bauwerk sich zum Bleicherweg tatsächlich dem Fussgänger zuwendet, nimmt es auf der gegenüberliegenden Seite, zur Dreikönigstrasse hin, das Auto nicht weniger prominent auf. Eine schwungvolle Doppelhelix verbindet die Auf- und Abfahrten zum Terrassen-Parkplatz und in eine kleinere Tiefgarage in einer einheitlichen Form, ohne dass die in unterschiedliche Richtungen fahrenden Autos sich begegnen würden, ja ohne dass die beiden umeinanderlaufenden Rampen sich berührten. Diese eindrucksvolle Spirale ist das Ergebnis eingehender entwerferischer Reflexion, die den perfektionierten Verkehrsfluss in Architektur übersetzte. Das lässt sich anhand der erhaltenen Pläne nachvollziehen: Als die Gestalt des Büroturms längst festgelegt war, widmeten sich die Architekten über mehrere Wochen hinweg den Zufahrten zu den (gesetzlich vorgeschriebenen) Stellplätzen. Sie verwarfen die Idee eines doppelten inneren Autoaufzugs, sahen

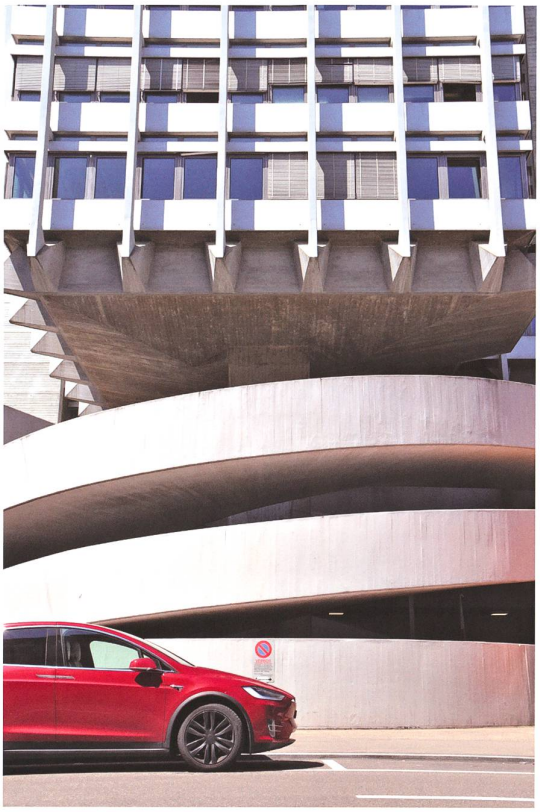


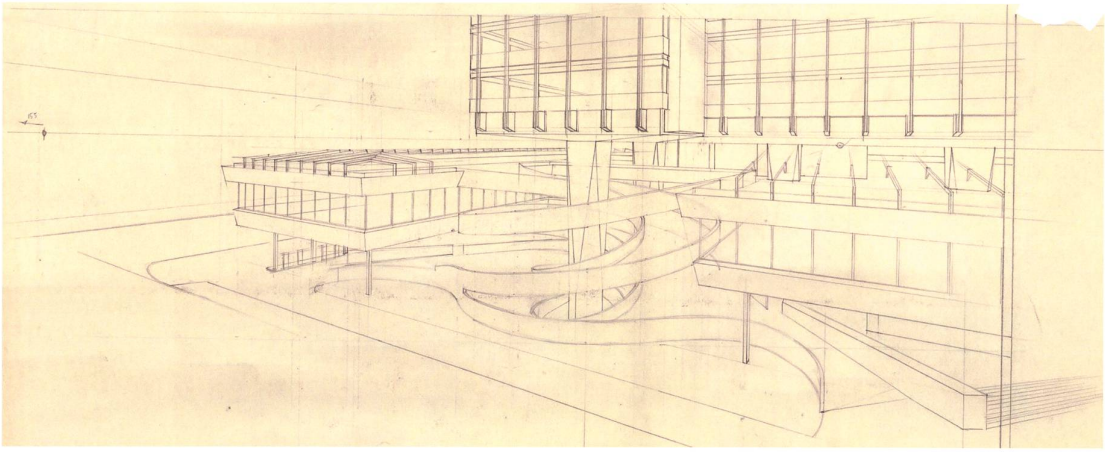
Verschiedene Mini-Modelle auf den Spiralrampen des Hochhauses zur Palme, Werbeaufnahme von 1976.
Foto Archiv Emil Frey Classics, Safenwil

Oben links:
Der Büroturm wächst aus dem locker arrangierten Flachbau heraus: das Hochhaus zur Palme vom Bleicherweg gesehen

Oben rechts:
Bewegtes Spiel der Körper im Licht: die zum Parkplatz führende Doppelhelix und darüber der Büroturm, Blick von der Dreikönigstrasse. Fotos Laura Wollenhaupt, Zürich (2020)

Automobile Bewegung ergreift die Architektur: Vorlage in Bleistift für eine Präsentationszeichnung der Parkingrampe, Büro Haefeli Moser Steiger, wohl späte 1950er Jahre. gta Archiv / ETH Zürich, Haefeli Moser Steiger

