

**Zeitschrift:** Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art  
**Band:** 48 (1961)  
**Heft:** 10: Verkehr und Städtebau  
  
**Rubrik:** Stadtchronik

### **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](#)

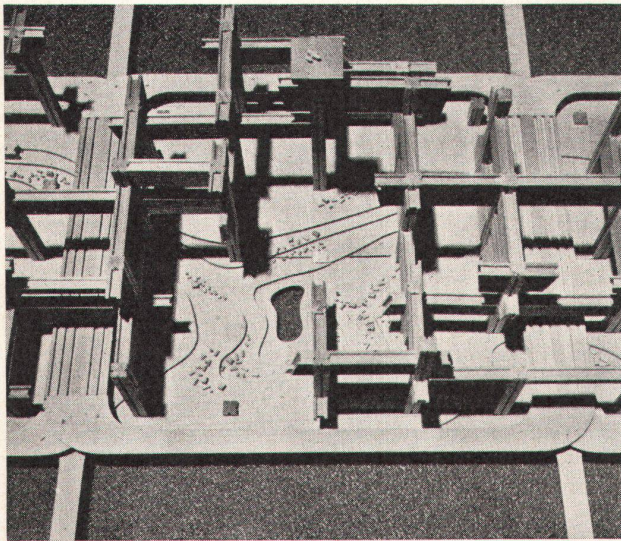
### **Terms of use**

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](#)

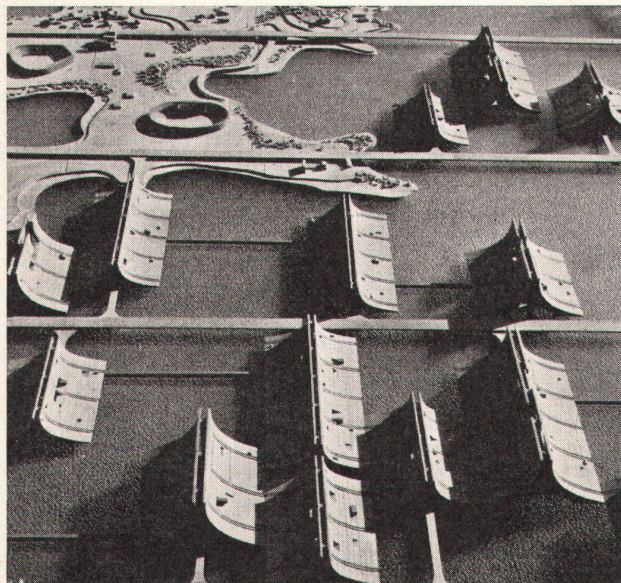
**Download PDF:** 15.01.2026

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





3



4

Bürogebäude in der Straßenachse

4  
Wohngebäude auf dem Wasser

Photos aus: The Japan Architect, April 1961

Untergrundbahn) die überlieferte Stadtstruktur relativ gut beibehalten werden, so verlangt der private Verkehr ein völlig neues System der Stadt, in welchem der Verkehr und die Architektur integriert sind.

Die heutige Riesenstadt stammt immer noch aus den ersten Anfängen des Städtebaus, wo sich die Gebäude um einen zentralen Kern (Hauptplatz, Burg, Tempelbezirk) gruppieren. So entstand die radiale Stadt, in der radiale Verkehrswege vom Zentrum ausstrahlen beziehungsweise auf dieses zuführen. Die heutigen Verkehrsansprüche lassen sich im überlieferten radialen Stadtsystem nicht mehr bewältigen, denn die Kon-

zentration der einzelnen Stränge im Zentrum führt zu Verstopfungen.

Aus diesen Überlegungen heraus legt das Architektenteam folgende Ziele für eine Reorganisation von Tokio fest:

1. Übergang von der radialen Struktur in eine lineare Entwicklung.
2. Finden einer Einheit für die Struktur, den Verkehr und die Architektur der Stadt.
3. Finden einer neuen städtischen Raumordnung, welche die unbeschränkten, individuellen Bewegungsmöglichkeiten der modernen Gesellschaft widerspiegelt.

