

Geschichte der Moderne

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **52 (1965)**

Heft 10: **Einfamilienhäuser**

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Nutzungsbedingungen

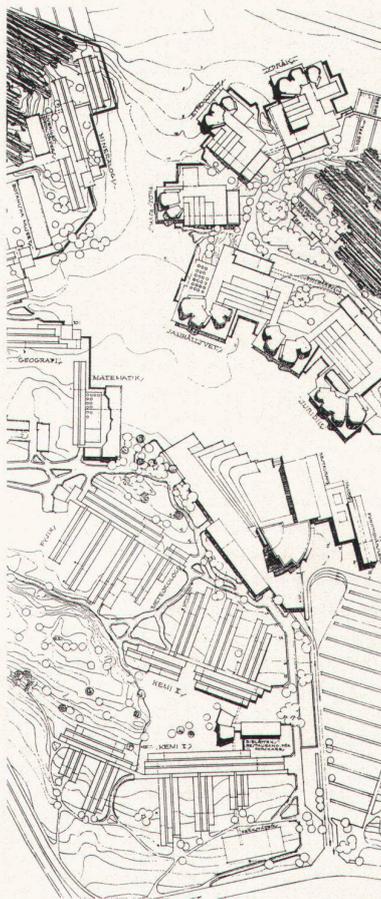
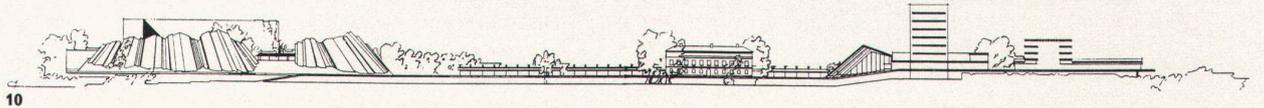
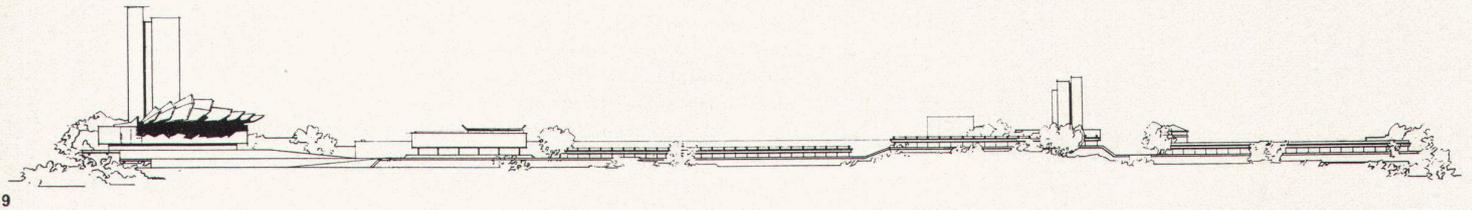
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



11

9, 10
Wettbewerb Universität Stockholm 1961.
1. Preis: Henning Larsen, Kopenhagen

11
2. Preis: Jean-Jacques Barué und Paul Niepoort

Abbildungen: «Arkitekten», Kopenhagen

sem Sinn gewirkt haben und wo fast durchwegs die jüngere Generation zum Zuge kam. Doch stehen leider noch wenige Bauten.

Warum werden die Häuser so brutal hingestellt, ohne Wärme, ohne Charakter, ohne Gefühl? Haben wir den «Kistenstil» noch nicht überwunden? Warum wird für ein Mehrfamilienhaus eine Aluminium-Glasfassade verwendet? Muß denn der sogenannte Industrialismus immer und überall gespürt und gepriesen werden; ist es wirklich unmöglich, auch mit anderen Materialien rationell zu bauen? Schade, aber hoffen wir doch, daß die oben erwähnten Jungen mehr an Einfluß gewinnen können. Es wäre gut und höchste Zeit, auch für Dänemark.

