Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung

Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine

Band: 105/106 (1935)

Heft: 24

Artikel: Le Corbusier et Pierre Jeanneret, ihr gesamtes Werk von 1929 bis 1934

Autor: Roth, Alfred

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-47446

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: 29.11.2025

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

LE CORBUSIER ET PIERRE JEANNERET, ihr gesamtes Werk von 1929 bis 1934.

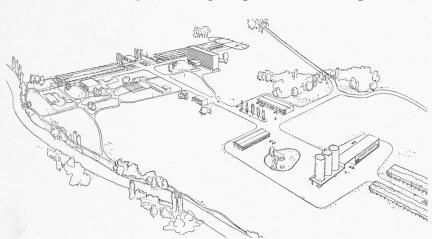
Herausgegeben von Arch. WILLY BÖSIGER, Zürich, im Verlag Dr. H. Girsberger, Zürich 1935 (Preis kart. 25 Fr., geb. 30 Fr.). 200 Seiten im Format 27×23 cm.

Vor fünf Jahren erschien im selben Verlag und ebenfalls von Arch. Willy Bösiger herausgegeben die erste Veröffentlichung über Le Corbusiers Gesamtwerk, umfassend die Jahre 1910 bis 1929; das Buch ist seit längerer Zeit vergriffen. Herausgeber und Verleger konnten, durch diesen Erfolg ermutigt, schon allein aus diesem Grunde an die Herausgabe eines zweiten Bandes treten. Eigentlich aber verpflichtete sie dazu die erstaunliche Fülle neuerer Arbeiten, die in der kurzen Zeitspanne von kaum fünf Jahren die fast übermenschliche Produktionskraft Le Corbusiers geschaffen hat.

Das vorliegende Werk steht dem ersten Bande, auch was die Ausstattung anbelangt, in nichts nach; im Gegenteil, das schöne und gerade für Architekturwerke geeignete Breitformat wird noch besser ausgewertet. Der ausgezeichnete Druck lässt selbst die feinste Tuschzeichnung in völliger Klarheit in Erscheinung treten. Das Buch bietet schon hinsichtlich rein äusserlicher Plandarstellung manche Anregung. Ausser zwei Aufsätzen Le Corbusiers selbst, in deutscher, französischer und englischer Sprache, bildet das Vorwort Dr. S. Giedions (Zürich) einen

wertvollen Beitrag zur Einführung in das Wesen der Arbeiten dieses grossen Schweizers.

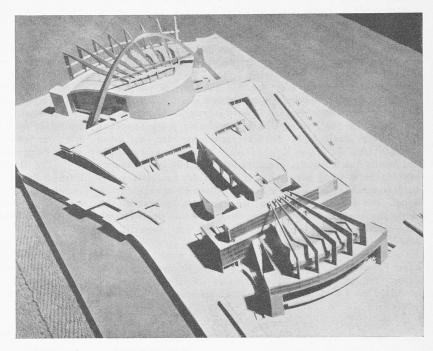
Das Buch zeigt eindringlicher als der erste Band, der hauptsächlich Wohnbauten enthielt, die zielbewusst und ununterbrochen sich ausdehnende Reichweite von Le Corbusiers Planungsvermögen. Schon vor 20 Jahren hat er mit Entschiedenheit die Forderung erhoben, dass das Wohnungsproblem in den Brennpunkt des allgemeinen sozialen, wirtschaftlichen und technischen Interesses zu stellen sei. Diese Forderung ist ihm zum grundlegenden Bekenntnis



Entwurf für eine genossenschaftliche landwirtschaftliche Siedelung in Piacé, Dep. Sarthe, 1934. Gemeinschaftliche Silos, Lagerhäuser, Wohnblock, Stallungen, Verwaltung usw.



BILDERPROBEN AUS "LE CORBUSIER UND PIERRE JEANNERET, 1929/34".



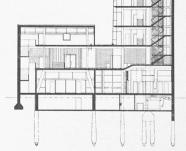
Wettbewerbsentwurf für den Soviet-Palast in Moskau, 1931. Spannweite des grossen Bogens rd. 150 m.

zu den Aufgaben heutiger Architektur geworden und ist es bis auf den heutigen Tag geblieben. Unbeirrbar, rücksichtslos, mit klarem Blick hat er den die Lösung der Wohnungsfrage bestimmenden Einflussbezirk schrittweise erweitert. Die Etappen heissen: Wohnzelle, Wohnblock, Wohnquartier, Stadt, Region, Land. Noch ein Schritt weiter: In Aufsätzen erörterte er in jüngster Zeit eine wirtschaftliche und kulturelle Planung der um das Mittelmeerbecken gelegenen Länder. Wir finden diese Etappen im Buche etwa mit folgenden Projekten und Bauten belegt: Kleinwohnungen in Zürich;

Wohnblock "Clarté" in Genf (ausgeführt 1930/32); Sanierungsvorschläge für gewisse Stadtteile von Genf und Stockholm; Neuplanung von Millionenstädten wie Paris, Buenos-Aires, Rio de Janeiro, Antwerpen, Algier. In das Gebiet der Regionalplanung gehört das interessante Projekt für die Reorganisation eines Agrarbezirkes im Département de la Sarthe in Frankreich (vergl. die Abbildung).

Le Corbusiers umfassender Geist: technische Denkweise — konstruktive Vision — Gabe der räumlichen Organisation — Vermögen

der plastischen Harmonisierung — ist wohl am reinsten in seinen Projekten und ausserdem in seinen zahlreichen Bauten dauernd und lebendig niedergelegt. In solcher Weise kann sein Werk, im Speziellen das in dem



Links Allgemeine Räume (Verpflegung, Versammlungssaal usw.). - Rechts das Logierhaus.

