

Stadtchronik

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **47 (1960)**

Heft 5: **Atelierbauten**

PDF erstellt am: **19.09.2024**

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.

Der kleine Kommentar

Brief an einen Redaktor

Sehr geehrter Herr f,
Am Eingang Ihrer wertvollen Zeitschrift pflegen Sie jeweils «am Rande» einige Bemerkungen zur Zeit anzubringen. Ich bemühe mich, jeweils am Schluß des WERK kleine Kommentare zur Situation anzubringen. Aus Berufs- und Konkurrenzgründen lese ich deshalb Ihre Randbemerkungen mit besonderem Vergnügen, denn sie reizen mich oft zum Widerspruch, und nichts wirkt so fördernd auf die eigene Leistung wie der Widerspruch. Erlauben Sie mir darum, für einmal von meiner bescheidenen Stelle aus am Schluß des Heftes einige Worte an Sie zu richten.

Wenn ich es wage, mich auf diese Weise direkt an Sie zu wenden, so bin ich mir vollkommen bewußt, daß meine Stellung nicht sehr stark ist, denn, wie ich schon früher erwähnt habe, basieren meine Kommentare und die darin enthaltene Kritik auf dem etwas unsicheren Gefühl für architektonische Werte, während Sie und Ihre Zeitschrift fest fixierte Prinzipien besitzen, die Sie mit Konsequenz durchzuhalten verstehen. Ich besitze keinen direkten Einfluß auf die Gestaltung der vorliegenden Zeitschrift und bin lediglich als kleiner Kommentator beauftragt. Ich bewundere jedoch immer wieder die Konsequenz, mit der Sie es verstehen, die Beispiele auszuwählen, die Ihrer bestimmten Richtung entsprechen. Das flache Dach, die sichtbare Konstruktion, Stahl und Glas, die Präzision im Detail und der rechte Winkel sind einige Merkmale dieser Richtung, und sie haben Ihrer Zeitschrift den berechtigten Ruf des kompromißlos Modernen eingetragen. Demgegenüber habe ich in meinen Kommentaren verschiedentlich versucht, moderne Glasfassaden in Scherben zu schlagen, Hochhäuser und Gute Formen anzuzweifeln, Bauten des 19. Jahrhunderts schön zu finden und mich in anderen Anachronismen zu ergehen.

Aus diesem Grunde haben mich auch Ihre Randbemerkungen in einem der letzten Hefte besonders bewegt, wo Sie sich mit dem rechten Winkel auseinandergesetzt haben und sich mit Abscheu und Ironie von all denen distanzieren, die dieses heilige Prinzip durchbrochen haben. Ihre scharfen Worte haben mich und sicher viele andere zu einer Selbstbesinnung gezwungen. Es kam mir dabei auch das andere «poème de l'angle droit» in den Sinn, mit dem Le Corbusier vor einigen Jahren den rechten Winkel

verherrlicht hat. Der gleiche Corbusier hat nun allerdings einige Jahre später die Kapelle in Ronchamp gebaut, ein Gebäude, dem Sie – soviel ich weiß – die Berechtigung als Architektur absprechen.

Ich glaube nun kaum, sehr geehrter Herr f, daß Sie in einigen Jahren ebenfalls ein Ronchamp bauen werden, denn im Gegensatz zu Le Corbusier betrachten Sie den rechten Winkel nicht als ein Element der Architektur, sondern als ein wesentliches Prinzip. Aus diesem Grunde waren Sie in Ihrer Zeitschrift auch so empört über den Entwurf Aaltos für das Opernhaus in Essen, wo der rechte Winkel gänzlich verlorengegangen ist, und Sie haben sich darum ernsthafte Sorgen gemacht, auf welche Abwege unsere moderne Architektur damit geraten werde.

In der Märznummer dieses Jahres hat Ihre Zeitschrift die neuesten Hochhäuser von Mies van der Rohe in Chicago gezeigt. Diese Bauten beweisen in ihrer Art die letzte Konsequenz des Prinzips des rechten Winkels, im Grundriß, im Aufriß, in der Konzeption und in der geistigen Haltung; ja sogar die klassizistische – nicht die funktionelle – Symmetrie, welche auch eine letzte Folge des «rechten Winkels» ist, erscheint dort wieder. Ich bewahre eine sehr große Achtung vor den Leistungen von Mies van der Rohe und vor seinem wesentlichen Einfluß auf die Entwicklung der Architektur. Ich kann Ihnen jedoch nicht verhehlen, daß ich mit einem gewissen Vergnügen Ihren Kommentar zu den betreffenden Häusern gelesen habe. Denn man spürte die Schwierigkeiten, die Ihnen bei der Verteidigung der Mängel dieser Häuser in funktioneller und gefühlsmäßiger Hinsicht erwachsen. Die Schönheit und Klarheit der Erscheinung möchte ich diesen Häusern von Mies van der Rohe nun keinesfalls absprechen. Hingegen dürfte es jedermann – nicht nur Ihnen – schwer fallen, den Aufbau dieser Wohnbauten funktionell zu motivieren, nicht einmal durch die Neuerfindung der Vorhänge als architektonisches Element. Die Häuser bilden für mich in erster Linie die Realisierung eines ästhetischen Prinzips und stehen darum vielleicht gar nicht so sehr entfernt von Ronchamp oder Essen. Es fragt sich nur, wie weit der rechte Winkel als einziges ästhetisches Prinzip postuliert werden kann und wie weit seine Möglichkeiten beschränkt sind.