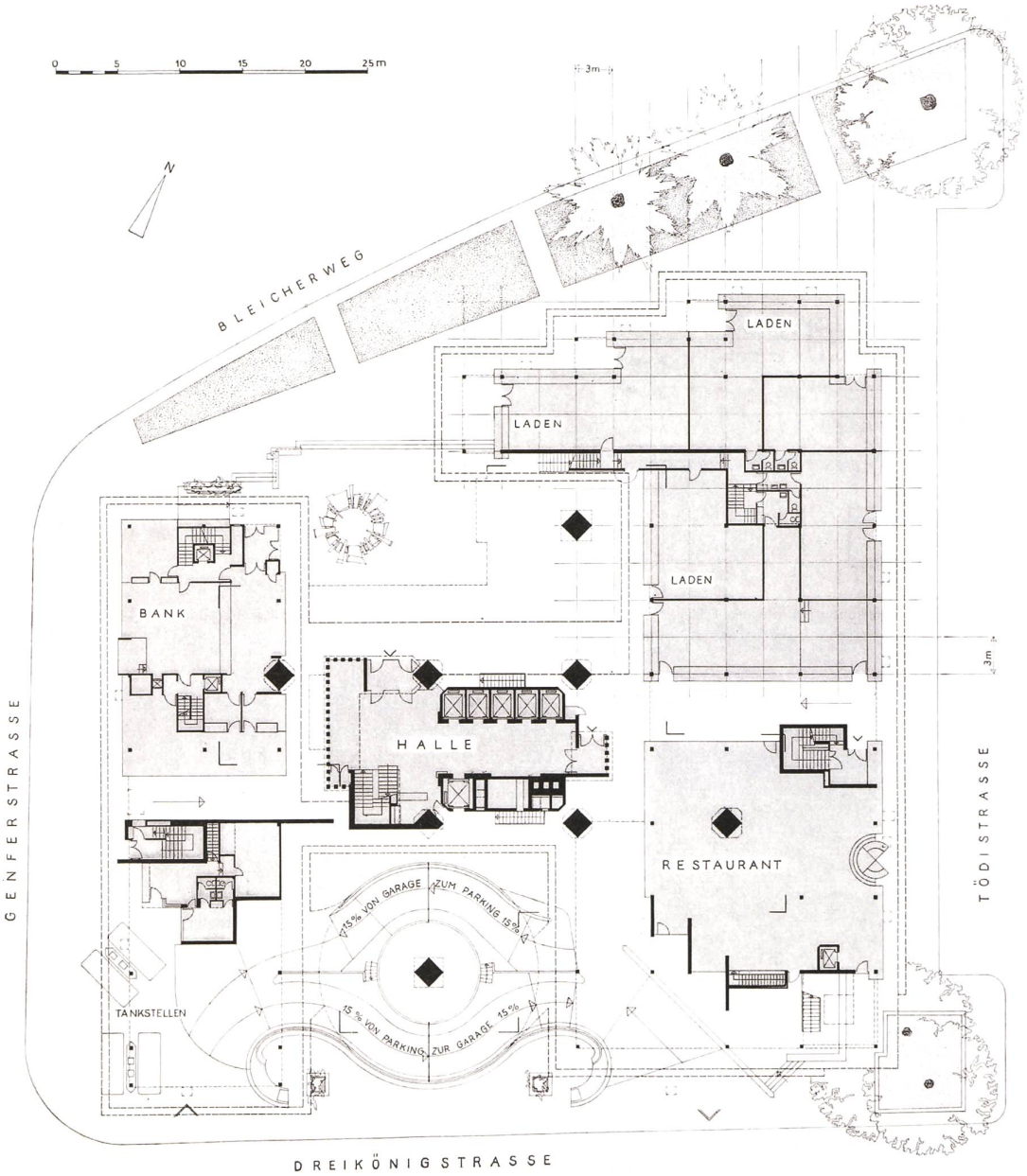




für die Tiefgarage zunächst eine eigene Ein- und Ausfahrt nach Osten vor, während an der Südseite schon eine kreisförmige Rampe aufs Dach geplant war. Diese zweigte im ersten Geschoss zu einem innenliegenden Garagenraum für Töffs und Velos ab, während die Autos weiter aufs Dach fahren sollten. Doch hier stockte es noch allenthalben: Auf- und Abfahrende wären sich auf der Rampe begegnet, und der Parkplatz auf der Terrasse war in zwei unübersichtliche Sackgassen aufgeteilt. Erst in der endgültigen, heute realisierten Version wurden die Wege in die Tiefgarage und aufs Dach zu einer einzigen, fliessenden Form zusammengefasst, erst nun bekamen die beiden Fahrtrichtungen eigene Spuren, und diesen entsprach die Organisation des Dachparkplatzes in einer Umfahrung um das Bürohochhaus herum.[3]

