

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 51 (1964)
Heft: 9: Expo II : die Kunst des Ausstellens

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: 18.02.2026

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

Fragment

Presentation

Haben Sie einen Sohn, der Mühe hat in der Schule? Von dem Sie eigentlich gehofft haben, daß er Architekt wird, wenn nur seine Leistungen in Latein und Mathematik etwas besser wären? Läßt das neueste Zeugnis keine Hoffnung mehr zu? Haben Sie sich schon mit dem Gedanken getragen, den Berufsberater zu konsultieren? Ob er nicht meint, ein gewisses zeichnerisches Talent, die eindeutig vorhandene Phantasie und die Freude am Gestalten, die sich spielerisch schon früh bemerkbar machte, würden doch noch ...

Sprachen Sie von zeichnen? Ihrem Sohn ist zu helfen. Er wird ... nein, nicht Graphiker – er wird eine Firma aufbauen, die erste ihrer Art in der Schweiz. Die Anfänge werden bescheiden sein, wie alles Neue. Aber bald wird er vollauf beschäftigt sein, später sogar Mitarbeiter anstellen und zuletzt, ach, bald genug, seinen weißen, mit opaker Wasserfarbe beklecksten Kittel ausziehen und, man in a grey suit, seinen Platz am Direktionsschreibtisch seiner Firma einnehmen. Seiner Firma für Presentation.

Architectural Presentation wird in den USA seitlangem berufsmäßig betrieben. Es ist eine Form visueller Kommunikation und dient dazu – ich resümire –, ein geplantes Gebäude in der Vorstellung des Bauherrn zu visualisieren; als Dolmetscher zwischen Architekt und Laien gibt die Presentation dem Projekt ein klares, verständliches, ja ein positives, ein überzeugendes Aussehen. Dazu eignet sich allein opake Wasserfarbe.

Wo man das lernt? – Ah, ich vergaß: es genügt, daß Ihr Sohn das Werk «Architectural Presentation in Opaque Water-colour» von Chris Choate im Selbststudium durcharbeitet, und er wird – wenn man dem Klappentext glauben darf – den wirksamsten und dramatischsten Stil erwerben. Gerne werde ich das Buch Ihrem Sohne kurz ausleihen. Ich schließe mit den Sätzen des zweiten Kapitels: «Look for the accidental. Learn to capitalize upon it.»

L. B.

Stadtchronik

Wird Bern aus alten Fehlern lernen?

Bern, um seine mustergültige städtebauliche Anlage von vielen andern Städten beneidet, hat schon seit mehr als hundert Jahren einen schwachen Punkt: dort, wo die alte Stadt aufhört und das industrielle Zeitalter 1860 sein erstes großes Monument – den Bahnhof – falsch plazierte und damit das Gleichgewicht der Stadt zerstört hat. Die seinerzeitige Errichtung des Bahnhofes war eng verbunden mit dem Abbrechen des Christoffelturmes, des eigenartigsten aller Berner Stadttore. Das Tor behindere den Fahrverkehr und müsse deshalb entfernt werden, war damals das Argument. Es erhob sich daraufhin ein Sturm der Entrüstung. Der Architektenverein protestierte am 21. Mai 1858 schriftlich beim Gemeinderat. Lesen wir einige wörtliche Auszüge:

«Durch die außerordentliche Bautätigkeit werden Behörden und Associationen oft überholt und eben so leicht zu verfehlten als zu glücklichen Anlagen verleitet. In welche dieser Kategorien der gegenwärtig laufende Bau der hiesigen Einstieghalle der Centralbahn gehöre, ist selbst, ehe dieselbe noch steht, schon so augenfällig, daß die Überzeugung, es könne dieser Bahnhof wohl nicht auf längere Zeit bestehen, bereits seiner Fundierung vorangeht ...

Der Architektenverein, in dessen Kreis die laufenden Bauten natürliche Verhandlungsgegenstände bilden, ist über diese Konstruktion und die damit in Verbindung gekommenen Fragen zwar nur inoffiziell um sein Befinden angefragt worden, glaubt sich aber veranlaßt, in Betracht der großen Wichtigkeit des Gegenstandes, dieser inoffiziellen Frage auf schriftlichem Wege zu entsprechen und dem Tit. Gemeinderath nachstehenden Befinden darüber abzugeben ... Die Gebäudeanlage ist nicht nur keineswegs zweckmäßig, sondern in der That ganz entschieden fehlerhaft und verwerflich.