Die Lösung dieser drei Aufgaben erfolgt auf ungewöhnliche Weise: Anknüpfend am heutigen Stadtzentrum von Tokio, wird eine neue City-Achse in die Meeresbucht gelegt. Diese hat im Endzustand die Form einer Kette mit 23 Gliedern, von denen jedes  $1 \times 1$  km mißt. Die Glieder werden gebildet durch gewaltige mehrstöckige Ringverkehrsstraßen in Form von Kreisel, wobei von Kreisel zu Kreisel die Drehrichtung ändert. Je drei Glieder werden in einer Gruppe zusammengefaßt, je drei Gruppen zu einer 9 km langen Einheit. Die Straßen können dank der neuartigen Kreiselstruktur bis 20000 Autos pro Stunde in beiden Richtungen aufnehmen. Jedes Glied besitzt Parkierungsmöglichkeiten für 40000 Autos, die ganze Achse also Raum für eine Million Fahrzeuge. In den Gliedern werden hauptsächlich Geschäftshäuser mit hoher Ausnützung errichtet. Auch die ganze Regierung und Verwaltung ist in einem Element von drei Gliedern untergebracht. Ein Dreierglied dient zur Aufnahme eines neuen Hafens von Tokio. Quer zur Achse laufen Seitenstraßen ins Meer hinaus; an ihnen liegen riesige künstliche Wohnhügel aus gekrümmten Betonflächen. Alle Bauten sind im Meeresgrund fundiert. Die äußeren Verkehrsstränge führen über eine Kette von Hängebrücken von je 1 km Spannweite. Die Bürogebäude sind als Brücken von 250 m Spannweite von Treppenturm zu Treppenturm gespannt. Die höchsten Türme ragen 300 m hoch empor. Der öffentliche Verkehr in der Achse wird durch Einschienen-Hängebahnen bewältigt.

Der Vorschlag fesselt durch seine klare Begründung, durch den logischen Aufbau und durch die weitgetriebene formale Lösung. Er überrascht durch die Unbekümmertheit und Eleganz, mit welcher er sich über die ungeheuren Schwierigkeiten der Landbeschaffung und der Konstruktion hinwegsetzt. Er bestürzt durch die größtewahnsinnig anmutenden Dimensionen, durch die Negierung des bis heute Gewachsenen und durch das Umstoßen der heute gebräuchlichen Maßstäbe im Städtebau.

Eine sachliche Kritik steht dem Außenstehenden ohne genaue Kenntnis der örtlichen Gegebenheiten nicht zu. Immerhin seien einige zweifelnde Gedanken erwähnt: So sehr die Verfasser betonen, eine Einheit von Struktur, Verkehr und Architektur gesucht zu haben, so wenig kann man sich des Eindrucks erwehren, der alleinige Ausgangspunkt seien das Automobil und dessen optimale Führung gewesen. Der menschliche Maßstab läßt sich nur in der Detailarchitektur finden; in der Stadtstruktur ist er sicherlich verlorengegangen. Das Problem des öffentlichen Verkehrs, dessen richtige Lösung unter Umständen eine viel rationellere Stadtstruktur ermöglichen würde, wird nur am Rande berührt. Die Aufgabe des überlieferten Stadtgedankens der radialen Kristallisation um ein oder mehrere Zentren zugunsten einer Achse, die ins Ungewisse läuft, mahnt an den vielzitierten Verlust der Mitte unseres Zeitalters. Der Hauptgedanke des Projektes, einen neuen, bisher ungenutzten Baugrund im Ozean zu erschließen, läßt daran denken, ob nicht den schwierigen Problemen der Anknüpfung an Bestehendes, der Struktur einer Gesellschaft und der organischen Entwicklung aus dem Wege gegangen wurde und dafür viel größere, technische Schwierigkeiten in Kauf genommen werden.

Fritz Schwarz

## Stadtchronik

### Planen und Bauen in Warschau

*Der polnische Architekt Tadeusz Barucki besuchte diesen Sommer für kürzere Zeit die Schweiz. Als ehemaliger Sekretär der polnischen Architektenvereinigung kennt Barucki nicht nur die Lage der Architektur in Polen, sondern er konnte sich durch verschiedene Reisen auch einen Überblick über die heutige Situation der Architektur in anderen Ländern des Ostblocks verschaffen. Wir benützen deshalb die Gelegenheit, in einer kleinen Reihe von Berichten aus seiner Feder einen Überblick über den Stand der Architektur und der Planung in diesen Ländern zu geben. Dabei soll nicht nur die deutliche Wendung in der Architekturkonzeption, sondern auch eine gewisse Kritik an den bisherigen Resultaten zum Ausdruck kommen.*