In Ihrer wiederholt zitierten Lobrede auf den rechten Winkel verlangen Sie, daß zuerst alle Möglichkeiten dieses Prinzips ausgeschöpft werden sollten, bevor überhaupt andere Möglichkeiten in Betracht gezogen werden können. Der Weg der Möglichkeiten in unserer heutigen Architektur ist unendlich breit; der Weg zur richtigen oder auch nur zur gu-

ten Architektur ist dem Nadelöhr vergleichbar. Ob dieser Weg leichter zu finden ist, wenn wir ihn mit dem rechten Winkel als Prinzip begrenzen, das möchte ich jedoch bezweifeln; man könnte sich dadurch allzu leicht auf die Seitenwege der Äußerlichkeiten verlieren.

Das Thema ist zu weittragend, als daß es in kurzen Kommentaren und Randbemerkungen erschöpfend behandelt werden könnte. Es lag mir jedoch daran, Ihnen meine Meinung zur Sache anzudeuten. Betrachten Sie meine Ausführungen nicht als Kampfansage, sondern als den bescheidenen Versuch einer Antwort durch einen Ihrer aufmerksamen Leser. In diesem Sinne grüße ich Sie mit dem Ausdruck meiner vorzüglichen Hochachtung,
Ihr Kommentator

Stadtchronik

Aarauer Chronik

Aarau steht gegenwärtig vor verschiedenen großen Bauaufgaben. Die wichtigsten sind die vollständige Erneuerung des Behmen- und des Kasernenareals. Beide Gelände liegen benachbart, unweit des Stadtzentrums, und sie werden Leben und Aussehen der Stadt entscheidend beeinflussen. Trotz ähnlicher Lage sind die beiden Planungsaufgaben verschieden, da das Behmenareal hauptsächlich in privatem, das Kasernenareal in öffentlichem Besitze liegt.

Die Kaserne wird außerhalb der Stadt verlegt werden. Für das dadurch frei werdende Areal wird ein Wettbewerb ausgeschrieben werden zur Gewinnung von Planungsideen.

Für das Behmenareal, ungefähr 11 000 m², liegt heute ein konkretes Projekt vor, das aus einem Ideenwettbewerb des Jahres 1957 hervorgegangen ist.

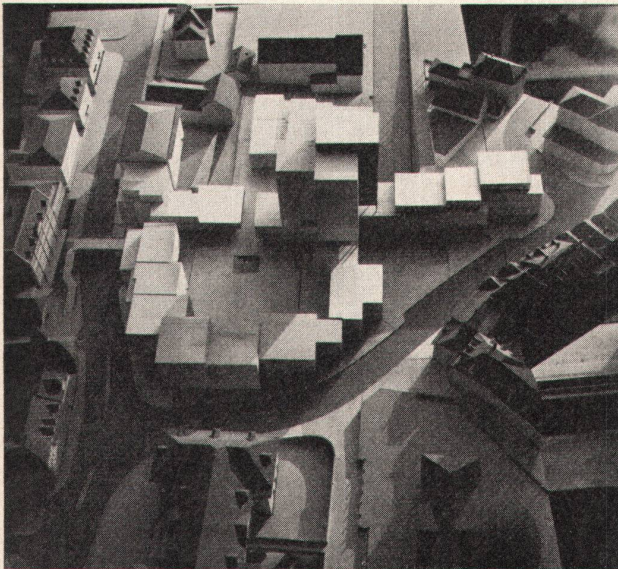
Es ist sehr zu begrüßen, daß die Stadtverwaltung in großzügiger Weise an das Problem der Stadterneuerung herantritt. Die Aufgabe, die ungleichen Interessen der vielen Grundeigentümer zu koordinieren, ist nicht leicht zu lösen. Die Stadt hat deshalb einige Liegenschaften aufgekauft. Sie verschafft sich dadurch zugleich ein maßgebendes Mitspracherecht bei der Neugestaltung.

Das Wettbewerbsergebnis zeigt, daß für die Überbauung zwei grundsätzlich verschiedene Gesichtspunkte möglich sind: 1. Beschränkung auf das im Wettbewerbsprogramm freigegebene Areal mit seinen zum Teil willkürlichen Grenzen und Überbauungsvorschriften.

2. Betrachtung des Behmenareals als

Kopf des organisch zusammengehörigen Quartiers zwischen Bahnhofstraße und SBB.

Bei dieser Betrachtungsweise ist die Überbauung des Wettbewerbsareals lediglich die erste Etappe einer später noch weiterzuführenden Erneuerung, die nicht ausbleiben kann, denn das Pestalozzischulhaus wird früher oder später verlegt werden müssen, ebenso

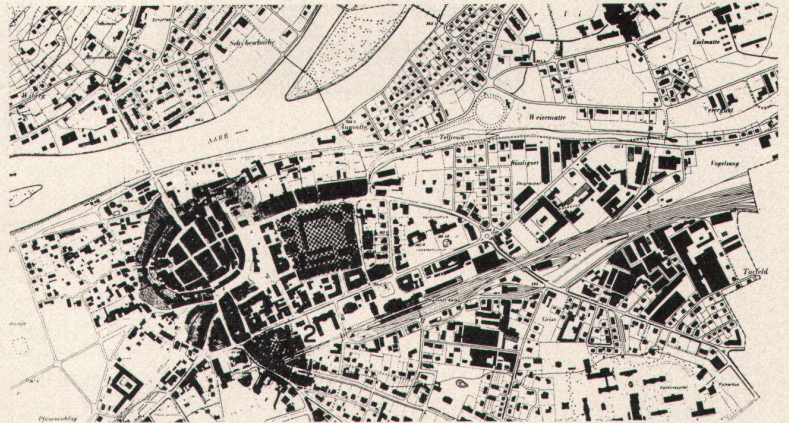


1

die Minoritätskirche. Bahnhof samt Vorplatz rufen nach Umgestaltung. Die große Druckerei sucht nach einer neuen Lösung. Die SBB planen eine Verlegung des Güterumschlagplatzes. An der Hintern Bahnhofstraße sind in nächster Zeit große bauliche Veränderungen zu erwarten.

