

Zeitschrift:	Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber:	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band:	108 (1990)
Heft:	1-2
Artikel:	Amerika im Streiflicht: Impressionen von einer Amerikareise mit der Fachgruppe für Architektur
Autor:	Odermatt, Bruno
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-77345

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: 16.01.2026

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

Amerika im Streiflicht

Impressionen von einer Amerikareise mit der Fachgruppe für Architektur

Im Mai des vergangenen Jahres veranstaltete die Fachgruppe für Architektur FGA eine Studienreise in den Osten der Vereinigten Staaten. Gravitationszentrum des Interesses, zeitlich ausgedehntes Hauptanliegen und ergiebigstes Panoptikum fürs Auge war Chicago. Von hier aus führte die Reise in einer grossen Ausholbewegung nach Süden über St. Louis zu den geschichtsträchtigen Tempelbezirken der Architektur zurück nach Washington. Zehn Tage dauerte das Ereignis – für manche wohl zu kurz, zu lang... in der nüchternen Rückschau wohl gerade richtig. Ich nehme das Fazit vorweg auf das Risiko, als unkritisch zu gelten: Es war ein begeisterndes Sichumsehen in Gegenwart und Vergangenheit, da und dort vielleicht ein schüchternes Extrapolieren der Architekturgeschichte nach vorn...

VON BRUNO ODERMATT,
ZÜRICH

Ich hatte Amerika bis zum Zeitpunkt der Reise nicht gesehen – eine gewaltige Lücke ohne Zweifel –, ob ich sie Bildungslücke nennen will, weiss ich vorerst nicht. Jedenfalls sind mir meine beiden jugendlichen Tramper weit voraus; nach allen Richtungen haben sie Amerika durchmessen, gerade so, als ob es nie eine Zeit gegeben hätte, da der Ausweis eines Studiensemesters in München oder Paris schon den Hauch der grossen Welt bedeutete und das Geschichtenerzählen darüber die Zeitgenossen in Staunen versetzte. Kurz, das Unternehmen hatte für mich schon im Vorfeld abenteuerliche Umrisse, obwohl das Reiseprogramm beileibe keine Abenteuer versprach: zur Fortbewegung Flugzeug, Bahn, Greyhound, in geringem Masse auch die eigenen Gehwerkzeuge, und vielleicht gehören in diesem Lande der ragenden Türme auch die Lifte dazu – kein Grund zu Herzklopfen und freudiger Erregtheit in Erwartung des Ungewissen.

Nach aussen hat sich meine US-Greenhornattitüde schon dadurch peinlich manifestiert, dass ich in gravierender Unkenntnis der verbalen Gepflogenheiten von Amerika sprach, bestenfalls

von den USA, aber keinesfalls von den «Staaten», wie es sich für den gelangweilten Atlantikpendler längst gehört; auch habe ich es unterlassen, hinter meinen Rufnamen die Initiale meines zweiten Namens zu setzen; die Erfahrung zeigt, dass auf diese Weise gleich-

sam eine Duzfreundschaft zu den USA signalisiert werden kann –, aber das wird jetzt alles anders...

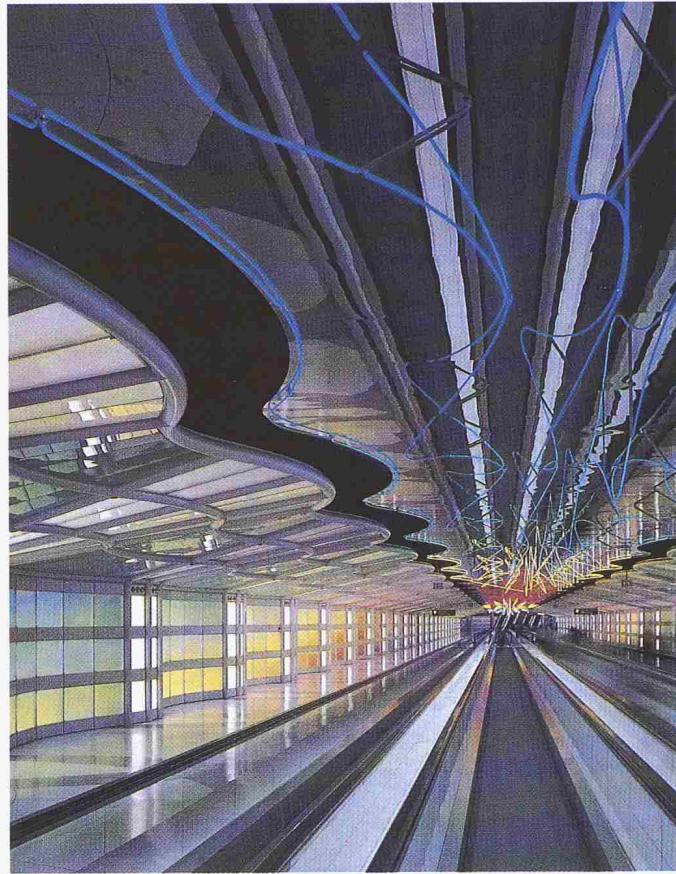
Über Amerika zu schreiben ist schon fast eine Platitude in sich. Ich lasse die zehn Tage trotzdem noch einmal vorüberziehen – in loser Verkettung die Glanzlichter fixierend, die zeitliche Abfolge als Leitplanke, nicht als Korsett benützend, die Gewichte vielleicht unbeabsichtigt falsch verteilend, wie es eben auf dem geschilderten Hintergrund geschehen kann, wenn Emotion



Chicago, Blick vom John Hancock Tower, im Hintergrund das höchste Gebäude der Welt, der Sears Tower von Skidmore, Owings & Merrill, 1974



United Airlines Terminal, Chicago O'Hare, Flughalle B, Murphy & Jahn, 1987



United Airlines Terminal, Unterführung zwischen den Flughallen B und C (Aufnahmen: T. Hursley)

und Vernunft oder Auge und Verstand aus dem Gleichgewicht geraten ...

Es beginnt im Flughafen O'Hare in Chicago, wo *Dominic Marti* als ausgewiesener Kenner der amerikanischen Architekturszene seine künftige Gefolgschaft erstmals vollzählig zu Gesicht bekommt – die täglichen Morgenappelle und Sammelübungen lassen vermuten, dass er sich schon bald lieber eine solide Seilschaft wünschte ...



Auch das gibt es in Chicago

Der Reigen der Primadonnen der Baukunst, die uns fortan während zehn Tagen Sinn und Aug' beschäftigen sollten, nimmt unvermittelt seinen Anfang – keine Musse, Gedanken nachzuhängen über das simple Vertauschen der Kontinente ... das wird uns auch später nicht gelingen, höchstens der Körper nimmt Anstoß daran, aber das wird ihm kaum zugestanden ...