Dieter Bleifuß

Geschichte der Moderne

Die Wiener Stadtbahn von Otto Wagner

Nach einer ersten verlässlichen Zählung der Bevölkerung Wiens unter Kaiserin Maria Theresia zählte die Stadt in der Mitte des 18. Jahrhunderts 175000 Einwohner. Hundert Jahre später war die Einwohnerzahl auf 500000 gestiegen, und um 1900 war Wien zur Millionenstadt angewachsen. Die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts prägte weitgehend das Bild der Stadt. Die mächtigen Stadtwälle fielen, und die Ringstraße mit ihren Prunkbauten in historischen Baustilen entstand. Die Donau wurde reguliert und die Stadt einer allgemeinen Sanierung unterworfen. Der Reigen großer Bauvorhaben wurde zur Jahrhundertwende mit der Wienflußregulierung und dem Bau der Stadtbahn geschlossen. Damit traten an die Stelle der Ringstraßenbaukünstler: Ferstl, Hansen, Schmidt, Hasenauer, um einige bekannte Baumeister der zwei-

ten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu nennen, die Jugendstilkünstler Hoffmann, Ohmann, der Erbauer der Sezession, Olbrich, und Otto Wagner. Jeder bildete einen besonderen Charakter; auch der Name Adolf Loos schiebt sich in dieses Bild. Seine Eigentümlichkeit bildet aber ein besonderes Kapitel der Wiener Baukunst.

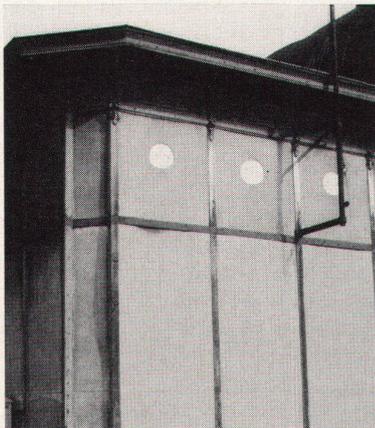
Am 25. April 1894 wurde der k.k. Oberbaurath Otto Wagner für die Entwürfe sämtlicher Stadtbahnlinien bestimmt. Zu diesem Zeitpunkt hatte Otto Wagner den größten Teil der Detailprojekte für die Stadtbahn bereits fertiggestellt. Am 9. Mai 1898 wurde die Stadtbahn, welche mit Viadukten, Unterführungen und etwa dreißig Stationen weite Gebiete der Stadt erschloß, durch Seine Majestät den Kaiser eröffnet. Die Vollendung der Linie entlang dem neu regulierten Donaukanal folgte und mit den Kaianlagen auch die Staufstufe Kaiserbad und das Schützenhaus von Otto Wagner. 1907 wurde diesen Bauten durch die Ausgestaltung des regulierten Wienflusses, besonders der Wienflußausmündung im Stadtpark, eine bekrönende Vollendung gesetzt.

Glückliche Kräfte fügten Brücken, Schleusenbauten und Stationen, bis in die kleinsten Details technische Anlagen, zu einer besonderen Melodie. Durch neue Konstruktionen wurden neue Bauformen entdeckt. Otto Wagner sagt zu dieser Situation: «Es kann daher mit Sicherheit gefolgert werden, daß neue Zwecke und neue Konstruktionen neue Formen gebären müssen.» Otto Wagner betont, daß die großen Bauten des Verkehrs im Zusammenspiel mit den neuesten technischen Errungenschaften dem modernen Baukünstler eine Unzahl positiver Anregungen bei der Schaffung von Neuformen – in des Wortes vollster Bedeutung – in die Hand spielen.