Die auf das Behmen- und Bahnhofquartier ausgedehnte Planung ermöglicht eine von der heutigen Umgebung weitgehend unabhängige Überbauung. Das Gebiet zwischen Bahnhofstraße und SBB ist groß genug, um eine selbständige Organisation und einen eigenen Maßstab zu zeigen. Das Gebiet liegt getrennt von der schützenswerten Altstadt. Die sich daraus ergebende Gestaltungsfreiheit wirkt sich städtebaulich und betrieblich vorteilhaft aus.

Die ausschließlich auf das Behmenareal beschränkte Planung verlangt wegen der geringen Ausdehnung eine organisatorische und maßstäbliche Anpassung an die Altstadt. Das so konzipierte, erstprämierte Projekt von Walter Alois Moser und Jakob Schilling, Architekten SIA, Zürich, zeichnet sich durch eine feinmaßstäbliche Gliederung der Baumasse aus, die sich in die bestehende Bebauung, die Altstadt-, die neuen Geschäfts- und die Regierungsbauten einfügt. Die Hauptbaumasse ist ins Innere des Gelän-



2

des gerückt. Die Art der Nutzung ist vieltalig. Das Ladenzentrum mit zwei-stöckiger Großgarage für ungefähr 210 Wagen ist um Innenhöfe gruppiert. Der Flügel gegen die Obere Vorstadt enthält Gewerbebetriebe. Das vom Verkehrslärm abgekehrte Hochhaus ist als Wohn- und Büroblock vorgeschlagen. Das Projekt bietet die Möglichkeit, die Obere Vorstadtstraße zu erweitern und rechtwinklig in die Bahnhofstraße einzuführen. Der Jurybericht erwähnt u.a.: «Der große Vorteil dieses Projekts ist seine Realisierbarkeit. Durch die starke Aufteilung in kleinere Baumassen und durch die

1 Überarbeitetes Projekt für das Behmenareal in Aarau. Architekten: Walter Moser, Zürich und Helsinki, und Jakob Schilling SIA, Zürich. Modellaufnahme; im Vordergrund Regierungsgebäude

2 Stadtplan von Aarau 1:20000. Punktierte Zone am unteren Rand (2): Behmenareal; punktierte Zone in Planmitte: Kasernenareal

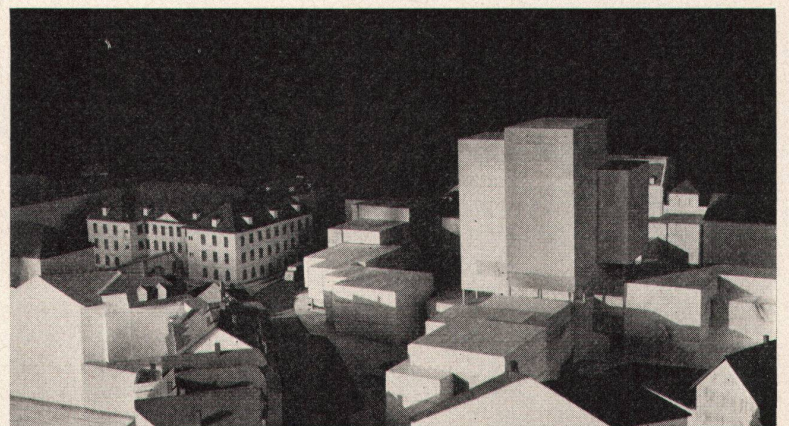
3 Projekt Behmenareal, Modellaufnahme; Ansicht von Osten

4 Projekt Behmenareal, Modellaufnahme; Ansicht von Südosten

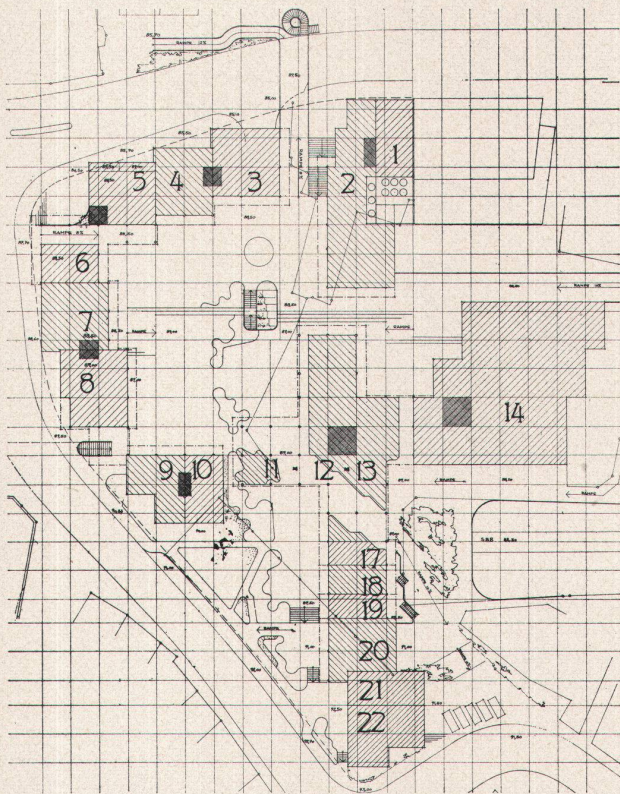
Photos: 1 Jakob Schilling, Zürich; 3 Werner Erne, Aarau; 4, 6 Rohner, Aarau