Die Redaktion

Wenn man über das Warschau von heute schreiben will, kann man nicht umhin, sich an die beispiellose Zerstörung dieser Stadt während des letzten Krieges zu





1



2

erinnern. Von den 1300000 Einwohnern Warschaws aus der Vorkriegszeit sind weniger als 150000 übrig geblieben. Diese wenigen Geretteten bewohnten meistens das rechte Weichselufer. Über 75000000 m<sup>3</sup> des Bauvolumens wurden zerstört. Der Stadtteil auf dem linken Weichselufer wurde zu 93% in Trümmer gelegt. Von den 800 bedeutendsten Baudenkmälern der Stadt wurden kaum neun Objekte verschont. Es bedurfte ungewöhnlicher Willenskraft und eines starken Glaubens an die Zukunft, um in den schweren Wintertagen des Jahres 1945 gegen die Versuchung anzukämpfen, dieses tragische Trümmerfeld aufzugeben und die Hauptstadt Polens in eine andere Stadt zu verlegen.

Der Wiederaufbau Warschaws gliedert sich deutlich in mehrere Etappen. In der ersten Zeit beschränkte man sich auf provisorische Wiederherstellungsversuche im Sinne der Vorkriegsstruktur der Stadt. In den nächsten Jahren, bis etwa 1949, folgten der weitere Aufbau und die Neugliederung der Stadt, basierend auf den modernen Konzeptionen der Urbanistik und Architektur. Besonders charakteristisch für diese Etappe war der Bau der West-Ost-Verbindungsachse<sup>1</sup>, welche die alten, historischen Teile Warschaws durchstoßen sollte. Um diese kulturgeschichtlich wichtigen Teile der Stadt nach alten Vorbildern wiederherstellen zu können, hat man diese wichtige Verbindungsachse teilweise in einen Tunnel verlegt.

In der folgenden Etappe 1949–1956 stellte sich das Problem des Wiederaufbaus vieler historischer Baudenkmäler in ganz Polen und speziell in Warschau.

<sup>1</sup> Verbindungsachse Ost-West; Architekten: Jankowski, Knothe, Sigalin, Stepinski.

Die falsche Deutung des sogenannten «sozialistischen Realismus» machte vielen polnischen Architekten die Lösung dieses schwierigen Problems nicht leicht. Wenn man heute die damals gewählten Richtlinien betrachtet, muß man zugeben, daß die getreue Rekonstruktion der wertvollen Baudenkmäler in dieser schwierigen Situation nicht die schlechteste Lösung war.

Besonders beachtenswert war die Rekonstruktion der historischen Kernteile Warschaws, der «Alten und Neuen Stadt», welche viele erbitterte Diskussionen hervorgerufen hat<sup>2</sup>. Theoretisch bestand nämlich die Möglichkeit, diesen völlig ausgestorbenen und vernichteten Teil als einen vollkommen modernen Stadtkern aufzubauen, wie man das bereits in manchen Städten in Westeuropa realisiert hat.

Im Falle Warschaws mußte man in die-

sen Diskussionen noch andere Momente berücksichtigen. Warschau, und besonders sein Herzstück – die «Alte Stadt» –, wurde nicht nur während der Kampftage des Warschauer Aufstandes vernichtet, sondern auch nach seiner Kapitulation systematisch und nach einem genauen Plan Straße für Straße, Haus für Haus durch spezielle Vernichtungskommandos zerstört. Auf diese Weise wollte man nicht nur die Stadt materiell vernichten, sondern auch die Zeugnisse der jahrhundertlangen kulturellen Entwicklung des Volkes zerstören.

1 Die wiederaufgebaute Altstadt von Warschau, im Vordergrund das rekonstruierte Eingangstor

2 Die wiederaufgebaute Altstadt, im Vordergrund die neue Straße West-Ost-Magistrale

3, 4 Baubestand eines Quartiers von Warschau vor und nach der Zerstörung

<sup>2</sup> Altstadt, Arbeitsgemeinschaft unter der Leitung von Architekt K. Juzmy.