Wir sind glücklich über diese kurze Epoche, welche die schwierigsten technischen Aufgaben so unbekümmert mit der Phantastik des Jugendstils verband. In ihr bewegen sich unglaublich viele Varianten von Ausdrucksformen. Manche



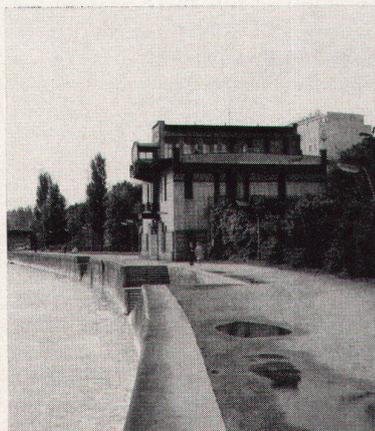
1



2



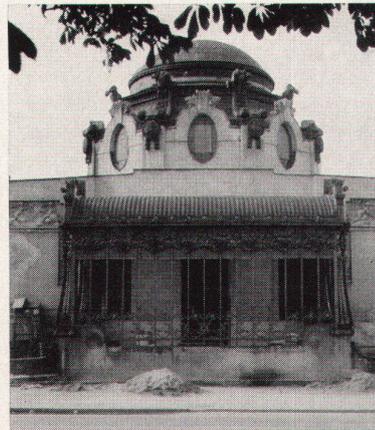
3



4



5



6



7

dieser Ausdrucksformen sind nicht gerade anspruchsvoll, sie sind die leichte Musik der Wiener Architektur. Die lange Reihe der Stadtbahnstationen erscheint mir wie eine Operette. Als Ohmann seine lustigen Pavillons über dem Schlund des gezähnten Wienflusses vollendet hatte, klangen vom Kurhaus des Stadtparkes die Melodien des damals etwa dreißigjährigen Lehar herüber. Otto Wagners Stationen bilden eine Kette geistreicher Nuancen, sie sind geformt nach der Mode, dem Geschmack und den Launen einer Millionenstadt. Diese Launenhaftigkeit, die von Station zu Station mit geistvollem Witz die Eigenarten des jeweiligen Stadtbezirkes und dessen Einwohner schildert, wird ab und zu überraschend visionär. Die Quintessenz bildet der berühmte Ausspruch Otto Wagners: «Etwas Unpraktisches kann nicht schön sein!»

Othmar Birkner

Stadtplanung

Wertende Entscheidungsmodelle

Im letzten Jahrzehnt hat unter den Modellen urbaner Phänomene, die wir die formalen oder mathematischen nennen, eine Kategorie Bedeutung erlangt, welche unter dem Begriff *Cost-Benefit Analysis* zusammengefaßt wird. Die Modelle dieser Kategorie unterscheiden sich von den anderen mathematischen Modellen durch die Art der Zielvariablen, die sie verwenden. Mathematische Modelle haben gewöhnlich die Form einer Gleichung oder Ungleichung. Auf der linken Seite des Gleichheits- oder Ungleichheitszeichens schreiben wir üblicherweise jene Variablen, deren Werte wir zu beschreiben oder zu prognostizieren suchen. Wir nennen sie Zielvariablen oder outcome variable. Auf der anderen Seite plazieren wir die Variablen, von denen wir annehmen, daß unsere Zielvariable von ihnen abhängt oder beeinflusst wird. Die meisten Modelle der regional sciences verwenden «deskriptive» Zielvariablen, wie «Anzahl der Personen in einem bestimmten Gebiet» oder «Geschäftsfläche in der Innenstadt». Ihre Aufgabe erschöpft sich darin, Systeme zu *beschreiben*. Hingegen bieten sie keine direkte Handhabe, Pläne zu *bewerten*.

Die Bewertung alternativer Pläne hat nun neben der Beschreibung urbaner Systeme große Bedeutung in der Planung, die keinem Wettbewerb der Art unterliegt, wie er für die Geschäftswelt kenn-

Wiener Stadtbahnstationen von Otto Wagner

1 Haltestelle Karlsplatz, 1898

2 Haltestelle Karlsplatz. Wandelemente, in sichtbares Eisenskelett eingelassen

3 Station Schottenring, Detail

4 Maschinenhaus der Staustufe Kaiserbad, 1960

5 Blaue Fliesen verkleiden das Maschinenhaus in der oberen Zone

6 Hofpavillon der Stadtbahn, 1898

7 Station Stadtpark. Parkbauten von F. Ohmann und J. Hackhofer