3



4



5

5 Überbauungsplan Behmenareal 1:1400; Niveau Erdgeschoß mit innerem Hof

6 Projekt Behmenareal; Blick von Westen, im Vordergrund Regierungsgebäude

7 Studie für die Neugestaltung des ganzen Aarauer Bahnhofgebietes. Nichtprämiertes Projekt aus dem Wettbewerb für das Behmenareal. Architekten: Barth und Zaugg BSA/SIA, Schönenwerd und Olten; Mitarbeiter: Hans Schenker, Arch. SIA, Aarau

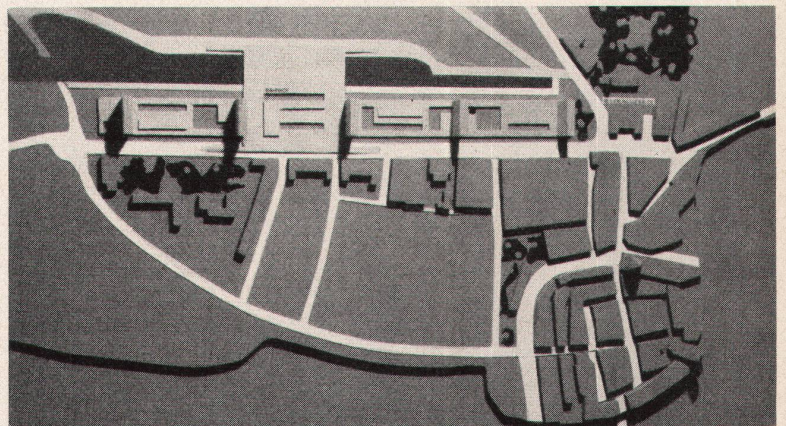
sorgfältige Differenzierung der Nutzung ist es möglich, die Besitzverhältnisse umzulegen und wieder in kleinere Lose aufzuteilen.»

Die Ausführung ist in Etappen vorgesehen. Als erste werden die Gebäude neu erstellt werden, die der zu verbreiternden Bahnhofstraße weichen müssen. Den Besitzern der andern Bauten soll die hohe Ausnutzungsziffer von 2,4 Anreiz bieten, sich an der Neugestaltung zu beteiligen. Jedem Bauherrn soll die Wahl des Architekten überlassen bleiben, mit welchem er im Rahmen des Massenprojekts Moser und Schilling frei gestalten kann. Davon ausgenommen sind die zentrale Heizanlage, die Park- und Freiplätze, die gemeinsam erstellt werden.

Hans Schenker



6



7

Amsterdamer Chronik

Amsterdam ist ein Paradoxon. Obschon Hauptstadt eines kleinen Landes, ist es weder der Sitz der Regierung und des Parlamentes noch die Residenz des Königshauses oder der diplomatischen Vertretungen. Es ist vor allem bekannt als Handels- und Finanzzentrum, ist aber auch die größte Industriestadt des Landes. Als eine feste Stadt ist es auf Sumpfland und eingepoldertes Gebiet gebaut. Es ist ein großer Hafen und trotzdem weitab vom Meer gelegen. Es ist eine Agglomeration von beinahe 900000 Seelen, hat aber im Umkreis von zwanzig, dreißig Kilometer keine natürlichen Erholungsgebiete von Bedeutung. Vom heutigen Standpunkt aus besehen, gibt es kaum ungünstigere Vorbedingungen für die Situierung und das Gedeihen einer Stadt. Wie Petersburg nach ihr, ist Amsterdam entstanden und gewachsen dank sturer Querköpfigkeit, die die Nachteile in Vorteile zu verwandeln wußte. Es ist kaum Zufall, daß Peter der Große längere Zeit in Amsterdam lebte. Vor dem letzten Krieg war Amsterdam Finanzzentrum, Handelsstadt, Diamanzenzentrum und Seehafen, neuralgischer Knotenpunkt eines Kolonialreiches. Der Krieg hat die Stadt zwar äußerlich

nicht so zerstört wie zum Beispiel Rotterdam, aber im Wesen desto mehr: der Konflikt und seine Konsequenzen griffen die Wurzeln ihrer Existenz selber an. Sie verlor ihre führende Position als Finanzzentrum infolge der Verarmung und der Devaluation, als Handels- und Hafenstadt infolge des Verlustes der Kolonien, als Diamanzenzentrum infolge des Verlustes seiner spezialisierten, meist jüdischen Fachleute. Endlich war die Verschleppung und Ermordung durch die Nazis eines wesentlichen, spezifischen und unersetzlichen Teils der Bevölkerung, nämlich ihrer jüdischen Mitbürger, vielleicht der schwerste Schlag, den die Stadt als Gemeinschaft zu erdulden hatte.

