

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

Autor(en): **Roth, Alfred**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **105/106 (1935)**

Heft 24

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-47446>

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.

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

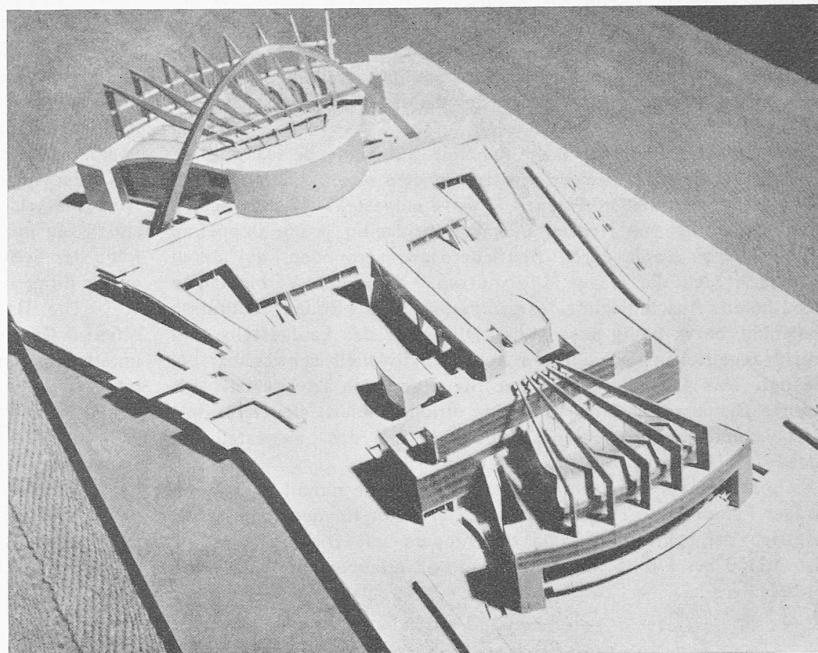
Herausgegeben von Arch. WILLY BÖSIGER, Zürich, im Verlag Dr. H. Girsberger, Zürich 1935 (Preis kart. 25 Fr., geb. 30 Fr.). 200 Seiten im Format 27 x 23 cm.

Vor fünf Jahren erschien im selben Verlag und ebenfalls von Arch. Willy Bösigger 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 Tuszeichnung 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 Schweizer.

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

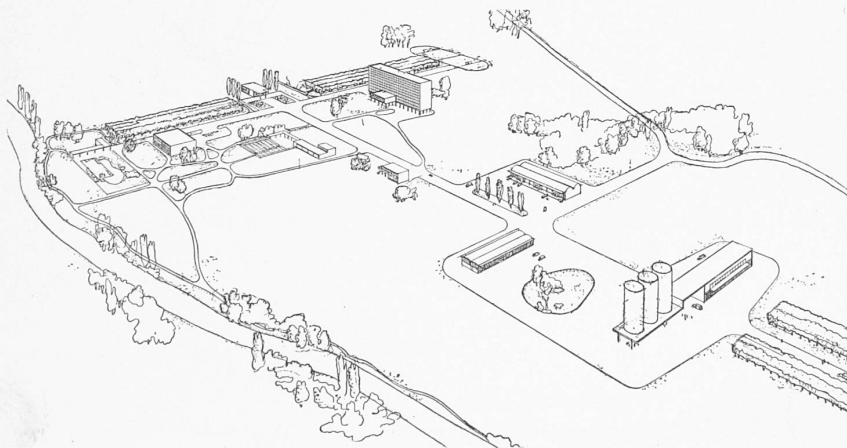
BILDERPROBEN AUS „LE CORBUSIER UND PIERRE JEANNERET, 1929/34“.



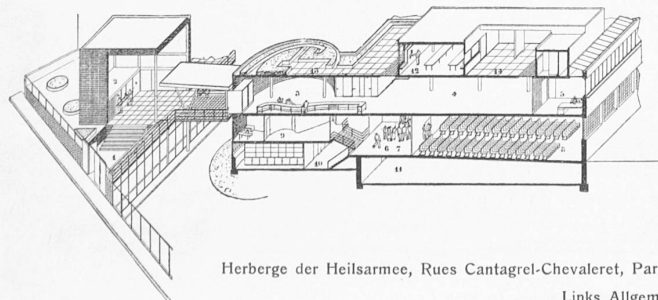
Wettbewerbsentwurf für den Soviet-Palast in Moskau, 1931. Spannweite des grossen Bogens rd. 150 m.