Bewegende Bauten

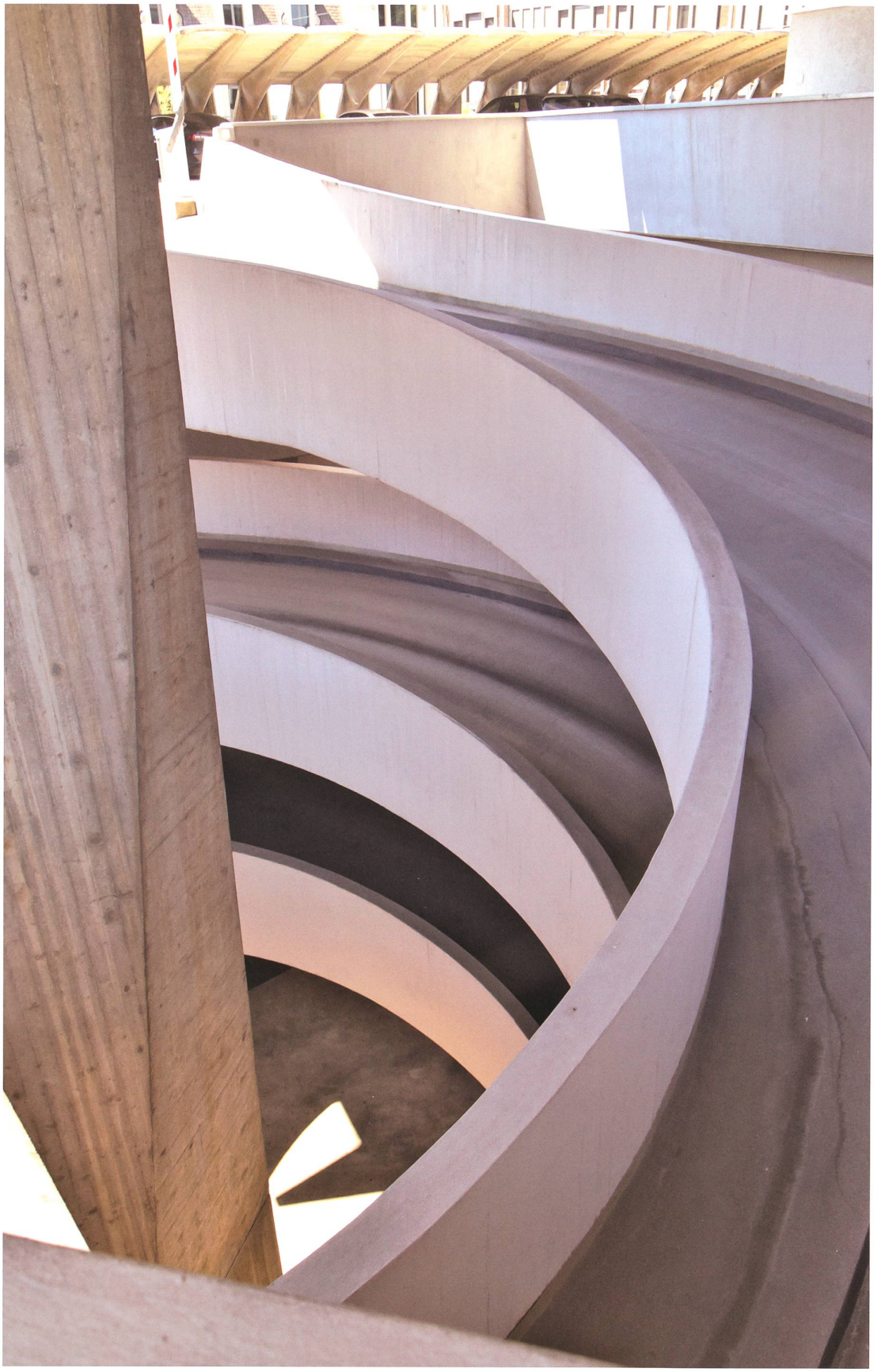
Die Doppelhelix, zwei ineinandergreifende Spiralen, galt in der Architektur schon vor dem automobilen Zeitalter als Garant von Verkehrsfluss und zugleich als Ausdruck architektonischen Genies. Als an Erfindungsreichtum und Kunstfer-



Hochhaus zur Palme, Grundriss des Erdgeschosses. *Schweizerische Bauzeitung* 83, 1965, Heft 50, S. 916

tigkeit unübertroffen etwa pries Giorgio Vasari, Chronist der Kunst der italienischen Renaissance, einen von Antonio da Sangallo dem Jüngeren um 1530 entworfenen Brunnen in Orvieto, bei dem zwei gestufte Spiralrampen 62 Meter in die Tiefe bis zum Wasserspiegel führen. Dieser Pozzo di San Patrizio erlaubte unabhängig voneinander hinab- und wieder aufsteigenden Maultieren den ununterbrochenen Transport des Wassers nach oben. Die Architektur des Brunnens stellte gleichsam eine Maschine dar, eine Pumpe für steten Wasserfluss.[4] Wenn das dem Ideal des *uomo universale* des 16. Jahrhunderts entsprach, des umfassend gebildeten und begabten Menschen, dessen Erfindergeist Bauwerke wie auch bewegte Maschinen schuf, so fand derlei mit der frühen Moderne eine Wiederauflage in einer neuerlichen Maschinenbegeisterung. 1928 formulierte beispielsweise der erste der berühmten *Congrès internationaux d'architecture moderne* (CIAM): «[L']architecture moderne existe, animée d'un esprit conforme à l'évolution machiniste qui a bouleversé la société et nous a mis dans l'obligation de créer, dans tous les domaines, un nouvel état d'équilibre.»[5] Unter

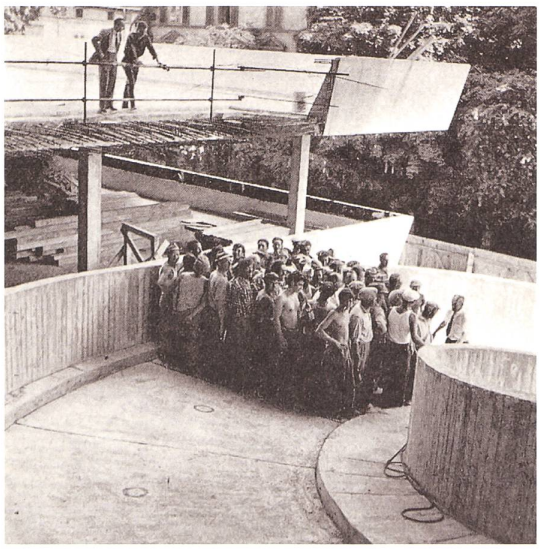
Augenscheinliche Überwindung der Schwerkraft: Die doppelte Parkingrampe berührt die zentrale Stütze nicht. Foto Laura Wollenhaupt, Zürich (2020)