Chicago

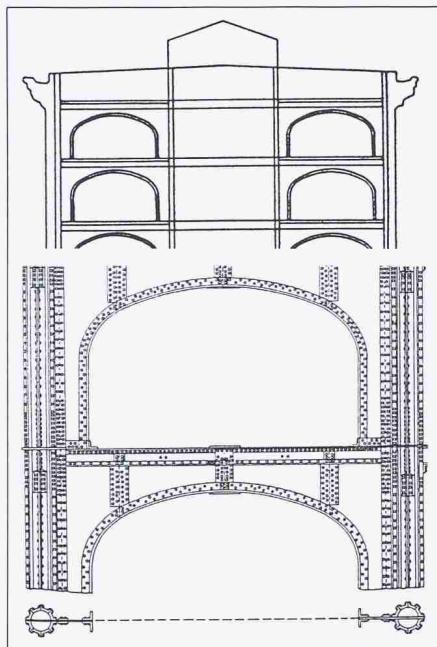
«Diese Stadt ist mehr als die Summe ihrer historischen Ereignisse. Sie ist Werkstatt und Bühne zugleich, wo sich ein entscheidendes Kapitel der Architekturgeschichte abspielt.» Werkstatt und Bühne – das gilt wohl auch in besonderem Masse für den Flughafen O'Hare, vielleicht überhaupt für alle Flughäfen auf der Welt – es sind permanente gigantische High-Tech-Experimentierstationen, die, kaum zu Ende gedacht, sich fortlaufend neu generieren ... In Chicago O'Hare wurde bei den von den Architekten *Murphy/Jahn* in den vorgangenen zwei Jahren fertiggestellten Erweiterungsbauten für die United Airlines das «Finger»-Prinzip verlassen zugunsten zweier paralleler Flughallen mit Standplätzen für 47 Flugzeuge. Die filigrane Rippenstruktur assoziiert Konstruktionsmerkmale im Flugzeugbau; eine Sehenswürdigkeit besonderer Art ist die 240 m lange unterirdische Verbindung der beiden Trakte: eine einzigartige Kombination von Musik und computergesteuerter Lichtskulptur begleitet den Fluggast auf seiner Rollteppichfahrt durch den breiten Gang, ein glänzend inszeniertes audio-visuelles Spektakel – Science-fiction – Kunst am Bau – Kitsch im Bau?

Zum Thema O'Hare gehört schliesslich auch die Endstation der Schnellbahn-

verbindung zur Stadt, ebenfalls von *Murphy/Jahn*. Aussergewöhnlich ist die Wandkonstruktion der unter einem Parkhaus angelegten, 180 m langen, 21 m breiten und 9 m hohen Anlage: Eine im Grundriss wellenförmig zwischen gewaltigen Doppelträgern verlaufende Wand aus Glasbausteinen, von hinten beleuchtet, erzeugt eine freundliche, in Pastelltönen fast unwirklich anmutende Hallenatmosphäre.

Die Stadt empfängt uns kühl, vier Tage dauert unser Aufenthalt, es reicht für etwas wärmende Sonne, Regen, Wind und auch für sehr respektables Schneegestöber; das gehöre sich so, sagt man mir. Wir nehmen die Wechselbäder gelassen und halten uns an der unglaublichen Häufung von architekturgeschichtlichen Wegmarken, die dieser Stadt – für uns wenigstens – den klingenden Namen geben, mehr als schadlos.

An dieser Stelle sei auf folgenden Umstand hingewiesen: In zwei ausgezeichneten Beiträgen hat *Dominic Marti* in unserer Zeitschrift die bauliche Entwicklung und architekturhistorische Bedeutung Chicagos ausführlich nachgezeichnet dargestellt («150 Jahre Chicago-Architektur», Heft 37/1986; «Chicago 1871–1985, Kontinuität und Diskontinuität», Heft 16/1987). Ich darf deshalb das Curriculum vitae die-



Die Stahlkonstruktion des Old Colony Building von Holabird & Roche 1894

ser Stadt und ihre auch in unzähligen anderen Publikationen schon ausgiebig porträtierten Markenzeichen für diesmal beiseite lassen. Von der irritierenden Vielfalt des Aussergewöhnlichen, die die wenigen Tage für uns bereit halten, bleibt auch so noch eine respekta-



Auditorium Building von Adler & Sullivan, 1889, heute Roosevelt University

ble Fülle, die in nicht mehr als einer lückenhaften Impression ihren Niederschlag finden kann.

«Der Name Chicago ist mit vielen Bildern verbunden. Für Brecht gilt die Stadt als Sinnbild des rohen Kapitalismus: die Welt der Schlachthöfe, der

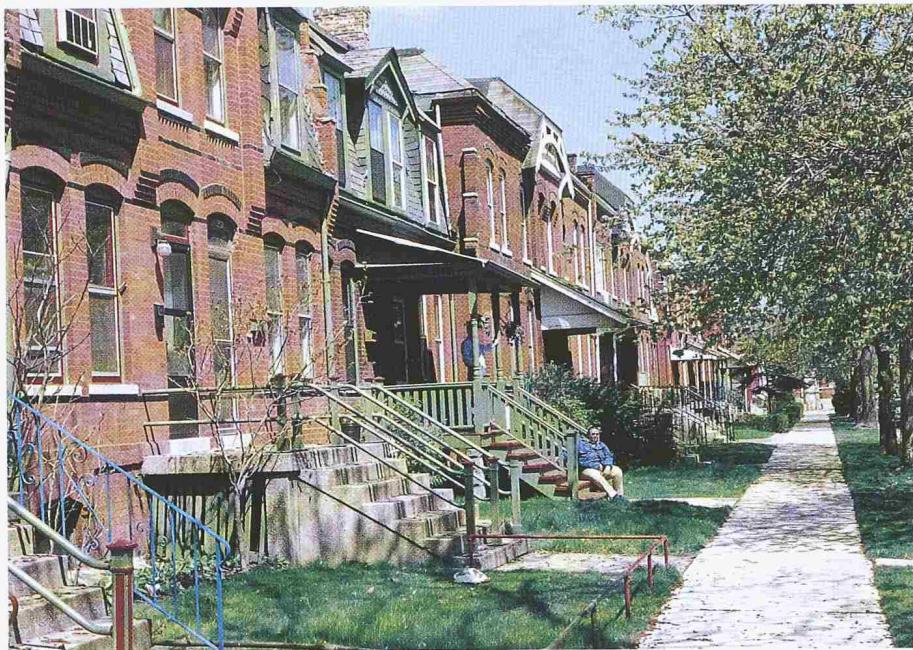
Gangster, eine kalte Stadt mit Nebel, Schnee und Eis, eine Stadt mit weitem Horizont, dem Michigansee, und der flachen Prärie, soweit das Auge reicht. Brecht erwähnt aber nicht, dass auf diesem Nährboden die Kapitale der modernen Architektur entstanden ist. Na-



Spiegelungen, rechts eine 30 m hohe Stahlplastik beim Northwestern Terminal



Kontraste, links die Fassadenstruktur der Marina Towers von Bertrand Goldberg, 1964



Pullman City, 1880-1884, Reihenhäuser

men wie Jenney, Richardson, Sullivan, Burnham, später Mies van der Rohe, Wright verbinden sich mit dieser Stadt.» Damit ist auch die Chicago-Schule angesprochen, die – damals natürlich nicht unter diesem Namen – nach dem verheerenden Brand 1871 sich mit den Begriffen Stahlskelettbau, Hochhäuser – noch keine Wolkenkratzer im heutigen Sinne –, Terrakotta-Verkleidung verbindet. Zwischen Dearborn Station und Art Insitute finden sich viele repräsentative Bauten aus der Zeit: Reliance (Burnham), Monadnock (Burnham/Root), Old Colony (Holabird & Roche), First Leiter (Jenney) usw.

Als glänzendes Beispiel und erstes Werk der Architekten Adler & Sullivan

gilt das Auditorium Building (1889) an der Michigan Avenue. Ursprünglich als Opernhaus, 400-Betten-Hotel und Bürohaus konzipiert, beherbergt es seit dem Umbau 1946 (Harry Weese) die Roosevelt-University. Der riesige Theaterraum wird noch heute als solcher genutzt – welchen Brandschutzworschriften er genügt, weiß ich allerdings nicht... am besten, man hofft, dass nicht sein kann, was nicht sein darf...