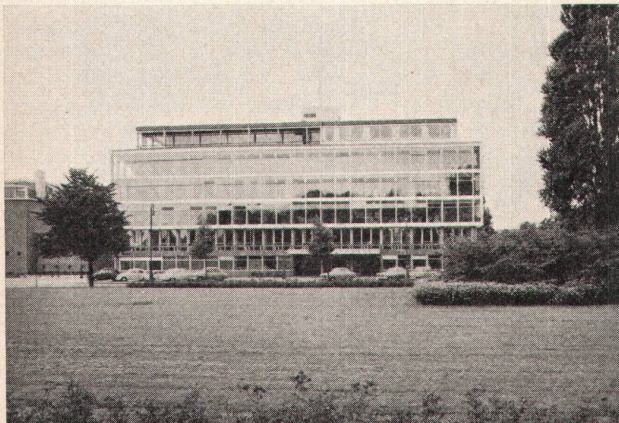
Nach dem Krieg mußte Amsterdam aufs neue und mit Neuem anfangen. Nicht allein diese Stadt, das ganze Land mußte sich umstellen. Wohlweislich erkannte man rasch, daß die bequeme Stütze eines ausgedehnten und ergiebigen Kolonialreiches ein für allemal verloren und eine Neuorientierung unerlässlich war. Eine stille Revolution setzte ein, und aus einem vornehmlich Agrar-, Handels- und Transportlande wurde allmählich ein Industrieland gemacht, das, ähnlich der Schweiz, sich keinen bequemen Reichtum erwerben konnte



1
Das Zentrum von Amsterdam

2
Administrationsgebäude Philips-Roxane
(Architekt D. Bakker)

3
Technische Schule (Architekten de Geus und
Ingwersen)



3

durch Gewinnung und Export von Rohstoffen, sondern nur durch deren Verarbeitung und Veredelung.

Verarmung, Neuorientierung und mühsamer Wiederaufbau widerspiegeln sich auf dem baulichen Gebiet der Stadt Amsterdam. Zuerst wurden die zum Teil völlig zerstörten Anlagen von Hafen und Flugplatz in Rekordtempo wiederaufgebaut; dadurch konnten die Meer- und Luftverbindungen mit der atlantischen und asiatischen Welt wiederhergestellt werden, und der rasche – zwar provisorische – Wiederaufbau des Flughafens Schiphol sicherte der KLM den erstaunlichen Vorsprung im Zivilluftfahrtverkehr, der nun erst allmählich von den andern Ländern eingeholt wird.

Nach den Verkehrsanlagen kamen der Wiederaufbau und die Neuerstellung von Fabriken, Werkplätzen und Industrieanlagen. Dann kamen kurz darauf die Wohnungen. Die mehrheitlich sozialistische Regierung stellte auf ihrem Programm an erste Stelle: Arbeit und Wohnungen für jeden, und machte Ernst damit. Zerstörungen, ein zehnjähriger Unterbruch in der Bauproduktion und im Unterhalt und ein rascher Bevölkerungszuwachs erschwerten die Situation. Der städtebauliche Generalplan von 1935 sollte nun in erhöhtem Tempo ausgeführt werden. Der größte Teil der Aufmerksamkeit, der Energie und der Mittel richtete sich infolgedessen darauf, innert kürzester Frist eine systematische Erweiterung im Westen und Südwesten der Stadt zu realisieren, die gegen 120000 Einwohnern neuen Wohnraum bieten sollte.

Nach den planerischen Arbeiten und nach Überwindung der ersten Schwierigkeiten – verzweifelter Knappheit auf dem Finanz- und Baumaterialienmarkt – begann etwa 1952 der regelmäßige Bau

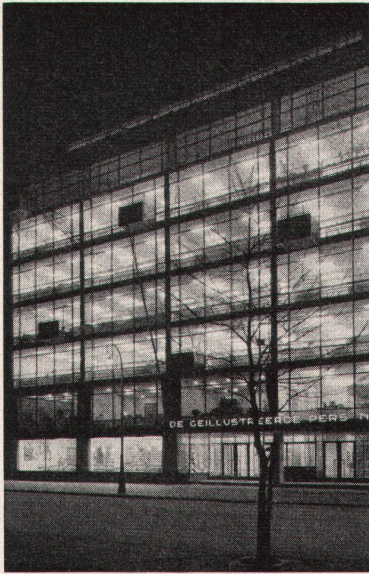
der neuen Quartiere. Heute, nach kaum acht Jahren, sind sie zum größten Teil realisiert, und auf den Sandaufschüttungen, die das flache Wiesen- und Ackerland in eine abstrakte Sandwüste verwandelten, ist eine neue Stadt gewachsen, mit Wohnungen, Straßen und dem ersten schüchternen Grün. Aber an allererster Stelle wurden «Wohnbetriebsräume» erstellt; Zeit, Material und Geld fehlten für jenen Überschuss, der das Leben erst lebenswert macht. Das, was die Stadt und deren Quartiere zur organischen Ganzheit macht – die polaren Gegenstücke zu den Wohnungen: Cafés, Restaurants, Hotels, Kinos, Theater, Ateliers, Warenhäuser, Versammlungsräume, Jugendhäuser, Bürogebäude, Garagen, Plätze, Promenaden, Parks, Sporthallen, Sportanlagen, Schwimmbäder –, konnte nicht oder nur sporadisch erstellt werden. Einzige Ausnahme waren Schulen (oft auch nur Notschulen) und Kirchen, welche unter dem doppelten Druck der geistigen und materiellen Umstände mehr und mehr zu Gemeinschaftsgebäuden anwachsen.