den Begründern der maschinengläubigen CIAM waren auch Max Ernst Haefeli, Werner M. Moser und Rudolf Steiger. In einer perfekten Transposition renaissancistischen Schöpfergeists ins Jahrhundert des Automobils sollte ihre Doppelhelix nicht den Wasser-, sondern den Verkehrsfluss garantieren. Bezeichnenderweise ist diese Spindel nicht in den Erdboden versenkt, sondern demonstrativ ins Tageslicht gestellt. So werden dem Betrachter die sich bewegenden Autos als integraler Teil einer bewegten Architektur vor Augen geführt. Ohne die Architektur käme das Auto nicht aufs Dach; ohne das Auto wirkte die Architektur nicht so schwungvoll bewegt. Nur hier, wo das Auto in die Architektur fährt, leistet der Entwurf sich Kurven. Wie wichtig diese Wirkung den Architekten war, erkennt man im Ausgreifen dieser Kurven über die Rampe hinaus in den Strassenraum. Wie zwei Voluten werden die Rampenbrüstungen als Mäuerchen über das Trottoir fortgeführt – eine Moderne, die es mit jeder römischen barocken Kirchenfassade aufnehmen kann.

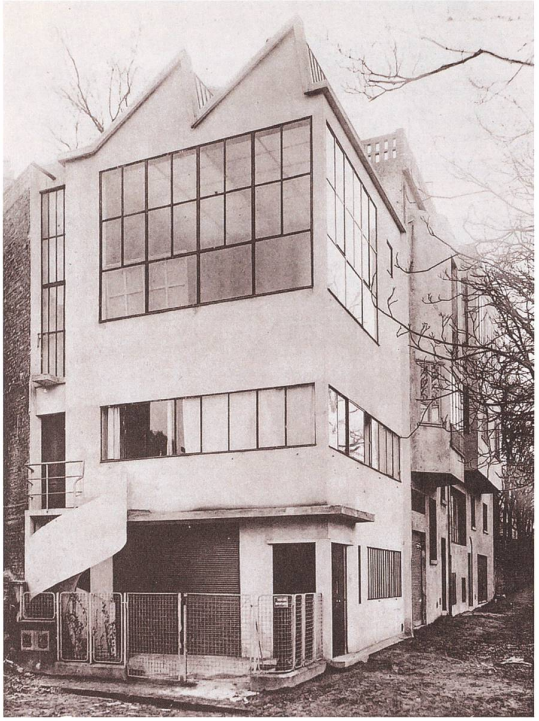
Von der Strasse aus betrachtet, zeigt sich, was man sich unter dem oben zitierten «nouvel état d'équilibre» vorzustellen hat. Zwar umkreisen die Rampen eine zentrale, in ihrem Auge stehende Stütze des darüber aufragenden Hochhausturms, berühren diese jedoch an keiner Stelle. Lediglich im Erdgeschoss und auf der Parkingterrasse liegen sie auf. Frei in der Luft, beschreiben sie eine beinahe komplette Kreisbewegung auf einer Länge von nicht weniger als 50 Metern Fahrstrecke und kragen dabei über 20 Meter weit aus. Das «neue Gleichgewicht» bestand offenbar auch darin, gewohnte Gleichgewichtsvorstellungen ausser Kraft zu setzen – und die Beobachter (die Fahrer!) damit in Erstaunen. Ein Anschluss der Rampen an die zentrale Stütze hätte die Konstruktion um ein Vielfaches einfacher gemacht. Doch hier musste das freie Schweben vor Augen geführt werden. Indem die Rampe der Versuchung widersteht, sich an die zentrale Stütze zu klammern, proklamiert sie ihre Modernität, ihre Unabhängigkeit von traditioneller Tektonik.

Zeitgenössische Beschreibungen der Ingenieure machen deutlich, dass die Konstruktion der doppelten Parkinghelix zu den grössten Herausforderungen beim Bau des Hochhauskomplexes gehörte. Auf Fotos der Baustelle erkennt man, dass die Rampen so viel Armierung enthielten, dass man sie nahezu als mit Beton verkleidete Stahlkonstruktionen bezeichnen kann. Drei vorgespannte Stahlkabel sind unter den Fahrbahnen einbetoniert, und selbst die Brüstungen sind statisch wirksam, indem sie zur Verteilung der enormen Beanspruchungen beitragen. Die Tragfähigkeit dieses gewagten Bauteils prüften die Ingenieure eigens an einem Plexiglasmodell im Massstab 1:75 und in einem Modell in 1:50 aus Zement mit eingelegter feiner Drahtarmierung. Ein zeitgenössisches Foto zeigt einen an diese Minirampe geklemmten Sensor. Auf der Baustelle überprüften dann eigens Experten der EMPA, der Eidgenössischen Materialprüfungsanstalt, das Verhalten des konstruktive Möglichkeiten ausreizenden Bauwerks mit einer Belastungsprobe von vier Tonnen – viermal so viel, wie ein damaliger PW wog. Augenscheinlich trommelte man dazu über vierzig Bauarbeiter zusammen, die teilweise mit nacktem Oberkörper auf der Schräge posieren, während zwei instruierte Herren auf den Versuch hinabschauen. Krasser könnten Handwerk und Wissenschaft, Archaik und Moderne, Mensch und Technik kaum aufeinanderprallen. Hier musste der Fussgänger testen, was durchaus nicht für Füsse, sondern für Reifen geplant war.