Pullman City

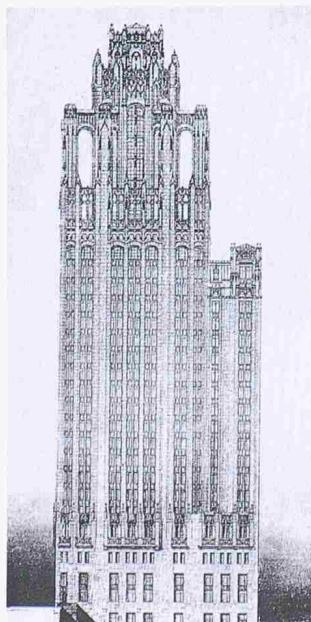
Nicht zur «Schule» gehörend, aber in einem anderen Sinne wegweisend wurde die heute als Denkmal von nationaler Bedeutung qualifizierte Pullman City. George Pullman, der Konstruk-

teur der weltbekannten Pullman-Wagen, erbaute die Industriesiedlung in den achtziger Jahren des letzten Jahrhunderts anschliessend an das riesige Fabrikareal mit vollständiger Infrastruktur wie Kirche, Schulen, Markt, Theater, Bank usw., eine Leistung von erstaunlichem Weitblick, wenn man sich einerseits die damaligen Unterkünfte des Industrieproletariats und andererseits die fortschrittliche Qualität des Pullmanschen Konzepts vor Augen hält. Die Wohnungen sind heute selbstverständlich restauriert und alle belegt. Ein Teil der ehemaligen Fabrikhallen ist noch erhalten und wird als Einkaufszentrum genutzt.

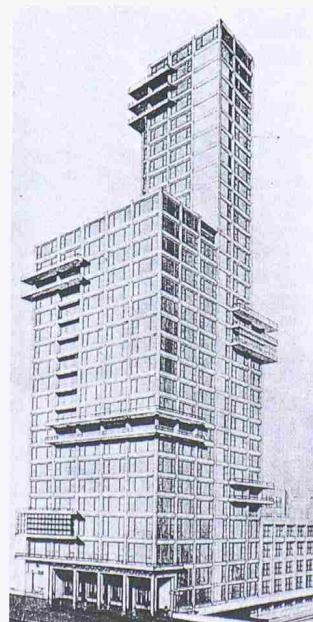
Chicago Tribune Tower

Ein Sprung in die zwanziger Jahre zu einem Gebäude, das wohl kaum durch seine architektonische Qualität, wohl aber durch den Wettbewerb und im besonderen durch die für damalige Zeit progressiven Konkurrenzentwürfe so berühmter Zeitgenossen wie Max und Bruno Taut, Gropius, Loos, Gerhardt, Eliel Saarinen, Duiker zu unverdientem Ruhm gekommen ist: das Verwaltungsgebäude der «Chicago Tribune». Der Wettbewerb «für das schönste und auffallendste Gebäude der Welt» wurde international im Sommer 1922 ausgeschrieben; über 200 Architekten, darunter zehn eingeladene amerikanische Teilnehmer, reichten Entwürfe ein. (95 Projekte wurden nicht beurteilt, da sie zu spät eingetroffen waren.) Für Preise standen 100 000 Dollar zur Verfügung, eine ungeheure Summe für damalige Begriffe. Preisgekrönt und zur Ausführung bestimmt wurde der hoffnungslos rückwärts gewandte neugotisch-bizarre

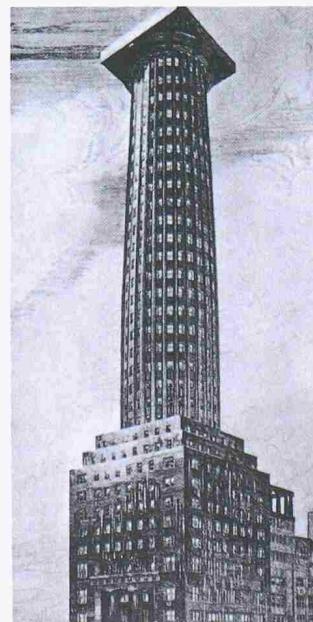
Vier Entwürfe im Wettbewerb der Chicago Tribune 1922, links das preisgekrönte und ausgeführte Projekt



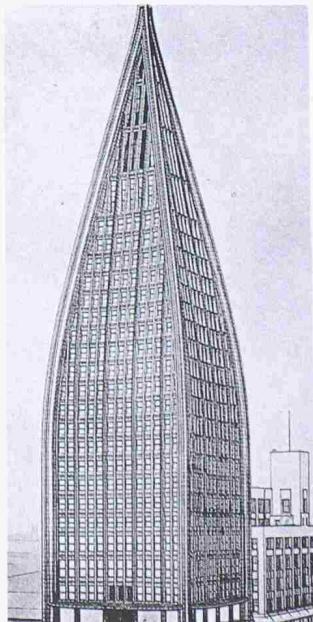
Entwurf Hood & Howells



Entwurf Walter Gropius



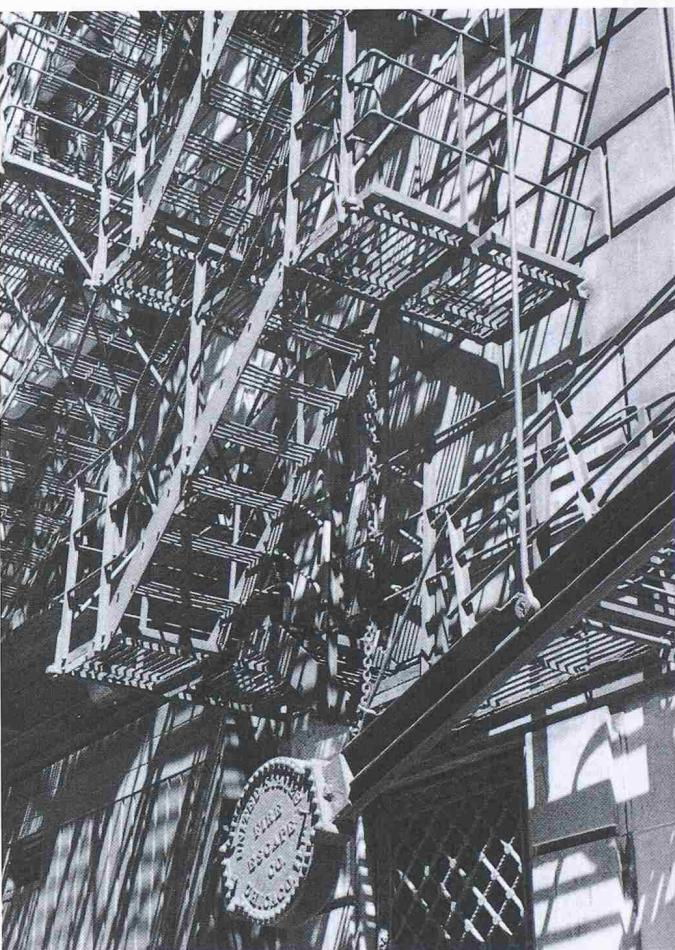
Entwurf Adolf Loos



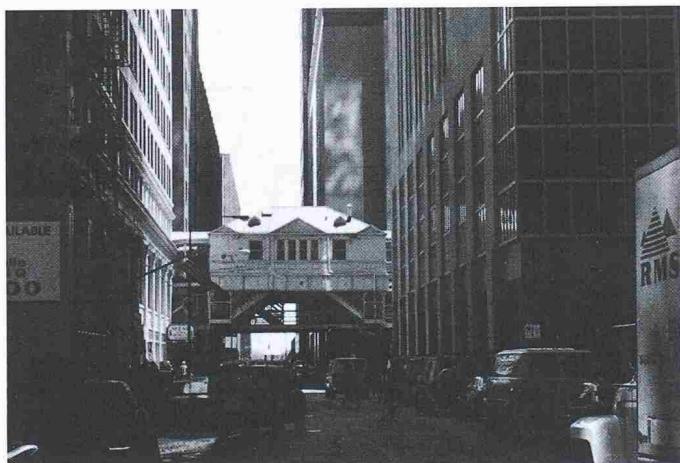
Entwurf Bruno Taut



Die Unterkonstruktion der Hochbahn



Eiserne Feuertreppen beleben die Fassaden ...