Demjenigen nach zu urtheilen, was über diese Verhältnisse öffentlich bekannt geworden ist, stützen sich aber die betreffenden Beschlüsse oberer Behörden auf die in Aussicht stehende, nothwendig werdende Abtragung des Christoffelturmes, in der Voraussetzung, daß durch dieselbe die herbeigeführte Calamität gehoben werde. Die Frage, ob die Demolition dieses Monuments jetzt in der That nothwendig sei, ist nun der Gegenstand, über welchen sich der Architektenverein auszusprechen Anlaß

nimmt, und in erster Linie ist es der Fall, auf den Zweck, als die wichtigere Seite derselben, einzugehen ...

Der Durchpaß beim Käfigthurm sowohl, als derjenige beim Zeitglockenturm ist unverhältnismäßig viel enger, als derjenige beim Bahnhof, unter Beibehaltung des Christoffelturms, jemals sein wird, und doch kommen Unglücksfälle an diesen Punkten ganz auffallend selten vor. Warum? Es ist dies einzig und allein die Folge der dortigen, mittels der Thurmthore bewirkten, höchst wohltätigen Regulirung des Verkehrs ...

Wegen der abnormen Frequenz dieser beiden Punkte, namentlich an allen Markttagen, hat hier die Wichtigkeit des Fußgängerverkehrs ein ganz entschiedenes Übergewicht über den Wagenverkehr ...

Wollte man sich daher jemals bekommen lassen, die Thürme abzubrechen, so würde hiervon der Verkehr nur für einige hundert Wagen und bloß mit Herbeziehung neuer Gefahren verbessert, dafür aber für ebensoviele hunderttausende von Fußgängern entschieden um weit mehr gefährdet. Man würde das allerwichtigste Verkehrsinteresse erkläre benachtheiligen, um das untergeordnete sehr fehlerhaft zu verbessern, somit auch ostensibel nur einen großen Fehler begehen...

In Hinsicht auf den Zweck und die künftigen Verhältnisse ist daher der Architektenverein ganz entschieden der Ansicht, daß der Christoffelturm nicht nur an seinem Platze bleiben dürfe, sondern daß derselbe erhalten, zweckmäßig hergestellt und zur Milderung der durch den Bahnhof verursachten Übelstände zu Nutzen gezogen werden müsse ...

Man wird doch einen Sinn, der anderwärts so anerkannt und respektiert wird, gewiß nicht so beleidigend, dem Zweck so offenbar zuwider verletzen, und sich so gerechtem Tadel preisgeben wollen. Man bedenke aber vollends, daß der Personenbahnhof selber, wie er ist und wo er ist, allem Anschein nach gar nicht lange bleiben kann, so muß die schließliche Behauptung in allen Theilen begründet erscheinen, daß sich die Zerstörung dieses Monumentes in gar keiner Hinsicht motiviere, die Herstellung desselben hingegen sowohl durch seine jetzigen Umgebungen, als auch ganz besonders durch die großen Übelstände gebieterisch verlangt werde, welche der Bahnhof durch seine unzweckmäßige Anlage für den Verkehr nothwendig herbeiführt.»

Soweit der Protest. Wie wir wissen, wurde der Bahnhof gebaut, der Turm abgerissen. – Das war vor hundert Jahren. – Heute wird ein neuer Bahnhof gebaut. Am gleichen Ort. Die Regierung beschließt von neuem: man schaffe Platz

für den Verkehr. In Ermangelung störender Gebäulichkeiten werden die Fußgänger entfernt, in weitverzweigte Gänge unter den Boden verbannt. Die Situation ist so ähnlich (wenn auch viel ernster) wie die vor hundert Jahren, daß der oben zitierte Protest zum Teil wörtlich wiederholt werden könnte. Martin Geiger

1, 2 Eigenheim in Oakland, Calif. Architekt: Joseph Esherick, San Francisco

1 Gesamtansicht von Süden

2 Detail

Hochschulen

Brief aus Berkeley, Calif.

Das College of Environmental Design der University of California in Berkeley besitzt drei Abteilungen: eine für Architektur, eine für Landschaftsarchitektur und eine dritte für Stadt- und Regionalplanung. Die Eröffnung einer vierten Abteilung steht zur Diskussion; deren Aufgabe ist noch nicht genau definiert, würde aber möglicherweise die bestehende, unabhängige Abteilung für dekorative Kunst absorbieren und in zeitgemäßer, kunstgewerblicher Richtung erweitern. Es wird auch untersucht, inwiefern sich dieser neuen Abteilung Forschungsprogramme der drei andern Abteilungen angliedern lassen.