Von der EMPA überwachte Belastungsprobe mit 4000 kg. Betrachtet man die Gesichter der Arbeiter, scheint das durchaus Spass gemacht zu haben. *Schweizerische Bauzeitung* 83, 1965, Heft 50, S. 929

Tatsächlich ist die Demonstration gewagter Tragkonstruktionen sehr viel offensichtlicher Thema des Hochhauses zur Palme als die angebliche Ausrichtung auf das Mass des menschlichen Fusses. Nicht nur die Rampe ist eine kühne Konstruktion, vielmehr gilt dies für den gesamten Bau. Das 50 Meter aufragende, einen Grundriss von vier Flügeln bildende Hochhaus beginnt eigentlich erst im vierten Stockwerk, darunter stehen lediglich acht massive Betonstützen. Diese stemmen eine Betonplattform mit dem eigentlichen Hochhausturm darauf in die Höhe wie das Tablett auf

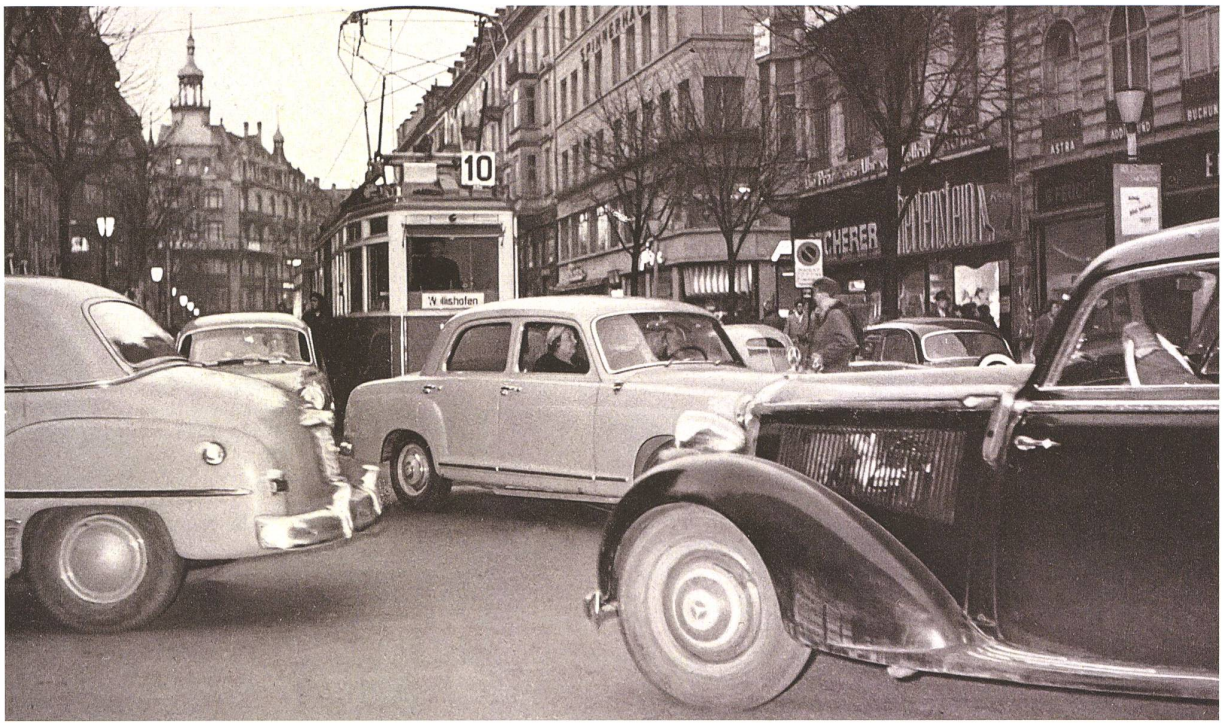


Le Corbusier und Pierre Jeanneret: Atelier und Wohnhaus für den Maler Amédée Ozenfant (1922–1924), Square de Montsouris, Paris. *Architecture vivante* 7, 1925, planche 20

der gespreizten Hand eines erfahrenen Kellners. Der nach oben konisch zunehmende Umfang der Stützen, ihre raue Oberfläche aus vor Ort gegossenem Beton und ihre wundersame Form aus gegenläufigen Dreiecken machen diesen Kraftakt noch deutlicher. Dem vorspringenden Betontablett antwortet die Auskragung des gefalteten Betondachs über den geparkten Wagen. All das hätte man einfacher haben können. Aber offenbar war den Architekten die Demonstration der augenscheinlichen Überwindung der Schwerkraft so wichtig, dass sie diese zum Leitmotiv ihres Entwurfs machten.