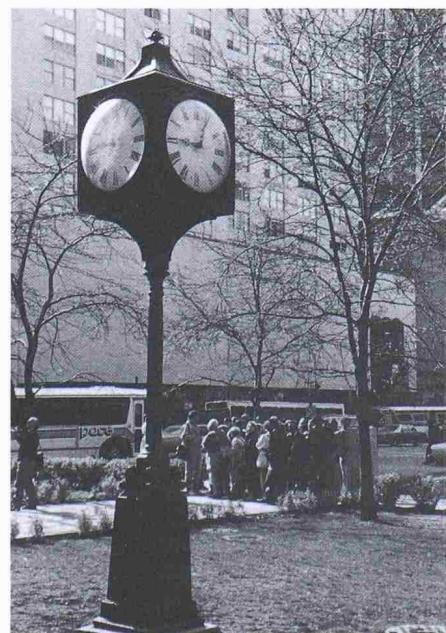
Station der Hochbahn

Turm von Hood & Howells, wie er heute am Chicago River zwischen Wrigley Building (1921, Graham, Anderson) und Equitable Building (1965 Skidmore, Owings und Merrill) steht.

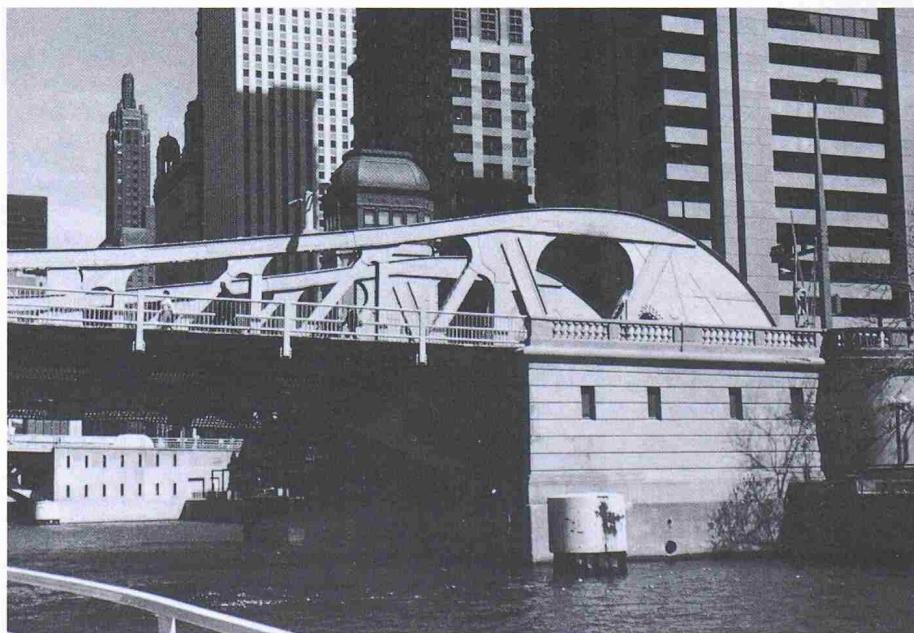
Nun fehlt in der Chronologie Frank Lloyd Wright, seine Bauten in Oak Park - u.a. sein eigenes Studio und Wohnhaus, Robie House bei der Uni-

versity of Chicago -, genauso wie *Mies van der Rohe*, sein ITT-Campus, seine Crown-Hall der Architekturschule am ITT. Ich lasse sie beiseite. Es sind Fixsterne der Baukunst oder doch zumindest die gedanklichen Wallfahrtsstempel unserer Studienzeit, wie sie zweidimensional im halbverdunkelten Hörsaal vor uns erstanden, es sind die Bau-

ten, die mich vor dem Betreten einmal zusätzlich Atem holen lassen, obwohl ich sie schon in- und auswendig kenne. In Falling Water (Wright), das wir später besuchen werden, hat die Wirklichkeit den Gedankenflug längst überholt: Da hält mitten im Walde ein grosser Parkplatz den Pilger vorerst in respektvoller Distanz, dann gelangt er an den



Morgenappell...



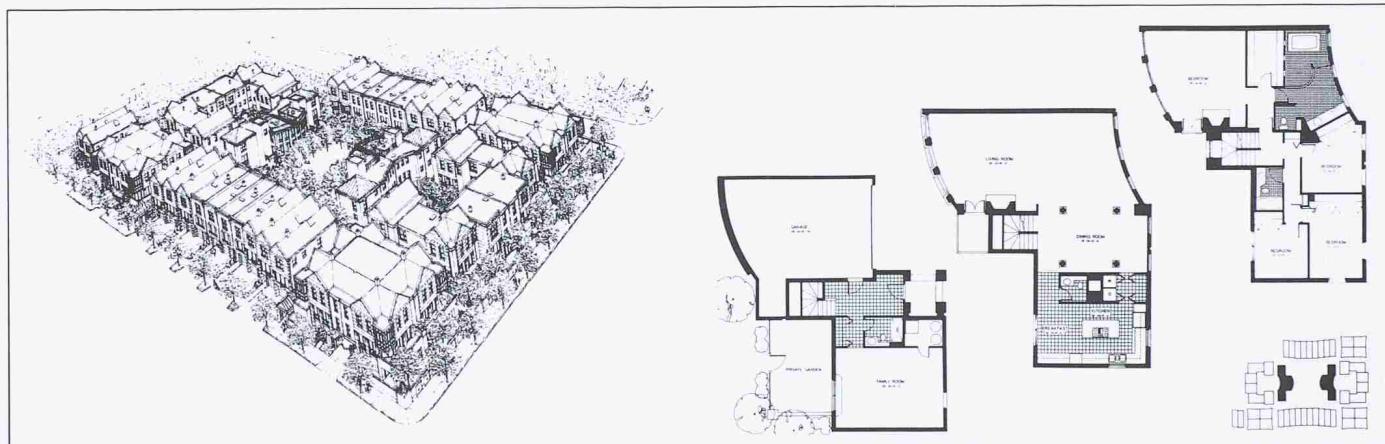
Aufklappbare Brücke über den Chicago River



Larrabee Commons Townhouses, Pappageorge & Haymes, 1988



City Commons Townhouses, Pappageorge & Haymes



Larrabee Commons, Perspektive, Grundrisse EG, 1. OG, 2. OG

Devotionalienläden vorbei zur Verpflegungsstelle, und endlich führt ihn ein romantischer Weg hinab zum Fluss und zum Wrightschen Prachtsbau, einer «Waldklausen» von besonderem Reiz tatsächlich, in der immerhin dreimal fünfzehn Andächtige gleichzeitig

durchgeschleust werden können – die Analogie sticht in die Augen.