Für die Werkstätten, Fabriken und Industrieanlagen galt das gleiche Gesetz der Sparsamkeit; mehr repräsentative Bauten, Verwaltungsgebäude, Erholungsbauten und -anlagen für das Personal, mußten vorerst warten. Ebenso wurden für die bestehende Stadt (das Wohngebiet bis 1940) mit der eigentlichen City keine neuen großen Vorkehrungen getroffen; im großen ganzen blieb alles stationär, auch in den vom Kriege und seinen Folgen getroffenen und für totalen Abbruch, Neuparzellierung und Neubau vorgesehenen Gebieten – den traurigen Straßen mit zerstörten, baufälligen, geleerten Wohnungen. Da überdies der Unterhalt der Häuser aus finanziellen Gründen im allgemeinen hintangesetzt werden mußte, bot die alte Stadt an vielen Orten lange Zeit einen verwahrlosten Eindruck – so ganz verschieden von dem sozusagen im Schaufenster arbeitenden und spektakulär wiederaufbauenden Rotterdam.

Seit einiger Zeit ist nun eine Veränderung zu spüren. Die Wohnungsproduktion ist gut in Fluß, die schlimmste Wohnungsnot ist überwunden, die finanziellen Möglichkeiten sind stark erweitert. Eine einseitige Konzentration auf die primären Bauaufgaben ist nicht mehr nötig; eine erweiterte, differenziertere Bautätigkeit ist möglich geworden.

Bessere und teurere Wohnungen entstehen in und am Rande der Stadt. («Die Goldküste» wurde eines dieser Quartiere vom Volksmund getauft.)

Büro- und Verwaltungsgebäude werden in steigender Anzahl gebaut – von den größeren Objekten seien nur einige erwähnt: das GAK-Gebäude, Sitz einer



4 Verlagshaus Geillustreerde Pers (Architekt M. Stam)

5 Confuciusplein – neuer Platz in neuem Viertel (Architekt A. Bodon)

Photos: 2 Renes, Arnhem; 3 Ad Winding, Amsterdam; 4 Spies, Amsterdam; 5 Jan Versnel, Amsterdam



5

sozialen Versicherungsadministration (Architekten Merkelbach und Elling); Geillustreerde Pers, Verlagsgebäude (Architekt M. Stam); Administrationsgebäude Philips-Roxane (pharmazeutische Abteilung des Philipskonzerns, Architekt D. Bakker); das Hafengebäude (Architekt Dudok), Bürogebäude mit Dachrestaurant.

Kinos und Hotels folgen zögernd. Im letzteren Falle war es vor allem das nun im Bau befindliche Hilton-Hotel, das den entscheidenden Anstoß zu einer längst fällig gewordenen Erneuerung und Erweiterung des Hotelbestandes in der Stadt gab.

Autopaläste erscheinen nun auch; Renault hat hier die größte Filiale außerhalb Frankreichs erbaut (Architekt van der Erve); die Importfirma der VW sieht der Vollendung eines großen eigenen Gebäudes entgegen (Architekten de Geus & Ingwersen).

Eine neue, große Ausstellungshalle – welche die provisorische (!) aus dem Anfang der zwanziger Jahre ersetzen soll – in Zusammenhang mit einem Kongreßgebäude, ist im Bau (Architekt Bodon).

Ebenso ist ein akademisches Krankenhaus der Freien Universität (nicht-staatliche Universität auf reformierter Grundlage) im Rohbau erstellt; es soll rund 700 Betten mit den dazugehörigen klinischen Räumen, eine große Poliklinik und einige Schwesternhäuser umfassen (Architekten Groenewegen & Rotschuijzen).

Ein erstes Laboratoriumgebäude für die dringend notwendige Erneuerung und Ausbreitung der Gemeindeuniversität wurde vor kurzem angefangen. Am Rande der Stadt geht ein sehr schönes und eigenwilliges Jugendhaus von Architekt van Eyck seiner Vollendung entgegen. Es ist ohne Zweifel das architektonisch wichtigste Gebäude, das nach dem Krieg in Amsterdam erstellt wurde. Die Sanierung des alten Kerns, der Stadt des 17. und 18. Jahrhunderts, hat zögernd eingesetzt und erfolgt nun in etwas schnellerem Tempo. Es ist vor allem dank großzügigen Subventionen von Stadt und Regierung (bis zu 60 Prozent der Restaurierungskosten) möglich, die Bauten dieses praktisch in seiner Gesamtheit unter Denkmalschutz stehenden Gebietes einzeln zu restaurieren; viele baufällige, aber kunsthistorisch wertvolle Häuser sind schon restauriert, und dieser Prozeß geht in erhöhtem Maße weiter. Auch Neubauten entstehen allmählich, obschon das Problem der Einfügung von Neuem inmitten der Altstadt noch keine deutliche Lösung gefunden hat. Ein altertümliches Bauen wurde uns aber, mit einigen Ausnahmen, bis jetzt erspart.

Im Geschäftszentrum sind vor allem die immer vielfältigeren Umbauten und Erneuerungen bestehender Läden, Geschäfte, Warenhäuser die sichtbaren Symptome der Wiedergeburt und der Erneuerung.

Das größte Problem für die Altstadt ist, wie für jede Großstadt, der motorisierte Verkehr. Gebaut für Fußgänger- und Wasserverkehr, als natürliches Zentrum einer wachsenden Agglomeration, ist die Altstadt eine räumliche Ganzheit, die man nicht antasten soll; aber zugleich sind die Kräfte, die sie beherbergt, Impulse zur Vergrößerung der Dimensionen und des Verkehrstromes.

Vorschläge wie das Aufschütten der Grachten sind nur Scheinlösungen. Vor radikalen Methoden schreckt man aber, wie überall, zurück.