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



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



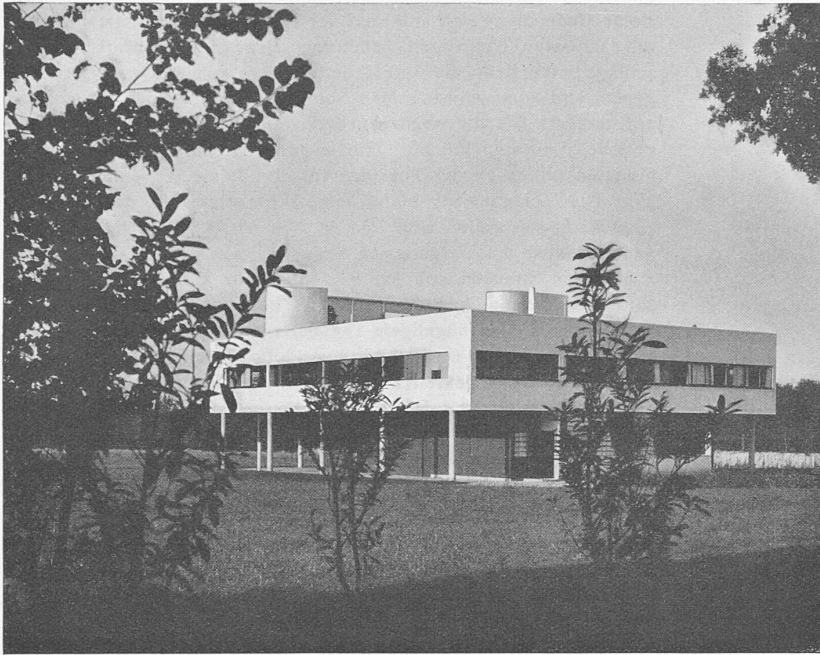
Herberge der Heilsarmee, Rues Cantagrel-Chevaleret, Paris. Erbaut 1933.

- 1 KOFFER (KLEINER)
- 2 TÜR (EINGANG)
- 3 TÜR (EINGANG)
- 4 TÜR (EINGANG)
- 5 TÜR (EINGANG)
- 6 TÜR (EINGANG)
- 7 TÜR (EINGANG)
- 8 TÜR (EINGANG)
- 9 TÜR (EINGANG)
- 10 TÜR (EINGANG)
- 11 TÜR (EINGANG)
- 12 TÜR (EINGANG)
- 13 TÜR (EINGANG)
- 14 TÜR (EINGANG)
- 15 TÜR (EINGANG)
- 16 TÜR (EINGANG)
- 17 TÜR (EINGANG)
- 18 TÜR (EINGANG)
- 19 TÜR (EINGANG)
- 20 TÜR (EINGANG)
- 21 TÜR (EINGANG)
- 22 TÜR (EINGANG)
- 23 TÜR (EINGANG)
- 24 TÜR (EINGANG)
- 25 TÜR (EINGANG)
- 26 TÜR (EINGANG)
- 27 TÜR (EINGANG)
- 28 TÜR (EINGANG)
- 29 TÜR (EINGANG)
- 30 TÜR (EINGANG)
- 31 TÜR (EINGANG)
- 32 TÜR (EINGANG)
- 33 TÜR (EINGANG)
- 34 TÜR (EINGANG)
- 35 TÜR (EINGANG)
- 36 TÜR (EINGANG)
- 37 TÜR (EINGANG)
- 38 TÜR (EINGANG)
- 39 TÜR (EINGANG)
- 40 TÜR (EINGANG)
- 41 TÜR (EINGANG)
- 42 TÜR (EINGANG)
- 43 TÜR (EINGANG)
- 44 TÜR (EINGANG)
- 45 TÜR (EINGANG)
- 46 TÜR (EINGANG)
- 47 TÜR (EINGANG)
- 48 TÜR (EINGANG)
- 49 TÜR (EINGANG)
- 50 TÜR (EINGANG)
- 51 TÜR (EINGANG)
- 52 TÜR (EINGANG)
- 53 TÜR (EINGANG)
- 54 TÜR (EINGANG)
- 55 TÜR (EINGANG)
- 56 TÜR (EINGANG)
- 57 TÜR (EINGANG)
- 58 TÜR (EINGANG)
- 59 TÜR (EINGANG)
- 60 TÜR (EINGANG)
- 61 TÜR (EINGANG)
- 62 TÜR (EINGANG)
- 63 TÜR (EINGANG)
- 64 TÜR (EINGANG)
- 65 TÜR (EINGANG)
- 66 TÜR (EINGANG)
- 67 TÜR (EINGANG)
- 68 TÜR (EINGANG)
- 69 TÜR (EINGANG)
- 70 TÜR (EINGANG)
- 71 TÜR (EINGANG)
- 72 TÜR (EINGANG)
- 73 TÜR (EINGANG)
- 74 TÜR (EINGANG)
- 75 TÜR (EINGANG)
- 76 TÜR (EINGANG)
- 77 TÜR (EINGANG)
- 78 TÜR (EINGANG)
- 79 TÜR (EINGANG)
- 80 TÜR (EINGANG)
- 81 TÜR (EINGANG)
- 82 TÜR (EINGANG)
- 83 TÜR (EINGANG)
- 84 TÜR (EINGANG)
- 85 TÜR (EINGANG)
- 86 TÜR (EINGANG)
- 87 TÜR (EINGANG)
- 88 TÜR (EINGANG)
- 89 TÜR (EINGANG)
- 90 TÜR (EINGANG)
- 91 TÜR (EINGANG)
- 92 TÜR (EINGANG)
- 93 TÜR (EINGANG)
- 94 TÜR (EINGANG)
- 95 TÜR (EINGANG)
- 96 TÜR (EINGANG)
- 97 TÜR (EINGANG)
- 98 TÜR (EINGANG)
- 99 TÜR (EINGANG)
- 100 TÜR (EINGANG)