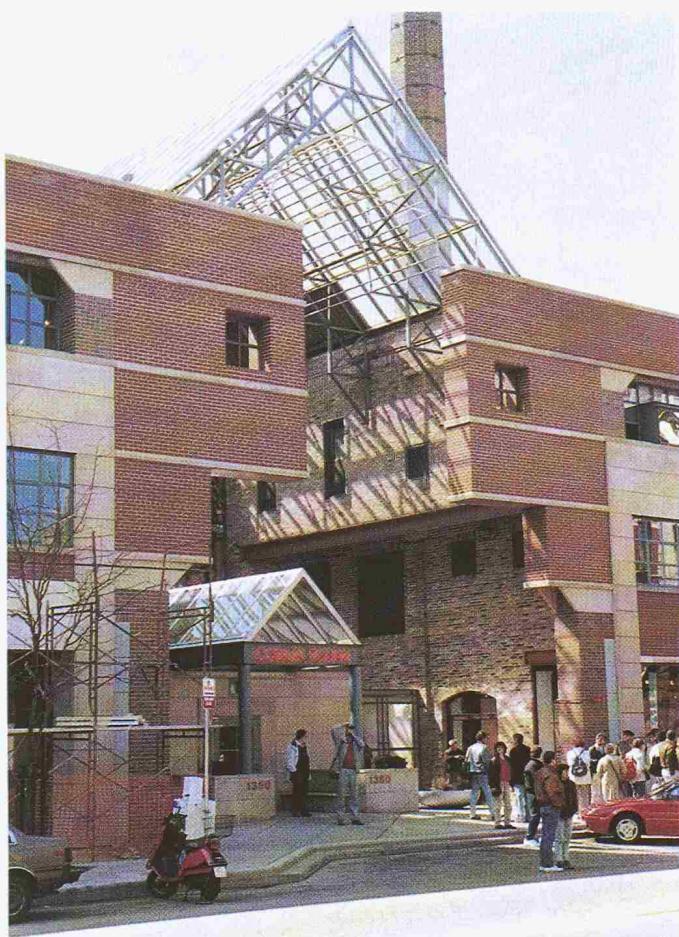
Cobbler Square

In Chicago treffe ich auf eines der erstaunlichsten Umnutzungsexperimen-

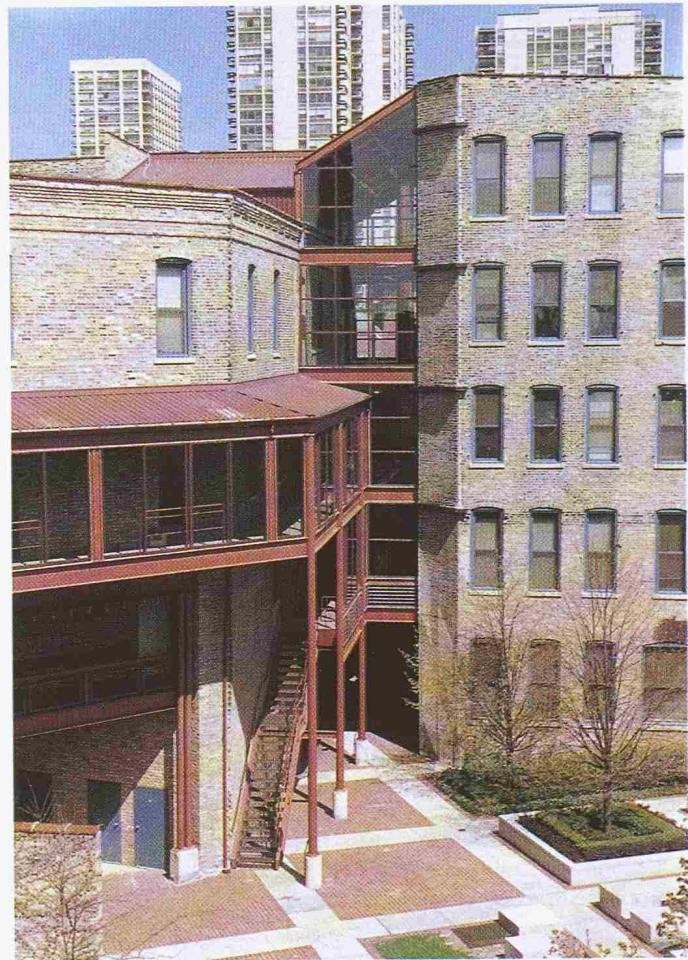
te, die ich je gesehen habe. Im Jahre 1981, nachdem die Dr. Scholl Inc., die bekannte Firma für Schuhe und Fußpflegeprodukte, weggezogen war, wurde für das gesamte Areal mit den nun leerstehenden Fabrikbauten eine Umnutzungsstudie erstellt. Das Ergebnis heute: Den Architekten (A. Schroeder, Murchie, Laya) gelang die Umwandlung des funktionell und architektonisch äusserst heterogenen Gevierts von gut zwei Dutzend untereinander verbundenen Fabrik- und Warenhausräumen in einen gestalterisch zur Einheit modifizierten Komplex von 297 Wohnungen. Die nach aussen beim Hauptzugang demonstrierte Symmetrie öffnet sich nach der mit einem Glasgiebel überdeckten Vorhalle in ein geschickt artikuliertes Nebeneinander von Alt und Neu, von fast spielerischem Umgang mit Versatzstücken des Fabrikbaus und neu eingefügten Verbindungsgängen aus Stahl. Die Wohnungen bieten weitgehende Freiheit in der persönlichen Ausgestaltung, da das Konzept ausser für Küche und Nasszelle kaum Trennwände vorsieht; es sind durchgehend einfache Rechteckgrundrisse. Der Bau wurde nach seiner Fertigstellung 1985 als «one of the most extraordinary new housing complexes in Chicago» qualifiziert.



Chicago. Die Lake Shore Apartments von Mies van der Rohe sind in die Jahre gekommen... Blick vom John Hancock Tower



Cobbler Square, ehemals Schuhfabrik Dr. Scholl, 1982 zu Wohnzwecken umgebaut, Eingangsbereich



Cobbler Square, Gallerien, Verbindungsgebäude und Treppen in Stahl

Neue Siedlungen

Der Besuch von zwei neu erstellten Wohnkomplexen in einem Außenbereich von Chicago hinterlässt unterschiedliche Eindrücke. Beides sind gleichsam Reihenhauskomplexe in Kompaktbauweise: *Larrabee Commons Townhouses*: eine etwas merkwürdige Mischung von Giebel-, Flach- und Zeltdachbauten in aufdringlicher Axialität geordnet, mit einer bescheidenen Grünanlage im Zentrum; einzelne Häuser sind zum Teil sehr grosszügig ausgelegt, die Zugänge und Zwischenräume sind andererseits sehr eng (Architekten: Papageorge, Haymes). Die *City Commons Townhouses*: eine einfache Rechteckkomposition mit Bauten im Zentrum schafft eine ausgesprochen freundliche Atmosphäre, der Aufbau ist einfach und deshalb leichter fassbar als in der Larrabee-Siedlung. (Architekten: Papageorge, Haymes).

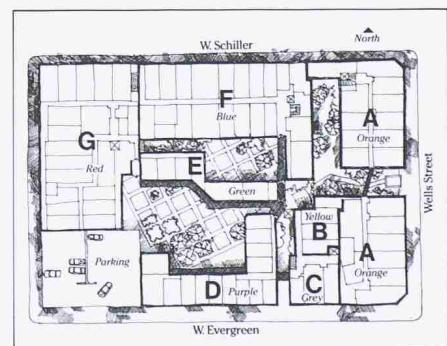
Das Chicago der grossen Namen

Die beiden Beispiele zeigen nicht die spektakuläre Seite Chicagos, sie fehlen im Bild, das man sich gemeinhin von dieser Stadt macht, sie erlauben aber augenfällige Vergleiche in einer Sparte, in der wir uns eher heimisch fühlen als in den faszinierenden, aber letztlich

doch fremden Dimensionen innerstädtischer Bauten etwa des jüngsten Dezenniums.

Damit bin ich bei denjenigen Architekten angelangt, deren Tätigkeit das «moderne, repräsentative» Chicago prägt: *Perkins & Will - Kohn, Pedersen, Fox - Skidmore, Owings, Merrill* (John Hancock Tower, Sears Tower!) - Bertrand Goldberg (Marina Towers) - *Murphy & Jahn* (State of Illinois Center, United Airlines Terminal); wir sind vielen ihrer Werke begegnet, einige haben wir gleichsam in flagranti erlebt: das State of Illinois Center anlässlich eines von der FGA offerierten Buffets; die Rundansicht vom 94. Stockwerk des John Hancock Tower am ersten Tag lehrt uns erstmals das Staunen - Chicago in Panorama-Vision -, das uns fortan, mit Unterbrüchen, durch unsere ganze Reise begleiten sollte. Kurz: Es sind die Hits - etwas feiner «Les Must de Chicago...» Die Aufzählung möge genügen; sie sind wie gesagt in unserer Zeitschrift von *Dominic Marti* bereits beschrieben worden.