Obwohl die allgemeine, private Bautätigkeit nun endlich zugenommen hat und allmählich das Gesicht der Stadt zu beeinflussen beginnt, sind die öffentlichen Gebäude und Anlagen und die größeren Verkehrsanlagen noch immer in erschreckendem Maße zurückgeblieben. Wohl werden materiell-funktionelle Gebäude erstellt, Tram- und Autobusremisen, Telephonzentralen, Verteilergebäude; aber die Ausstattung Amsterdams mit Gebäuden für geistig differenziertere Bedürfnisse ist weit zurückgeblieben gegenüber seinen kulturellen Präntentionen.

Seit Jahren wartet Amsterdam auf ein neues Rathaus, nachdem vor dem Kriege schon ein Wettbewerb organisiert und vor einigen Jahren ein Projektauftrag erteilt worden war.

Die Gemeindeuniversität muß sich schon eine Generation lang mit hoffnungslos antiquierten, zu kleinen und überall zersplitterten Behausungen behelfen. Das akademische Krankenhaus der Gemeindeuniversität ist seit einem halben Jahrhundert zu klein, baufällig und ungeeignet.

Die längst notwendige Tunnelverbindung zwischen Amsterdam und seinem Industriegebiet nördlich des IJ-Flusses, des Hafens, hat wohl einen Anfang genommen, mußte aber wieder stillgelegt werden.

Die heiß begehrte neue Oper hat nach langen (und fruchtlosen) Debatten im Gemeinderat und in der Öffentlichkeit einen denkbar ungünstigen Bauplatz zugewiesen bekommen, der zudem erst in zwei Jahren baureif wäre. Diese Misere entstand, als die Oper von der einzig richtigen Stelle durch den projektierten Neubau der Nationalbank vertrieben wurde, die ihrerseits – Welch ein Stuhlтанz! – Platz machen sollte für die längst fällige Erweiterung des Hauptgebäudes der Gemeindeuniversität. (Um das Ganze noch komplizierter zu machen, sei beiläufig erwähnt, daß die Oper vorher auf dem ursprünglich für das Rathaus bestimmten Terrain projektiert war! Vexierfrage: Wo bleibt das Rathaus? Das Rathaus aber sollte an eine schöne Stelle des Flusses Amstel kommen, sobald dort eines der vielen Gebäude des Hoch- und Tiefbauamtes abgerissen wird; das wird wahrscheinlich nur geschehen, wenn das projektierte Bürogebäude jenes Amtes gebaut wird... Keinem Menschen sei es verübelt, wenn er jetzt nicht mehr nachkommt.)

Das Geschiebe mit der Oper hat zu großer Unruhe und heftigen Reaktionen von seiten der Bevölkerung geführt – ob sie

den unglücklichen Entschluß der Behörden damit ändern können, ist aber fraglich.

Schwimmbäder und Sporthallen sind ebenfalls arg im Rückstand. Das einzige nach dem Kriege projektierte Schwimmbad wurde mangels genügender Kredite bis jetzt nur zur Hälfte gebaut: das Garderobegebäude harret immer noch der Ausführung. Gleiches Schicksal erlitt das Strandbad am Slotterplas, dem künstlichen See im Herzen der neuen westlichen Stadtteile.

In den neuen Quartieren kommen richtige Plätze, Promenaden, Grünstreifen, Sportanlagen, Erholungsgebiete zu langsam oder überhaupt nicht zustande. Mit dem Erfolg der Rotterdamer Lijnbaan vor Augen, ist es noch nicht gelungen, ein richtiges, lebendiges Kauf- und Geselligkeitszentrum zu bauen. Mit den schönen und lebendigen alten Plätzen von Delft und Haarlem in nächster Nähe gibt es bis jetzt nur *einen* Ort in allen neuen Quartieren, den man Platz nennen könnte. Die Schönheit der Amstel ist nur sporadisch benützt zur Gestaltung einer Promenade, die jede andere Stadt schon längst angelegt hätte. Und schlußendlich sei noch erwähnt, daß ernsthaft überlegt wird, ob man die Börse von Berlage, dieses historische Monument der Baukunst des 20. Jahrhunderts, abbrechen soll. Mangelhafte Fundierungen haben zu ernsthaften Rißbildungen geführt. Die Konsolidierung der Fundamente könnte unter Umständen sehr kostspielig sein, so kostspielig, daß bald Stimmen laut wurden, die den Totalabbruch der Börse befürworten – als Hauptargument wurde angeführt, die Börse sei funktionell nicht mehr gut zu gebrauchen (was allerdings richtig zu sein scheint). Geharnischte Proteste in der Presse und seitens der Architekten blieben nicht aus. Es ist nur verwunderlich, daß in einer Zeit des Denkmalschutzes fast allzugroßer Pietät für das Alte und des rigorosen Aderlasses künstlerischer Bauwerke in ganz Europa überhaupt noch solche «Abbruchstimmen» möglich sind.

Architektonisch besehen, gibt es nur wenige neue Bauten von Interesse. Die Architektur ist in ein Stadium gekommen, wo jedermann «modern» baut, auch die früheren eingefleischten Antimodernisten (und Gott und die Namenregister wissen, daß es deren viele waren...). Skelettkonstruktion mit Paneelausfachung oder mit Curtain-walling, Scheibenkompositionen von dichten Wänden und Glasflächen sind die übliche Grammatik. Eine zwanzigjährige Austerität im Finanziellen und im Materiellen trägt überdies nicht sonderlich bei zu Raffinement, sorgfältiger Detaillierung oder reicher Materialwahl, und

einen solchen Habitus verliert man nicht so rasch.