Automobile Beschleunigungsphantasien

Man darf vermuten, dass die Inspiration dafür von ebenjenem Gefährt kam, dessen Beweglichkeit die Parkingrampe so grossartig inszeniert. Dabei mussten Haefeli, Moser, Steiger eine Architektur, deren ungewohnter Formenschatz vom Auto angestossen worden war, nicht erfinden. Ihr in den 1950er Jahren entstandener und in den 60er Jahren realisierter Entwurf baute bereits auf einen modernistischen Topos auf: die naturgemäss schwere und stillstehende Architektur in Konkurrenz zum sich selbst bewegenden Fahrzeug zu sehen und davon motiviert neu zu erfinden. Schon 1914 schrieb der deutsche Architekt Peter Behrens, dass die Architektur nicht dieselbe bleiben könne, wenn «wir im überschnellen Gefährt durch die Straßen unserer Großstädte jagen»[6]. 1921 konfrontierte ein junger Schweizer, der sich eben erst den Nom de Plume Le Corbusier zugelegt hatte, in einem Artikel Fotos von griechischen Tempeln mit solchen von Automobilen.[7] Damit sprach er sich nicht nur für eine Standardisierung von Bauteilen nach dem Vorbild der Automobilproduktion aus, sondern er führte das Dilemma der Architektur vor Augen: stillzustehen, während das Auto sich bewegte; alt auszusehen in Konfrontation mit der neuesten Schöpfung der Technik. Also galt es, die Architektur zu modernisieren, indem man sie in Reaktion aufs Auto beschleunigte. Zu Rampen und Spindeln geglättete Erschliessungswege durchziehen Le Corbusiers Entwürfe vom Atelier für seinen Mitstreiter und Künstlerfreund Amédée Ozenfant (1922–1924) bis zu der berühmten Durchwegung der Villa Savoye (1928–1931), die von der Autovorfahrt bis aufs Dach führt. Allenthalben ergriffen automobile Beschleunigungsphantasien die Architekturdebatten. Erich Mendelsohn meinte 1923, eine im Auto manifeste «Eisenenergie» finde durch das Material Eisenbeton ihren Weg in seine Bauten.[8] Und eine ähnliche Hoffnung auf den Geist aus der wichtigsten Maschine des 20. Jahrhunderts spricht aus dem oben wiedergegebenen Gründungsdokument der CIAM. Einen Nachhall automobiler Dynamik kann man auch in Frank Lloyd Wrights zunächst weit auskragenden, später gern automobile Wendekreise beschreibenden Bauten vernehmen. In den 1920ern hatte Werner M. Moser einige Jahre bei dem Altmeister der amerikanischen Architektur verbracht, und auch 30 Jahre später noch kann man einige Parallelen des Hochhauses zur Palme zu Wrights damals aktuellstem und spektakulärstem Bau, dem New Yorker Guggenheim Museum (1946–1959), nicht übersehen. Wie dieses zieht die «Palme» sich von den Baufluchten zurück, wie der New Yorker Bau besteht der Zürcher aus horizontalen Bändern, die von einer Rampe aufgegriffen und in Bewegung versetzt werden. Dabei schrauben sich in New York die Besucher auf die Höhen der Kunst, in Zürich hingegen Autos zum Parkplatz. Das ist keine Persiflage: Wrights fussläufige Museumsarchitektur hatte ihren Ursprung in seinem verblüffend ähnlichen, sehr viel früheren Projekt, dem Gordon Strong Automobile Objective (1924). Hier erlaubte eine Rampe Sonntagsfahrern das Erklimmen eines Aussichtsbergs. Im Unterschied zum Guggenheim Museum besass



Blockrandbebauung und Verkehrschaos: Die Bahnhofstrasse in den späten 1950er Jahren. *Bauen+Wohnen* 11, 1957, Heft 11, S. 378

dieser architektonische Hügel eine Doppelhelix – wie der Zürcher Bau. Die Urhütte der modernen Architektur ist eine Garage.

Stau in der City

Die autobegeisterte Fortschrittsgläubigkeit fand in der Inszenierung des Parkplatzes auf dem Dach und in der mit automobiler Dynamik konkurrierenden scheinbaren Überlistung der Statik in den Auskragungen einen grossartigen Höhepunkt. Doch derlei betraf keineswegs nur den einzelnen Bau. Von Beginn an begriffen die Architekten das Hochhaus als ersten Baustein einer Erweiterung der Zürcher «City» über die Bahnhofstrasse und den Schanzengraben hinaus in Richtung See und Bahnhof Enge. In einer schon 1957 veröffentlichten Simulation der zukünftigen Entwicklung des Quartiers zeichneten die Architekten den markanten Kreuzgrundriss ihres Hochhauses ganze acht Mal(!) ein. Das Bauwerk sollte also einem Städtebau den Weg weisen, der vervielfachte, was hier getestet wurde. «Der unerhört rasche Regenerationsprozeß einer modernen Stadt spiegelt sich vor allem in den Herzpartien, der City oder Downtown [...]. Die Grundstückpreise steigen in diesem, vom dichtesten Verkehr durchspülten Teil der Städte am raschesten, die Wohnbauten verschwinden und an ihre Stelle treten die Tempel der neuen Zeit, die Geschäfts- und Verwaltungsbauten», so begann 1957 ein Architekturkritiker seinen Artikel über das Hochhaus zur Palme und andere neue Geschäftshäuser.[9] Deutlich wird darin eine zeittypische Zukunfts- und Geschwindigkeitseuphorie: Ebenso «rasch» wie Stadt und Preise bewegt sich der Verkehr. Tatsächlich trieb der Verkehr, also die Autos im Plural, die Stadtentwicklung voran. Vom Bebauungsplan abweichend, entwarfen HMS keinen fünfgeschossigen Block entlang der Grundstücksgrenzen, sondern den heute realisierten Flachbau, der sich immer wieder von den Strassenkanten zurückzieht, und in dessen Mitte das Hochhaus. Dabei argumentierten sie nicht zuletzt, dass es sich dabei um eine «dem heutigen Verkehr besser angepaßte Bauweise»[10] handle. Eine zeitgenössische Fotografie der Bahnhofstrasse, die einen Artikel mit dem Titel «Prinzipien der Expreß-Straßenführung in City-Zonen» eröffnet, macht deutlich, wie die Blockrandbebauung des späten 19. Jahrhunderts als Ursache von Verkehrschaos gesehen wurde. Autos durchkreuzen die Kameraperspektive, ein Tram ist steckengeblieben. Die Hälfte des Bildes zeigt das eine Problem: den stockenden Verkehr. Die andere Hälfte das andere: die Architektur der Gründerzeit. Die Lösung war auf der vorhergehenden Seite der Zeitschrift *Werk*, in der das Foto veröffentlicht war, abgebildet: das Hochhaus zur Palme.