Wir verlassen Chicago, das «Bismarck»-Hotel, die lärmige Hochbahn, die sich in unglaublich engen Kurven durch die Strassenschluchten zwängt und deren Unterbau unseren Korrosionsleuten



Cobbler Square, Situation

das Fürchten lehrt; wir verlassen unsere Gastgeber im Büro Perkins & Will, die uns dank persönlicher Beziehungen unseres Reiseleiters Einblick in die Arbeitsweise - vielleicht besser: Produktionsverfahren - einer der grössten amerikanischen Architekturfirmen ermöglicht haben; wir verlassen die University, die Börse, den Wasserturm, der als einziges Relikt aus dem alten Chicago die verheerende Brandkatastrophe überdauert hat.

St. Louis - das Tor zum Westen

Wir erreichen St. Louis zu nachtschlafender Zeit. Die Groteske beim Verlassen des Zuges erinnert uns drastisch an



St. Louis Union Station, Ladenstrasse im Innern



St. Louis Union Station, die Geleisehalle wurde zum Teich

die Tatsache, dass die grosse Zeit der Eisenbahnen in Amerika nur noch in den Auslagen der Buchläden oder bestenfalls bei Märklin weiterlebt: Ein überdecktes hölzernes Geviert mit Popcorn-Automat und Coca-Cola-Tränke empfängt uns, zehn Taxifahrer rangeln um unsere Gunst, derweil der Mann hinter der Gepäckausgabe, unseren Scheinen beharrlich misstrauend, müde und uninteressiert seinen Laden bis auf weiteres geschlossen hält.

Vom alten Glanz – in neuer Tünche allerdings – erleben wir bereits am andern Morgen eine bemerkenswerte Kostprobe: die St. Louis Union Station, um 1890 erbaut und von Sullivan reich dekoriert, jüngst von *Hellmuth, Obata & Kassabaum* restauriert und neuer Nutzung zugeführt. Nach einer wohl etwas gewalttätigen Metamorphose im Innern birgt der imposante Komplex heute ein phantastisches Gemenge von

Lustbarkeiten jeder Art: stimulierende Ladenstrassen, Restaurants und Verpflegungsmöglichkeiten für jeden Geschmack; in der riesigen Geleisehalle schaukeln kleine Boote auf den Wellen eines künstlichen Teiches, die einstige Bahnhofshalle dient dem eingefügten Hotel als feudaler Empfangsbereich...

Mit der Washington University in St. Louis hat es seine besondere Bewandtnis: Seit vielen Jahren sind Schweizer Architekten dort gern gesessene Gastdozenten. Auf den alten Lehrprogrammen findet man Namen wie *Dolf Schnebli* – von ihm stammt die juristische Fakultät, leider nicht mehr ganz im ursprünglichen Zustand, in einem eigenständigen Formenvokabular, das sich wohltuend von der verkrampften Neu-Neugotik der nahen Campus-Umgebung abhebt –, *Alfred Roth, Jakob Schilling, Lorenz Moser, Cedric Guhl, Jean-Claude und Elisabeth Steinegger, Walter Ramseier*, aber auch *Gottfried Böhm, Udo Kultermann, Hollein und Fumihiko Maki*. Da die Universität ausschliesslich durch private Mittel finanziert wird, kann sie sowohl die Gestaltung des Lehrplanes wie auch den Selektionsmodus der Studenten verhältnismässig frei bestimmen.

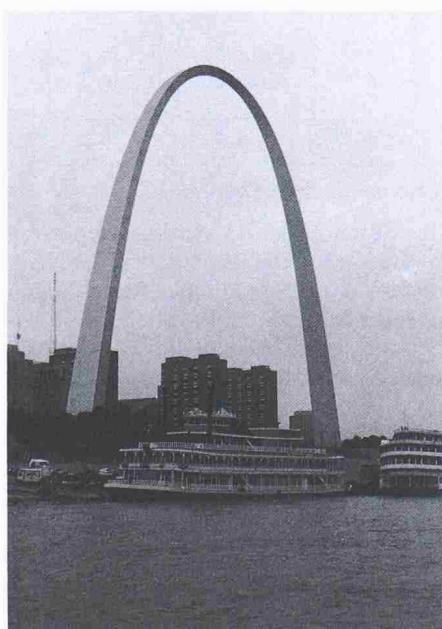
In St. Louis schnuppern wir noch einmal Büroluft in einer Grossfirma: *Hellmuth, Obata & Kassabaum* beschäftigt heute als viertgrösstes Architektur- und Ingenieurbüro der USA 800 Mitarbeiter von London bis Hongkong. Zu den Hauptwerken zählen das Air and Space Museum in Washington, die King Saud University in Riyad u.a. und nicht zuletzt die Restaurierung der Union Station in St. Louis. Ob ich hier arbeiten möchte? Die Atmosphäre ist erstaunlich ruhig, weitab von jeder Hektik, die Arbeitsplätze sind hell und bieten trotz der grossen Mitarbeiterzahl in begrenztem Mass auch für Individualisten einen gewissen persönlichen «Auslauf». Einzelbüros in unserem Sinne

gibt es allerdings – wie übrigens auch bei Perkins & Will – erst im Bereich der höheren Chargen, und selbst dort sind es meist Glashäuser... Zum Empfang bemüht sich der Meister persönlich um uns – eine Geste der Zuvorkommenheit, die wir übrigens nicht nur bei Obata, sondern überall bei ähnlichen Gelegenheiten – es waren deren recht viele auf unserer Reise – erleben dürfen.

Saarinen gigantischer Parabelbogen aus Stahlbeton, das Jefferson National Expansion Memorial am Mississippi-Ufer, im Zusammenhang mit Thomas Jeffersons Bestreben, die Vereinigten Staaten nach Westen auszuweiten auch «The Gate to the West» genannt, bedeutet für uns nicht nur ein technischer und ästhetischer Geniestreich des 38jährigen Finnen, er markiert ebenso das Ende unseres Vordringens ins Landesinnere. Die Mississippi-Landschaft an dieser Stelle – soweit wir sie auf einer kurzen Schifffahrt überschauen können – gibt sich heute weder besonders freundlich noch abwechslungsreich – dazu passend das Riesensandwich!

New Harmony-Louisville-Columbus

Unsere Reise nimmt nun wieder Kurs nach Osten, die Erlebnisdichte wird geringer, da fortan ein Greyhound-Bus den Rhythmus unserer Besichtigungen mitbestimmt. Die Fahrt führt vorerst in den Südwesten von Indiana nach New Harmony, einer kleinen, 1814 von einer deutsch-lutheranischen Sekte gegründeten Stadt mit heute weitgehend musealem Charakter. Ihr Name ist zumindest für Architekten gleichbedeutend mit *Richard Meiers* «Atheneum» (1975), ein Informationszentrum als völlig singuläre, blendend weisse «Skulptur» mitten im satten Grün der sanft gewellten Landschaft! Das Unverwechselbare an Meiers Kunst hat inzwischen

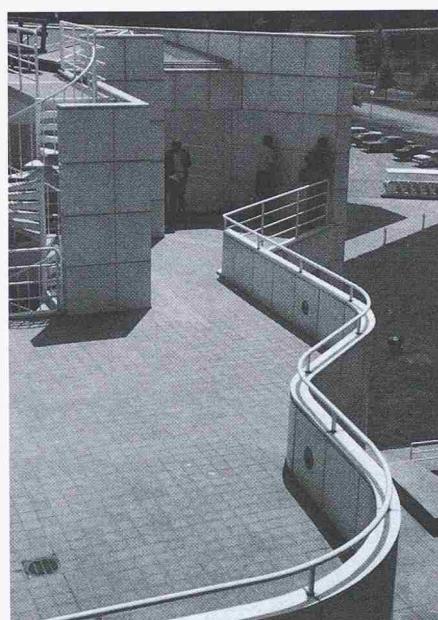


Jefferson National Expansion Memorial in St. Louis. In dem über 200 m hohen Bauwerk führt eine Kabinenbahn bis zum Scheitelpunkt

schen viele Nachahmer gefunden – nicht immer zum Wohle der Zunft...