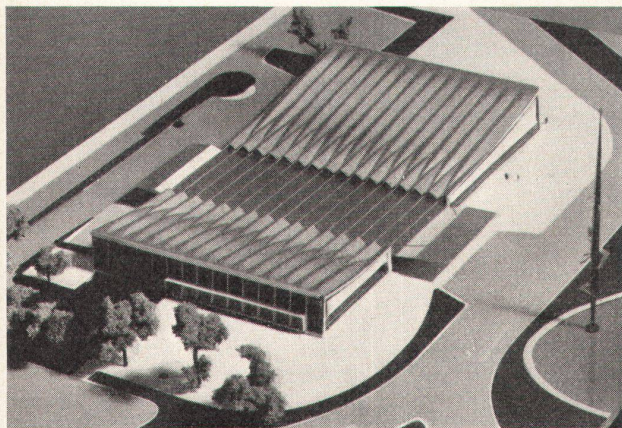


3



4

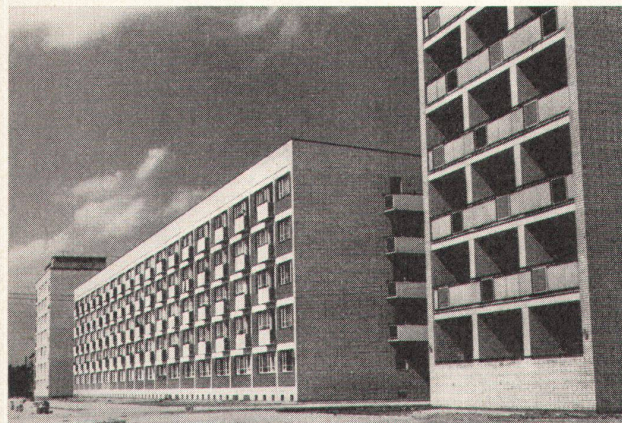




5



7



8



9



6

Man entschloß sich daher zum getreuen Wiederaufbau dieses Teiles von Warschau, um den kommenden Generationen diese Zeugnisse der kulturellen und geschichtlichen Bedeutung Polens übermitteln zu können. Wenn man heute diese Altstadt betrachtet und die Meinungen der Bewohner der Stadt und der fremden Besucher anhört, kann man annehmen, daß der Entschluß des Wiederaufbaus in alter Form voll gerechtfertigt war. Selbstverständlich hat man beim Wiederaufbau die gründliche Sanierung der früher teilweise vernachlässigten und überfüllten Wohnquartiere durchgeführt. Das Innere der wiederaufgebauten Alttadthäuser beherbergt heute moderne und gesunde Wohnungen. Die letzte Etappe des Wiederaufbaus, das Erbauen des neuen Warschau, dauert bis heute. Charakteristisch für diese letzten Jahre ist der wachsende Umfang des Wohnbaues (man überschritt dabei den Vorkriegskoeffizienten der Wohndichte, indem man heute weniger als zwei Bewohner pro Raum erreicht hat). Seither tritt mehr und mehr eine Architektur in Erscheinung, die auch international als modern gelten kann. Beachtenswert sind hier die ersten Wohnsiedlungen aus vorfabrizierten Bauelementen in Wola, «Kasprzak» (Ar-

chitekt Z. Kleyff), und in Wierzbno (Architekt: Z. Fafius) wie auch eine für 50000 Einwohner berechnete Siedlung in Bielany, nördlich von Warschau (Architekten: M. und K. Piechotka). Hier hat man eine neue Baumethode angewendet, indem man die Montage der schweren vorfabrizierten Elemente auf die Deckenplatten und Treppenläufe beschränkte. Als durchschnittliche Wohnungsfläche werden 44 m<sup>2</sup> angenommen, und die Gliederung nach verschiedenen Wohnungstypen sieht im Jahre 1959 folgendermaßen aus:

5 Projekt für die Gebäude eines Supermarket gegenüber dem Palast der Kultur und Wissenschaft. Architekten: J. Hryniewiecki, M. Krasinski, W. Zalewski