Eine solche Sichtweise teilten in den späten 1950er Jahren viele. Hans Marti, Redaktor der *Schweizerischen Bauzeitung*, betonte, dass «hupende Autokolonnen die Stadtplanung zu eiligem Handeln anspornen»[11]. Das offenbart, dass das Auto die Architektur nicht nur inspirierte, sondern vor sich hertrieb. Mittlerweile war der Kontext ein etwas anderer als derjenige der automobilbegeisterten Avantgarde der 1920er Jahre. Das Wirtschaftswachstum liess das Auto in solchen Zahlen auftreten, dass das Versprechen seiner Mobilität von der eigenen Vielzahl zunichtegemacht zu werden drohte. Mit den 1950er Jahren wurde man sich des Problems des so wunderbar paradoxal benannten «ruhenden Verkehrs» bewusst. Damit kam der Architektur der späten Moderne eine doppelte Rolle zu: sich dem Verkehr nicht in den Weg zu stellen und also zugunsten von «Expreß-Straßen» zurückzuweichen, aber zugleich den Verkehrsfluss formal zu idealisieren und organisatorisch zu garantieren, indem man grosszügige Stellflächen vorsah.

Ein fordistisches Zmittag

Als eine solche automophile Architektur verband das Hochhaus zur Palme Pragmatismus mit Idealismus. Jeder automobilen Bewegung wurde Platz eingeräumt, zugleich wurde sie künstlerisch überhöht. Neben der Parkingrampe ist das schönste Beispiel dafür der die fussläufigen Besucher begrüssende Brunnen des Bildhauers Erwin Rehmann. Dem Künstler fiel nur die Gestaltung des Rands der flachen Brunnenschale zu, denn das Wasserbecken aus durchscheinendem Plexiglas dient der Belichtung zweier unterirdischer Wartungsboxen in der Tiefgarage. Wie das Auto den Bau und das damalige Leben an allen Ecken infiltrierte, zeigt auch ein zur Genferstrasse gelegener «Auto-Schalter» der Credit Suisse, an dem man seine Bankgeschäfte im Drive-through erledigen konnte. Nicht weniger automobilinspiriert war die von Justus Dahinden gestaltete Filiale der *Silberkugel* an der Südostecke. Das Furnier der Tresen aus kalifornischem Redwood adelte die Inspiration des Schnellrestaurants vom Diner am amerikanischen Strassenrand. Der Grundriss, eine auf den annähernd quadratischen Raum ausgelegte Variante der ersten, 1962 eröffneten *Silberkugel*-Filiale in der Löwenstrasse, garantierte ein fordistisches Zmittag in Effizienz und Schnelligkeit. Nicht nur auf den Expressstrassen der City, auch hier waren «die Wege kurz und kreuzungsfrei geführt»,[12] wie der Architekt hervorhob. Tatsächlich versprach die *Silberkugel* auch nichtgastronomische Verkehrsprobleme zu lösen, indem sie als Nebenprodukt der damals neu auf eine Stunde verkürzten Mittagspause den mittäglichen Pendlerverkehr nach Hause auflöste.

Heute dümpelt das Restaurant im Fettdunst seiner vielversprechenden Vergangenheit dahin. Die übermannsgrosse Aluminiumkugel, durch deren Mitte man ursprünglich, begleitet vom Klang eines «elektronische[n] Glockenspiel[s]», eintrat, ist verschwunden. Fährt man die Parkingrampe mit einem SUV hinab, doppelt so schwer und umfangreich wie ein Auto in den 1960er Jahren, muss man das Tempo auf Schrittgeschwindigkeit drosseln. Mit dem Übergang ins postfossile Zeitalter ist es nur eine Frage der Zeit, bis unter der ausgreifenden Betonpergola der *terrazza-parcheggio* Fahrräder stehen werden und ein Café eröffnet wird. Allein die Architektur erinnerte dann als würdiges Monument ans Automobilzeitalter. ●

Anmerkungen

1 Carlo Vitali. «Il grattacielo Zur Palme a Zurigo». In: *L'architettura, cronache e storia* 10, 1964, Heft 110, S. 522–529, hier 524.

2 Jakob Schilling. «Zur ‹Palme›». In: *Schweizerische Bauzeitung* 83, 1965, Heft 50, S. 922.

3 Vgl. die im gta Archiv, ETH Zürich, erhaltenen Pläne von März bis Mai 1956.

4 Peter Rumpf. «Pausenlos Wasser aus großer Tiefe. Antonio da Sangallos Pozzo di S. Patrizio in Orvieto». In: *Daidalos* 22, 1986, S. 56f.

5 Programm des CIAM 1928, hier zitiert nach Jean Badovici. «Juin 1928. Congrès international d'architecture moderne au Château de la Sarraz, Canton de Vaud, Suisse». In: *L'Architecture vivante* 23 & 24, 1929, S. 5–7, hier 5.

6 Peter Behrens. «Einfluß von Zeit- und Raumausnutzung auf moderne Formentwicklung». In: *Jahrbuch des deutschen Werkbundes* 3 (1914), S. 7–10, hier 8.

7 Le Corbusier-Saugnier. «Les autos». In: *L'Esprit Nouveau* 10, 1921, unpaginiert.

8 Erich Mendelsohn. «Das Problem einer neuen Baukunst. Vortrag im ‹Arbeitsrat für Kunst›, Berlin 1919». In: *Erich Mendelsohn. Das Gesamtschaffen des Architekten: Skizzen, Entwürfe, Bauten*. Berlin 1930, S. 7–21, hier 12.