Keine der neueren Bauten ist spektakulär wie, sagen wir, das Guggenheim-Museum oder das Pirelli-Hochhaus oder charaktervoll wie die Börse von Berlage oder kühn wie «Zonnestraal» von Duiker oder rücksichtslos-kräftig wie die Lijnbaan von van den Broek & Bakema. Sie sind alle – oder beinahe alle – vorsichtig, bürgerlich, sparsam und gesittet. Vorzügliche Eigenschaften, mit denen man aber keine große Architektur macht.

Die großen elektrisierenden Impulse der Stilgruppe, der früheren Rietveld und Oud, der Meister Van der Vlugt und Duiker sind nun konsumiert, verdaut und verwässert – vor allem das letztere.

Einflüsse anderer großer Meister (Mies, Le Corbusier, Aalto, Wright) sind kaum zu erkennen. Dafür ist die eigene Tradition zu stark. Und vor allem, weil die meisten Gebäude im allgemeinen *eine* spezifische Qualität haben: die der Räumlichkeit. Nicht im Sinne besonderer Raummodulationen im einzelnen Gebäude – gewiß, auch das ist zu finden –, sondern einer diffusen Beziehungsetzung im totalen Raum, wodurch die Grenzen der Gebäude nicht mit ihren Außenmauern zusammenfallen, sondern darüber hinausgreifen auf die Nachbarschaft, auf Straße, Platz oder Hof. Diese spezifische, auch im alten Amsterdam spürbare Räumlichkeit ist – paradoxerweise, aber auch wieder selbstverständlicherweise – am stärksten zu spüren in den Arbeiten der grundsätzlichen Modernen.

Diese latente, beinahe unterbewußte Räumlichkeit birgt Vorzug und Gefahr; Gefahr, wenn vergessen wird, daß der Außenraum ebenso wie ein Zimmer für menschlichen Gebrauch möbliert werden soll; Vorzug, wenn begabte Architekten sie voll ausnützen. Dann wird auch das kargste und anspruchloseste Gebäude um eine Dimension reicher, die auch die üppigste Materialverschwendung und die korrekteste Detaillierung nicht ersetzen kann.

Hendrik Hartsuyker

Wettbewerbe

(ohne Verantwortung der Redaktion)

Neu

Aargauisches Technikum Brugg-Windisch

Projektwettbewerb, eröffnet vom Regierungsrat des Kantons Aargau unter den im Kanton Aargau heimatberechtigten

oder seit mindestens 1. Januar 1959 niedergelassenen Architekten schweizerischer Nationalität. Dem Preisgericht stehen für die Prämierung von sieben bis acht Entwürfen Fr. 35000 und für eventuelle Ankäufe Fr. 5000 zur Verfügung. Preisgericht: Regierungsrat E. Schwarz, Erziehungsdirektor (Vorsitzender); Hermann Baur, Arch. BSA/SIA, Basel; Kantonsbaumeister Karl Kaufmann, Arch. BSA/SIA, Aarau; Regierungsrat Dr. K. Kim, Baudirektor; Jacques Schader, Arch. BSA/SIA, Zürich; Prof. Hans Suter, Arch. SIA, Zürich; R. Wartmann, Arch. SIA; Ersatzmänner: E. Gerber, Ingenieur, Inspektor BIGA, Bern; Nationalrat R. Reimann, Wölflinswil; W. Schmidt, Ingenieur, Lenzburg; Kantonsbaumeister Hans Schürch, Arch. SIA, Luzern. Die Unterlagen können gegen Hinterlegung von Fr. 50 bei der Kanzlei des Kantonalen Hochbauamtes, Aarau, Bahnhofstraße 17 (Postcheckkonto VI 274, Aargauische Staatsbuchhaltung, Aarau, Konto 15595), bezogen werden. Einlieferungstermin: 10. Oktober 1960.

Bauliche und verkehrstechnische Gestaltung des Bahnhofplatzes Baden und seiner Umgebung sowie der Zufahrten

Ideenwettbewerb, eröffnet von der Stadt Baden gemeinsam mit der Kreisdirektion III der SBB, Zürich, und der Generaldirektion PTT, Bern, unter den im Kanton Aargau heimatberechtigten oder seit mindestens 1. Januar 1959 niedergelassenen Architekten und Ingenieuren schweizerischer Nationalität sowie vier eingeladenen Architekten und Ingenieuren. Dem Preisgericht stehen für fünf bis sechs Preise Fr. 45000 zur Verfügung. Preisgericht: Stadtmann M. Müller, Fürsprecher (Vorsitzender); M. Fehr, Arch. SIA, Sektionschef für Hochbau, Kreis III der SBB, Zürich; E. Hunziker, Ing. SIA, Kantonsingenieur, Aarau; Kantonsbaumeister Karl Kaufmann, Arch. BSA/SIA, Aarau; Prof. Dr. K. Leibbrand, Ing. SIA, Zürich; Stadtschreiber Dr. V. Rickenbach, Baden; Peter Rohr, Arch. SIA/BSA, Chefarchitekt PTT, Bern; Werner Stücheli, Arch. BSA/SIA, Zürich; W. Weber, Ing. SIA, Baden; Ersatzmänner: H. Müller, Arch. SIA, Zürich; Bauverwalter W. Wullschleger, Baden. Die Unterlagen können gegen Hinterlegung von Fr. 60 bei der Bauverwaltung Baden (Postcheckkonto VI 367, Stadtkasse Baden) bezogen werden. Einlieferungstermin: 30. September 1960.