6 Palast der Kultur und Wissenschaft, Geschenk der UdSSR an Polen

7 Wohnhochhaus. Architekt: A. Markiewicz

8 Muranow-Wohnsiedlung im zerstörten ehemaligen Ghettoviertel. Architekt: W. Eytner

9 Bielany-Siedlung in teilweise vorfabrizierter Bauweise. Architekten: M. und K. Piechotka

10 Kinderspielplatz mit Spielplastik. Architekten: M. und K. Piechotka

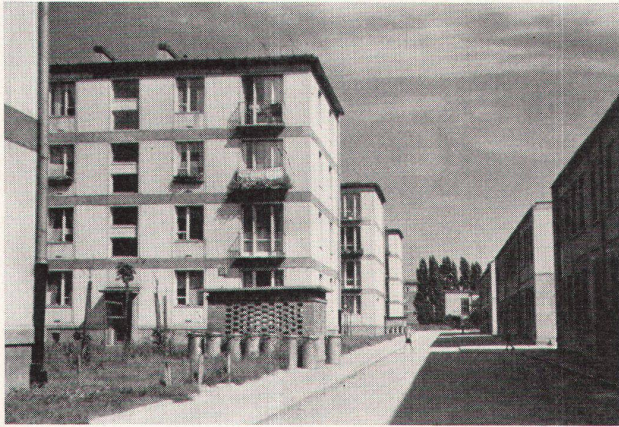
1 Zimmer	8,7%
1 Zimmer und Küche	42%
2 Zimmer und Küche	37,5%
4 Zimmer und Küche	9,4%
4 Zimmer und Küche	2,4%

In Ausführung begriffen ist ein interessantes Projekt des Handelszentrums «Super Market» mit kühner, hängender Dachkonstruktion (Architekten: J. Hryniewiecki, M. Krasinski, Ing. W. Zalewski) wie auch die Gestaltung der in architektonischer Hinsicht schwierigen Ostwand des Zentralplatzes (Architekt: J. Karpinski). Die Realisierung dieser Bauaufgabe wird die nächste Umgebung des «Palastes der Kultur und Wissenschaft» (eines Geschenkes der Sowjetunion an Polen) und gleichzeitig das



10





11

11  
Wierzbno-Siedlung in Großplatten-Bauweise.  
Architekt: Z. Fafius

Bild des Zentrums von Warschau entscheidend beeinflussen. Warschau hat heute die Vorkriegseinwohnerzahl erreicht. Für die Jahre 1980–1990 rechnet man bereits mit einer Zahl von 2000000 Einwohnern.

Auch heute noch bestehen im Bauwesen sehr viele technische und ökonomische Schwierigkeiten. Bereits zeichnen sich jedoch in neueren Projekten zahlreicher Architekten (in Warschau gibt es deren 1500) interessante Perspektiven für die weitere Entwicklung der Stadt ab.

Die internationalen Wettbewerbserfolge (Léopoldville, Montevideo, Elviria, Tunis usw.) der polnischen Architekten beweisen die Richtigkeit gefundener Lösungen und bilden gleichzeitig einen Ansporn für weitere Anstrengungen. Man kann bestimmt annehmen, daß diese Architekten auch imstande sind, die Hauptstadt ihres Landes neuzeitlich zu gestalten. Tadeusz Barucki, Warschau

## Tribüne

### Große Erwartungen

*Zum Wettbewerb für das Zürcher Stadttheater*

Man nimmt es oft als selbstverständlich an, daß große und wichtige Bauaufgaben an sich einen Wendepunkt oder doch einen Markstein in die Architekturentwicklung bringen müßten. Man erwartet zum Beispiel, daß ein neues Theater sowohl dem Theaterwesen einen neuen Impuls verleihen werde, als auch für die Architektur eine Wende bilden müsse. Man denkt dabei zu wenig, daß die maß-

gebenden Wendungen im Schauspiel wie in der Architektur meist bei unscheinbaren Gelegenheiten geschehen sind.

So erwartete und verlangte man auch von dem Wettbewerb für das Zürcher Stadttheater Wunder und Zeichen, die es unter den heutigen Umständen und in dieser Zeit vermutlich gar nicht geben konnte, es sei denn durch einen Zufall. So erwartete man zum Beispiel eine städtebauliche Konzeption für den ganzen Bellevueplatz und seine Verkehrsprobleme; man erwartete auch eine neue Lösung in der Konzeption des Theaters und seiner Aufführungsmöglichkeiten; man erwartete aber vor allem eine repräsentative Lösung für ein wichtiges Gebäude an wichtiger Stelle, einen neu geprägten Ausdruck der heutigen Gesellschaft und vielleicht eine Architektur-sensation im Zeitalter der Sensationen.