Das Humana Building von *Michael Graves* in Louisville: Ein grösserer Kontrast zum Vorangegangenen ist kaum denkbar. Ich kann der hypertrophen Selbstbespiegelung nicht viel abgewinnen, im Innern umfängt mich Bombast in Form und Material, eine mager süchtige «Large standing woman» von *Alberto Giacometti*, durch die zentrisch grossflächig strukturierte Bodenzeichnung auf die Raummitten fixiert, verwandelt die Lobby – fast – in einen Kultraum... Der Wolkenkratzer ist 1985 entstanden.

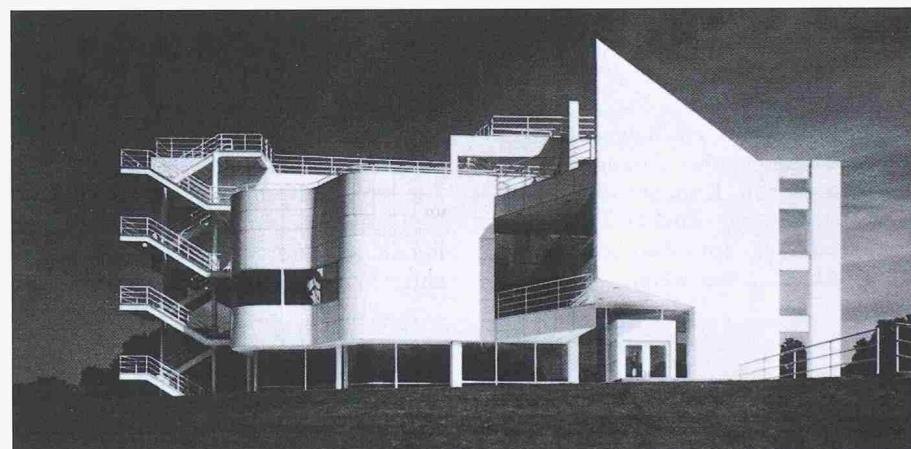
Columbus, Indiana, das wir abends spät erreichen, ist ein architektonisches Unikum – die an sich unbedeutende Kleinstadt ist «America's densest concentration of contemporary architecture!» Was wir hier zu sehen bekommen, ist in der Tat ein hochkarätiger Architekturlehrpfad: Zeitlich am Beginn steht – eher zufällig – *Eliel Saarinens* Kirche (1942); Ausgangspunkt und eigentliches Stimulans für den nachfolgenden Prominenten-Boom war aber der Mangel an Schulen und der auf diesem Hintergrund erwachsene Vorschlag der Cummins Engine Company Inc., die Kosten für neue Schulen zu übernehmen unter der Bedingung, dass herausragende amerikanische Architekten zum Entwurf eingeladen würden. Zwölf Schulen wurden auf diese Weise erstellt. Im Sog dieser Entwicklung entstanden dann eine stattliche Zahl weiterer öffentlicher Gebäude. Die Namenliste der versammelten No-



Dachgeschoss



Treppenanlage



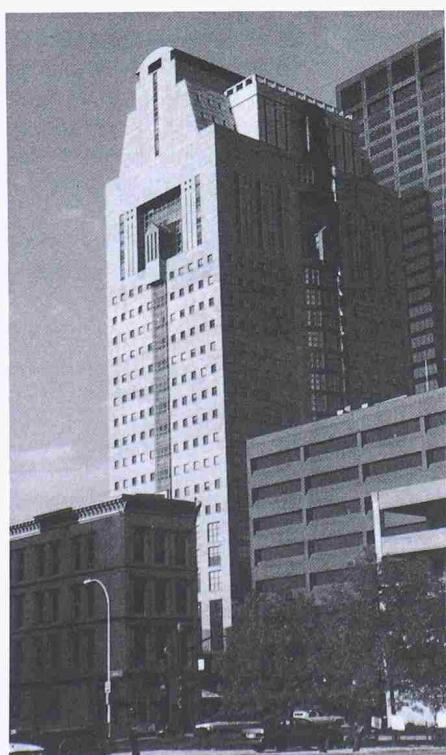
New Harmony, Atheneum von Richard Meier

tabeln ist imponierend: *Eliel und Eero Saarinen*, *Harry Weese*, *Venturi & Rauch*, *I.M. Pei*, *Kevin Roche*, *John Dinkeloo*, *SOM Skidmore/Owings/Merrill*, *Mitchell-Giurgola*, *Cesar Pelli*, *Richard Meier*, *Gwathmey Siegel*, *Henry Moore*, *Jean Tinguely*... Ein architektonisches Dauerspektakel, und über den Tourismus fällt für die Stadt auch noch einiges ab... Schade, dass wir im Schnellverfahren die Schaustücke hinter uns bringen müssen.

Bahnhöfe werden wir in Washington sehen: Die Central Station hier ist allerdings noch in Betrieb, aber auch hier wurden in grossem Stil Läden, Restaurants usw. eingebaut.

Hoch über dem Ohio-Fluss befindet sich an einem Steilhang die Siedlung «The Cloister» von *Hardy, Holzmann & Pfeifer*. Sie umfasst 17 Hausteile. Die Holzrahmenstruktur wird durch Holzstäbe im Hang abgestützt – ein fragiles Kunststück, das mich irgendwie an die Hängenden Klöster Chinas gemahnt. Das feingliedrige Siedlungsmuster wird im wesentlichen von nur zwei varierten Grundrisstypen erzeugt. Im Hauptsitz der Firma Procter & Gamble von *Kohn, Pedersen, Fox* (1985) erleben wir nochmals Repräsentationsarchitektur in reinster Ausprägung: die massigen Zwillingstürme – Procter & Gamble, Gamble & Procter...?

Von einem äusserst sympathischen, leider nächtlichen Zwischenhalt auf dem Weg nach Washington ist noch zu berichten. In Charleston, der Hauptstadt von West Virginia, empfangen uns die



Louisville, Humana Building von Michael Graves, 1985

Cincinnati-Charleston-Parkersville

Es bleiben drei wichtige Wegmarken. *Cincinnati*: Der gewaltige Union Terminal wird für 55 Mio. Dollar restauriert und umgenutzt. Nach einem gescheiterten Versuch mit einem Einkaufszentrum soll nun im Sommer 1991 die Cincinnati Historical Society und Cincinnati Museum of Natural History Gastrecht erhalten. Ein letztes Beispiel für die Umnutzung ehemaliger



St. Louis, Spiegelungen, rechts das Humana Building von Graves

Vertreter der dortigen Architekten-
schaft nachts gegen 11 Uhr im hell erleuchteten Capitol mit Pizza, Kuchen, Bier und Wein... Ich habe Mühe, mir die Szene umgekehrt vorzustellen: mit amerikanischen Kollegen zu nächtlicher Stunde bei Züri-Gschnätzletem und Hallauer im Zürcher Kaspar-Escher-Haus... wer weiß?