9 Zie. «Neubauten und Projekte in der City». In: *Bauen+Wohnen* 11, 1957, Heft 11, S. 376f., hier 376.

10 «Projekt für das Geschäftshaus ‹Zur Palme› in Zürich». In: *Werk* 44, 1957, Heft 3, S. 78–81, hier 78.

11 Hans Marti. «Vorwort der Redaktion» zu «Haefeli, Moser, Steiger: Das Projekt für das Geschäftshaus ‹Zur Palme› in Zürich». In: *Schweizerische Bauzeitung* 75, 1957, Heft 10, S. 143–148, hier 143.

12 Justus Dahinden. «Die ‹Silberkugel›: Ein neuer Restauranttypus in der Großstadt». In: *Bauen+Wohnen* 17, 1963, Heft VIII, S. 4–6, hier 4.

Bibliographie

Sonja Hildebrand, Bruno Maurer, Werner Oechslin (Hg.). *Haefeli, Moser, Steiger. Die Architekten der Schweizer Moderne.* Zürich 2007.

Angelus Eisinger. *Städte bauen. Städtebau und Stadtentwicklung in der Schweiz 1940–1970.* Zürich 2004, insbes. S. 213–224.

Stanislaus von Moos. «Geschäftshaus ‹Zur Palme›». In: *archithese* 10, 1980, Heft 2, S. 72.

Adolf Max Vogt. «Geschäfts- und Bürohaus ‹Zur Palme›, Zürich». In: *Architektur und Wohnform, Innendekoration* 73, 1965, Heft 2, S. 6–79.

Alexander Moser. «Das Tragwerk des Hochhauses ‹Zur Palme›». In: *Schweizerische Bauzeitung* 83, 1965, Heft 50, S. 923–929.

M. E. Haefeli, W. M. Moser, R. Steiger. «Bemerkungen der Architekten zum Hochhaus ‹Zur Palme›». In: *Deutsche Bauzeitung* 70, 1965, Heft 9, S. 727.

André M. Studer. «Architektur, Zahlen und Werte». In: *Deutsche Bauzeitung* 70, 1965, Heft 9, S. 728–730.

Justus Dahinden. «Die ‹Silberkugel›: Ein neuer Restauranttypus in der Großstadt». In: *Bauen+Wohnen* 17, 1963, Heft VIII, S. 4–6.

Zum Autor

Erik Wegerhoff ist Architekturhistoriker und lehrt am Institut für Geschichte und Theorie der Architektur (gta) der ETH Zürich. Derzeit schreibt er an einem Buch über das Auto im Architekturdiskurs des 20. Jahrhunderts. 2016 erschien der von ihm herausgegebene Band *On the Road/Über die Strasse: Automobilität in Literatur, Film, Musik und Kunst*, 2019 der Aufsatz «Zünd-Up's Dragster-Röhre» im Band *Architecture through Drawing*.
Kontakt: erik.wegerhoff@gta.arch.ethz.ch

Résumé

Architecture « automo*phile* » – l'immeuble zurichois Zur Palme

Plus que la hauteur de l'immeuble Zur Palme achevé en 1964, c'est la rampe circulaire de son parking qui fit véritablement sensation, avec un surplomb de plus de 20 mètres, un développement de près de 360° et un test de charge impliquant plus de 40 ouvriers du bâtiment. L'article s'intéresse à cette construction innovatrice de Haefeli, Moser, Steiger et André Studer en tant qu'architecture destinée à l'automobile des années 1950 et 1960 : les voitures roulant démonstrativement sur le toit, le restaurant Silberkugel (de Justus Dahinden) et l'éclairage zénithal des boxes souterrains de lavage de voitures, à travers le fond transparent de la fontaine placée juste au-dessus, devant l'entrée. Reprenant un topos de la modernité précoce, le bâtiment réagissait avec ses surplombs audacieux au dynamisme de la voiture, déjouant en apparence la statique de l'architecture – et surmontant avec élan et vivacité les problèmes émergents de la circulation.

Riassunto

Un'architettura automo*fili*stica: il grattacielo Zur Palme a Zurigo

L'elemento davvero spettacolare del grattacielo Zur Palme, inaugurato nel 1964, non è tanto il corpo degli uffici sviluppato in altezza, quanto la rampa del parcheggio con un aggetto di ben 20 metri, un'angolatura di quasi 360° e una prova di resistenza al carico eseguita con oltre 40 operai. Il presente contributo indaga l'innovativo edificio progettato dagli architetti Haefeli, Moser, Steiger in collaborazione con André Studer quale esempio di architettura filoautomobilistica degli anni Cinquanta e Sessanta, dall'ostentata circolazione delle automobili verso la terrazza-parcheggio, al ristorante Silberkugel ispirato al Diner americano (di Justus Dahinden), all'illuminazione zenitale dell'autolavaggio sotterraneo attraverso la base traslucida della fontana antistante l'ingresso. Riprendendo un *topos* del primo Movimento moderno, l'edificio si richiama alla mobilità automobilistica proprio attraverso i suoi arditi aggetti, ingannando la staticità dell'architettura e ignorando i crescenti problemi del traffico per mezzo di uno slancio vitalistico.

Selim mediterran

2.6. / 4.10.20

Kunstmuseum Appenzell

Öffnungszeiten

Dienstag bis Freitag von 10 bis 17 Uhr
Samstag und Sonntag von 11 bis 17 Uhr

Unterrainstrasse 5
CH 9050 Appenzell

kunstmuseumappenzell.ch

Heinrich Gebert
Kulturstiftung Appenzell