Alle diese großen Erwartungen setzte man auf den Wettbewerb für das neue Stadttheater, und man betrat den Ausstellungssaal bewußt oder unbewußt in der Meinung, sie erfüllt zu finden. Wenn man dabei etwas enttäuscht wurde, so liegt die Schuld nicht bei den teilnehmenden Architekten, auch nicht beim Preisgericht und beim Programm. Der Grund liegt darin, daß die großen Erwartungen eine Überforderung an unsere Zeit darstellen. Zu unserem Trost können wir in der näheren und weiteren Umgebung die gleiche Situation erkennen. Genf hat sich aus der Ratlosigkeit heraus entschlossen, das abgebrannte Theater in gleicher Form wieder aufzubauen; in Basel ist man trotz drei umfangreichen Theaterwettbewerben immer noch nicht zu einem befriedigenden Resultat gelangt; in Deutschland sind wohl viele und teure Theater gebaut worden, kaum eines jedoch, das in allen Teilen befriedigen könnte; aus Österreich kommen kaum bessere Anregungen, und in New York hat man sich in einen Neuestklassizismus geflüchtet, der einem Duce Freude machen könnte.

Wenn man sich diese Situation vergegenwärtigt, so konnte man kaum hoffen, daß der Zürcher Wettbewerb im ersten Anlauf die großen Erwartungen erfüllen könnte. Es ist denn auch bezeichnend, daß nicht nur das Bild sämtlicher eingereichter Projekte, sondern vor allem auch dasjenige der acht prämierten und sechs angekauften Arbeiten ein derart heterogenes und verwirrendes Gesicht zeigt, wie man das bei einem heutigen Wettbewerb kaum gewohnt ist. Offensichtlich hat die Jury aus dem Bewußtsein heraus, daß kein Projekt sämtliche Erwartungen erfüllen kann, versucht, diejenigen Vorschläge herauszuschälen, die in der einen oder anderen Richtung Wesentliches zum Problem beigetragen haben. Es ist nicht die Absicht, die aus-

gezeichneten Projekte hier nochmals zu werten, da dies durch das Preisgericht bereits in sehr ausführlicher Art geschehen ist. Hingegen soll der Versuch gemacht werden, aus dem heterogenen Bild des Wettbewerbes auf unsere Situation zurückzuschließen.

Um die oben angeführte Reihenfolge der Erwartungen und Gesichtspunkte wieder aufzunehmen, ist als erstes die Frage der Platzgestaltung und der städtebaulichen Gestaltung von Interesse. Die verkehrstechnischen Grundlagen für diese Aufgabe waren bei der Ausschreibung noch sehr unbestimmt und haben sich im Laufe der Wettbewerbsfrist mehrmals geändert. So war zum Beispiel der Limmatquai im Programm als wichtige Verbindungsstraße bezeichnet, während heute die maßgebenden Instanzen glücklicherweise diesen Straßenzug verkehrssarm halten wollen. Andererseits war im Programm nicht weiter formuliert, zu welchem Verwendungszweck, neben seiner Bedeutung am Sechseläutenfest, der Platz gestaltet werden sollte. Es stand den Architekten also weitgehend frei, dem Platz über die reine Bewältigung des Verkehrs hinaus neue Aufgaben zuzudenken. Heute ist der Platz, praktisch gesehen, eine Verkehrsanlage, wobei die grüne Insel als seltsames Reservat inmitten des Autokarussells liegt. Das Theater tritt auf dem Platz nicht eigentlich in Erscheinung. Optisch allerdings und auch erlebnismäßig bildet der Bellevueplatz die stärkste Verbindung der Stadt mit dem See, stärker als zum Beispiel der Bürkliplatz. Es wäre also durchaus angebracht, den Platz in irgendeiner Form architektonisch zu gestalten und als solche Kontaktstelle Stadt/See zu formulieren (man denke wieder einmal an den Marktplatz!). Seltsamerweise sind die Ergebnisse des Wettbewerbes in dieser Hinsicht außerordentlich mager. Man beschränkte sich meistens darauf, den Verkehr so weit unter den Boden zu bringen, daß die Platzfläche als Fußgängerzone direkt mit dem Ufer in Verbindung gesetzt wird. Ein Projekt versucht es mit einer höher gelegenen zweiten Ebene; eines stellt ein Hochhaus mitten auf die Fläche; eines verkleinert die Platzfläche durch zusätzliche Häuserreihen und gliedert ihn noch durch etwas seltsame Obelisken. Eines der prämierten Projekte geht in der Negierung des Platzes so weit, daß es kurzerhand einen ausgewachsenen Wald darauf vorsieht. Und für die Gestaltung des Bellevuehauses wurden meist nur nebensächliche Kuben vorgeschlagen. Die Aufgabe, einen Platz in seiner Ebene und in seinem Raume zu gestalten, zu fassen, zu öffnen oder schließen, eine Aufgabe, die in vergangenen Zeiten zu den Höhepunkten der