Es war Dean William Wurster, welcher das College kurz vor seinem Rücktritt in seiner heutigen Organisation ins Leben gerufen hatte. Bis vor vier Jahren hatte ein College of Architecture existiert, und die beiden andern Abteilungen waren unabhängig. Dean Wursters Nachfolger, welcher das Amt des Vorstandes aller Abteilungen letzten Herbst übernommen hat, ist Martin Meyerson. Sein Ruf nach Berkeley verursachte eine empfindliche Lücke an der Planungsabteilung von Harvard, wo er Williams Professor war. Diese Berufung ist von besonderer Bedeutung, weil damit eine Staatsuniversität vermocht hatte, eine hervorragende Persönlichkeit von einer der großen Privatlehranstalten der Ostküste anzuziehen.

Martin Meyerson ist einer der besten Planungssachverständigen der USA. Er war an den Arbeiten für die Planung für Philadelphia beteiligt, lehrte an den Universitäten von Pennsylvania in Philadelphia und an derjenigen von Chicago und wurde von dort nach Harvard berufen. Dort waltete er als Direktor des Joint Center for Urban Studies of Harvard und MIT, einer städtebaulichen Arbeitsorganisation der beiden Schulen. Unter deren Auspizien wird gegenwärtig die neue Industriestadt Guavina im Inneren von Venezuela geplant.

Zweck der Verbindung der drei Abteilungen in einem gemeinsamen College war eine enge Zusammenarbeit in der umfassenden Ausbildung der zukünftigen Gestalter der menschgemachten Umgebung.

Die Architekturabteilung umfaßt ein Undergraduate- und ein Graduate-Programm, welche zuerst zum Bachelor of Architecture, dann zum Master's Degree in Architecture führen. Einem Grundkurs, welcher ursprünglich von Charles

Eames zusammengestellt wurde und welcher eine Einführung in abstraktes, dreidimensionales Denken vermittelt, folgen Experimentalkurse in Licht und Schatten, in Akustik und Graphik, in mechanischen und elektrischen Installationen, gleichzeitig mit architektonischen und städtebaulichen Programmen. Die Bauingenieurfächer werden von der Bauingenieurabteilung bestritten. Während der letzten Jahre hat sich ein zunehmendes Interesse verschiedener Lehrkräfte an der systematischen Erfassung von architektonischen und städtebaulichen Programmierungen kundgetan. Verschiedene neue Lehrkräfte, deren Heimatberuf Mathematik ist, sind dadurch angelockt worden (zum Beispiel Christopher Alexander und Horst Rittel, siehe WERK, April 1964). Die Interessen der Mathematiker und der Umgebungsgestalter überdecken sich im Bestreben, Methoden zur Erfassung komplizierter räumlicher, wirtschaftlicher, soziologischer, politischer und technischer Probleme zu finden und wenn möglich Rechenmaschinen zu deren Auswertung heranzuziehen.

Einer der Initianten dieser Programme ist Joseph Esherick, welchem die Bay Area (Umgebung von San Francisco) eine Anzahl der besten Bauwerke verdankt. Er findet, daß eine Verwendung der gleichen Energie auf die Lösung städtebaulicher Probleme statt auf Einzelbauten ein wirkungsvoller Beitrag zur großräumigen Gestaltung der Gegend darstellen würde.

Einige der Programmierungsmethoden werden gegenwärtig auf die Grundlagenarbeiten für das regionale öffentliche Schienenverkehrsnetz angewendet. Es handelt sich dabei um das «Bay Area Rapid Transit System» mit Oberflächen- und Untergrundstrecken. Dieses neue Verkehrssystem wird die Hauptorte der Bay mit San Francisco verbinden. Bei einer vorangestellten Investitionssumme von ungefähr fünf Milliarden Franken bildet diese Anlage – zum mindesten als Planungsentwurf – ein Markstein in der Geschichte des amerikanischen Städtebaus. Sie bedeutet eine Verlegung des Schwergewichtes vom Autobahnbau auf die Anlage von öffentlichen Verkehrsmitteln.

Neben den systematischen Grundlagenforschungen des College of Environmental Design, deren Resultate abzuwarten sind, hat sich Donald Reay, der englische Chefarchitekt von Stevenage New Town außerhalb Londons, intensiv mit den Auswirkungen des stehenden privaten Verkehrs auseinandergesetzt; seine Anstrengungen führten in ähnliche Richtungen wie diejenigen Kenzo Tanges an der MIT und in Japan und nehmen Formen von künstlichen Topographien aus