Die letzte Etappe führt uns noch zur University of Virginia in Parkersville. Die Hochschule wurde von Thomas Jefferson, 3. Präsident der Vereinigten Staaten und Architekt, um 1820 erbaut. Die majestätische Anlage gruppert sich um eine riesige rechteckige, von herrlichen Bäumen gesäumte Grünfläche, von deren Schmalseite die Rotun-



da, eine verkleinerte Nachbildung des Pantheons in Rom, die an antiken Vorbildern orientierten Universitätsbauten beherrscht.

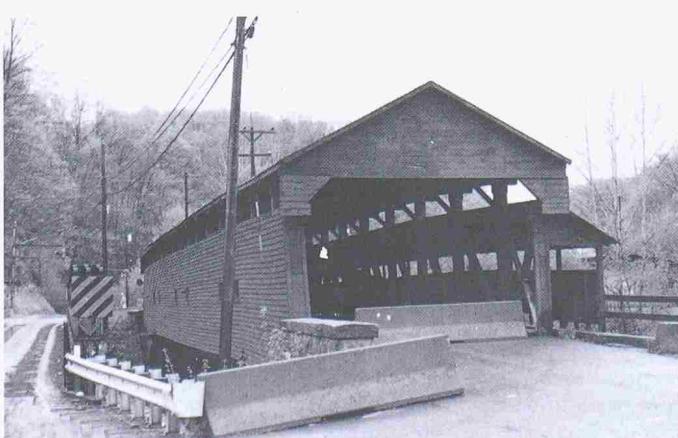
Nun bin ich am Ende meines Bilderbogens. Ein unverbindliches Postludium in Washington und meine zusätzlichen Tage in New York zählen nicht mehr dazu. Auch musste vieles auf der Streck-



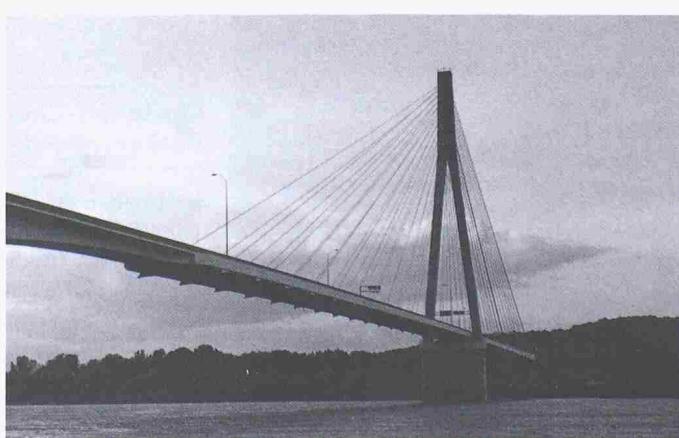
Columbus, Bibliothek von I.M. Pei, Skulptur «Large Arch» von Henry Moore, 1971



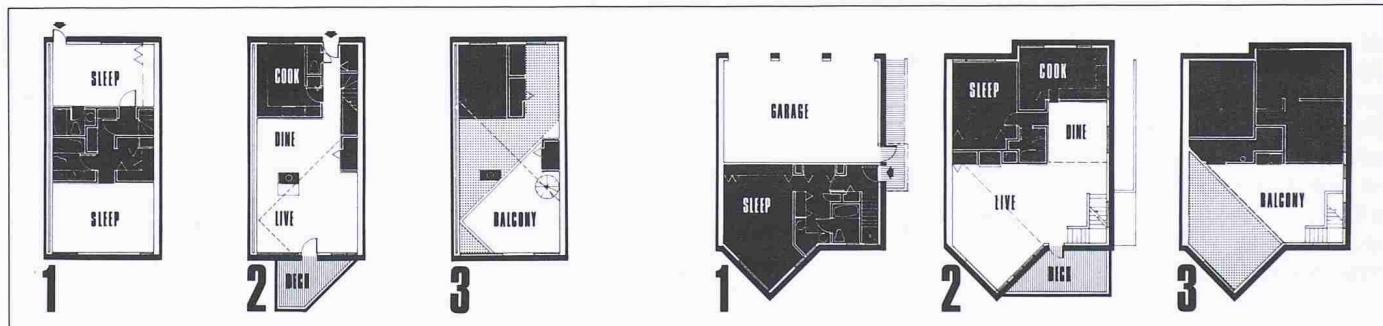
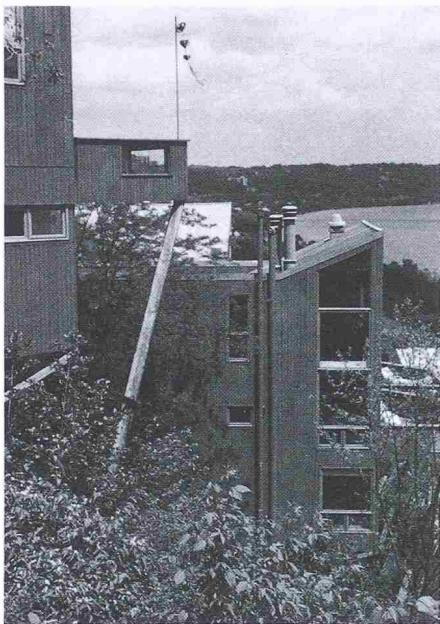
Columbus, Kirche von Eero Saarinen, 1964



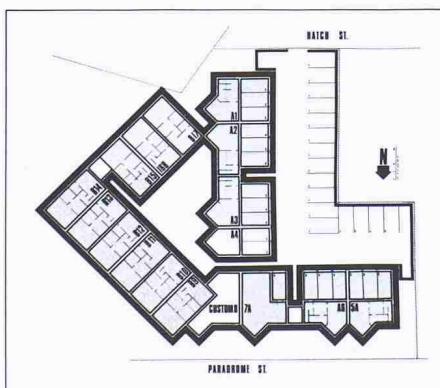
Die alte Holzbrücke von Barrackville steht unter Denkmalschutz



East Huntington Bridge



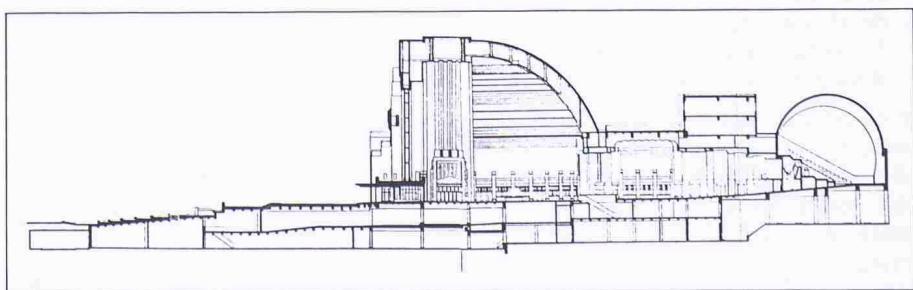
Cincinnati, «The Cloisters», Siedlung über dem Ohio-Fluss



«The Cloisters», Situation

ke bleiben: die herrliche Landschaft West Virginias, die Weinberge, die Gastfreundschaft unserer amerikanischen Kollegen, Geschichtliches, Kulinarisches... Ich breche ab und danke allen, die in irgend einer Weise zum Gelingen der Reise beigetragen haben, vor allem aber *Dominic Marti*, der mit ausserordentlicher Sachkenntnis das Unternehmen vorbereitet, durchgeführt und mit augenfälliger Erleichterung auch zum glücklichen Abschluss gebracht hat.

Adresse des Verfassers: *Bruno Odermatt*, dipl. Arch. ETH/SIA, Redaktor, Schweizer Ingenieur und Architekt, Rüdigerstr. 11, Postfach 630, 8021 Zürich.



Cincinnati, Union Terminal, wird umgebaut und ab 1991 als Museum genutzt