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.

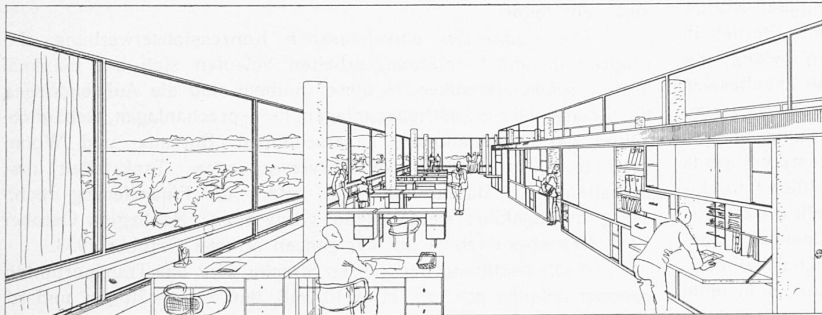
Alfred Roth.

Ueberwindung sehr grosser Schwierigkeiten aller Art die Bahnlinie bis Anfang 1916 bis Addis-Abeba fertigstellte. Die von der französischen Regierung gewährte Garantie einer $3\frac{1}{2}\%$ igen Verzinsung des investierten Kapitals wurde während verschiedenen Jahren in Anspruch genommen; dank einer Reorganisation zahlt nun aber die Bahn seit einigen Jahren $25\div 30\%$ 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 vermittelt 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 Automobilverkehr in der trockenen Jahreszeit ohne bauliche Vorkehrungen möglich.

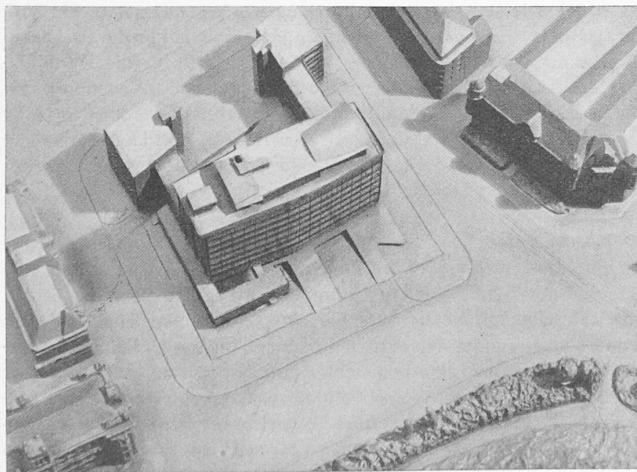
Der grösste Teil des Waren- und Personentransportes wird durch Maultier-, Esel- und Kamelkarawanen bewältigt. Im Allgemeinen legt eine Karawane pro Tag nicht mehr als 15 bis 25 km zurück. Ein Esel trägt $40\div 50$ kg, ein Maultier $50\div 80$ kg, ein Kamel $100\div 150$ kg. Diese Lasten sind als mässig 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 $20\div 40$, eines Maultieres $50\div 80$ Schweizerfranken) kommen die Transporte wegen ihrer langen Dauer auf $50\div 80$ 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.

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

2) Die übliche Schreibweise Menelik ist irrtümlich.



Blick in einen der lichtdurchfluteten Arbeitsräume (Entwurf Rentenanstalt).



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