BILDERPROBEN AUS "LE CORBUSIER ET PIERRE JEANNERET, 1929/34".

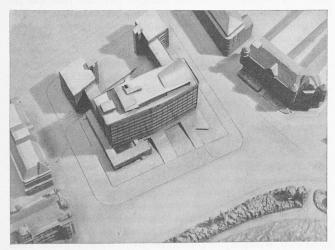


Blick vom Parkeingang auf die Villa Savoye in Poissy (Paris), erbaut 1929/31.

vorliegenden Buche niedergelegte, immer wieder anregend und befruchtend wirken; dies jedoch erfolgt niemals durch urteilslose Nachahmung, sondern einzig durch eingehende, kritische Betrachtung. So feuert jede Seite des Buches, aus dem die ungebrochene Schaffenskraft dieses zielbewussten Mannes der Tat spricht, zu eigenem, ehrlichem Schaffen an. Und wenn es nur diesen Zweck erfüllt, ist schon Vieles gewonnen.



Blick in einen der lichtdurchfluteten Arbeitsräume (Entwurf Rentenanstalt).



Wettbewerbs-Entwurf Le Corbusier für die "Rentenanstalt" in Zürich, 1933.

Ein schweizerisches Verkehrsprojekt für Aethiopien.

Aethiopien, wie der Aethiopier sein Land neuerdings genannt haben will, steht bei der Höhenlage zwischen 1600 und 2500 m seiner Plateaux und mit seinen bis zu 4600 m hohen Gebirgen wie eine wahre Hochburg im Innern Afrikas da. Nur gegen das Rote Meer und den Indischen Ozean zu verflacht sich das Gelände und geht in tiefere Lagen über. Aethiopien umfasst 1100000 km² und hat rd. 15 Mill. Einwohner. Geologisch ist das Land jungvulkanischen Ursprungs und mit einer sehr fruchtbaren Trappdecke von wenigen cm bis 200 m Mächtigkeit überzogen.

An Verkehrswegen ist Aethiopien sehr arm. Es besitzt eine einzige, etwa 800 km lange Eisenbahnlinie von 1 m Spurweite, die einzige Verbindung zwischen der Hauptstadt Addis-Abeba und dem in Französisch Somaliland gelegenen Seehafen Djibouti. Dies ist der einzige für Aethiopien in Frage kommende Ein- und Ausfuhrhafen. Für Bau und Betrieb der genannten Bahnlinie erhielt unser Landsmann, Ing. Alfr. Ilg 1), im Jahre 1894 durch Kaiser Menilek II. 2) eine Konzession. Da Ilg in der Schweiz nicht die nötige Unterstützung fand, wandte er sich nach Frankreich; man gründete eine französische Gesellschaft, die mit Unterstützung der dortigen Regierung und nach

Ueberwindung sehr grosser Schwierigkeiten aller Art die Bahnlinie bis Anfang 1916 bis Addis-Abeba fertigstellte. Die von der französischen Regierung gewährte Garantie einer $3^{1/2}$ $^{0}/_{0}$ igen Verzinsung des investierten Kapitals wurde während verschiedenen Jahren in Anspruch genommen; dank einer Reorganisation zahlt nun aber die Bahn seit einigen Jahren $25 \div 30$ $^{0}/_{0}$ Dividende. Sie beförderte 1934 gegen 30000 t Güter und 35000 Personen. Die

Tarife sind ausserordentlich hoch mit Ausnahme derjenigen für Personentransporte III. Klasse, aber immer noch viel billiger als die Transportkosten vermittelst Karawanen, die ausserdem enormen Zeitverlust bedingen. An Ueberlandstrassen kann nur eine einzige Erwähnung finden, die Ingenieur Ilg von Addis-Abeba westwärts in einer Länge von rd. 70 km bis nach Addis-Alam baute. Ihr 60 cm starkes Steinbett aus Basaltgestein ist von der Schotterdecke entblösst und arg zusammengefahren. Daneben bestanden bis vor wenigen Jahren nur Karawanenwege, erst kürzlich wurden für den Automobilverkehr während der trockenen Jahreszeit einige Pisten angelegt. Im Südosten Aethiopiens ist in flacherem Gelände ein gewisser Auto-

verkehr in der trockenen Jahreszeit ohne bauliche Vorkehrungen möglich.

Der grösste Teil des Waren- und Personentransportes wird durch Maultier-, Esel- und Kamelkarawanen bewältigt. Im Allgemeinen legt eine Karawane pro Tag nicht mehr als 15 bis 25 km zurück. Ein Esel trägt 40:-50 kg, ein Maultier 50:-80 kg, ein Kamel 100 ÷ 150 kg. Diese Lasten sind als mässig zu bezeichnen und durch die mangelhafte Ernährung der Tiere bedingt, die auf die Weide angewiesen sind. Im Westen des Landes, wo die Tsetsefliege den Tieren verderblich wird, werden die Waren durch Kopfträger befördert, die Lasten bis 35 kg im Tag etwa 30 km weit tragen. Trotz des bescheidenen Verdienstes der Transporteure und billiger Transportmittel (Preis eines Esels 20:40, eines Maultieres 50:80 Schweizerfranken) kommen die Transporte wegen ihrer langen Dauer auf 50:80 Rappen pro tkm zu stehen. Ferner leiden die Waren auf dem Transport und viele Güter können wegen ihrer Verderblichkeit überhaupt nicht auf grössere Distanz befördert werden.

2) Die übliche Schreibweise Menelik ist irrtümlich.

¹⁾ Nachruf auf Alfr. Ilg siehe Band 67, S. 38* (15. Januar 1916).