

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 53 (1966)
Heft: 5: Innerstädtische Läden; Ein regionales Schnellbahnsystem
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: 08.07.2025

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



Hans Curjel im Gespräch mit Henry van de Velde an dessen 90. Geburtstag in Oberägeri
Photo: Werner Bischof

Taeuber, Bill, Leuppi und Vantongerloo. Curjels Art der Interpretation der Musik, der Malerei, der künstlerischen Äußerung überhaupt ist mit Vergleichender Kunstwissenschaft zu trocken, zu sachlich bezeichnet. Es ist ein Nahebringen, ein Verstehenlassen, ein Offenbaren, das in vielen Vorträgen, Kursen, Vorlesungen in Deutschland, in der Schweiz, an der ETH, der Universität, der Hochschule für Gestaltung in Ulm, der Kunstgewerbeschule in Zürich verwirklicht wurde. Heute geben ihm Aufträge vor allem des Südwestdeutschen und Nordwestdeutschen Rundfunks eine breite Basis. Die Synthese von Musik und Sprache mit dem Gestus und der Form mußte Curjel fast notwendig zum Theater führen. Nach seinem Studium war er zuerst Assistent an der Karlsruher Kunsthalle. Dann holte ihn Louise Dumont für einige Zeit als Kapellmeister ans Düsseldorfer Schauspielhaus. 1927 berief ihn Klemperer als Dramaturg, als Regisseur und schließlich als stellvertretenden Operndirektor an die neu gegründete Kroll-Oper. Hier entstanden in Zusammenarbeit unter anderem mit Moholy, Schlemmer, Chirico neue Versuche der Bühnengestaltung. Curjel hatte 1923 die Bauhaus-Woche in Weimar besucht.

Schlemmers Wandbilder und Reliefs in Van de Veldes Werkstattgebäude, die 1930 auf Veranlassung von Schultze-Naumburg zerstört wurden, gehörten zu den stärksten Eindrücken. Sein Triadisches Ballett wurde aufgeführt, Scherchen gab Konzerte. 1928 kam Moholy nach Berlin. Er konnte 1929 zum erstenmal zusammen mit Curjel seine Ideen zum Theater realisieren in der Gestaltung von «Hoffmanns Erzählungen». 1930 folgte «Die glückliche Hand» von Arnold Schönberg mit Schlemmer und 1931 wieder Moholys Bühnengestaltung der «Madame Butterfly». Die Kroll-Oper wurde 1931 geschlossen. Es ist zu hoffen, daß wir von Curjel mehr über diese Zeit hören werden.

1933 wurde in Zürich das Corso-Theater durch E. F. Burckhardt umgebaut. Er und Giedion schlugen Curjel als Regisseur vor. In der Bar entstand das große Wandbild von Max Ernst, das später selbst in Zürich verhüllt werden mußte und das jetzt, wie wir hoffen, für das Kunsthhaus gesichert werden kann. Die Realisierung der Pläne Curjels an diesem Variététheater war nicht einfach. Schlemmer hatte für Curjel das «Komische Ballett» entworfen, das aber nicht mehr aufgeführt werden konnte. «L'Histoire du Soldat» wurde als Matinee gegeben und später auch in Salzburg inszeniert. Schließlich wurde das Corso Dancing und Kino.

1933 traf Curjel in Berlin Brecht auf der Straße. «Die Winde sind widrig», sagte Brecht, «wir gehen weg». 1945 traf er ihn in der Stadelhoferstraße in Zürich. «Die Winde sind immer noch widrig», sagte Brecht; aber sie schufen zusammen die Uraufführung der «Antigone» am Stadttheater in Chur, das Curjel 1945 bis 1947 geleitet hat. In Venedig wurde als Gastinszenierung «Mahagonny» aufgeführt. 1949 ermöglichte die Rockefeller Foundation Curjel eine Studienreise für Theaterfragen nach den USA. Das Theater gehört zu den wichtigsten Themen seiner theoretischen Tätigkeit.

Kein Sohn eines Architekten um 1900 konnte unberührt vom Jugendstil bleiben. Es brauchte aber noch Jahrzehnte, neue Entwicklungsstufen auf allen Gebieten der Gestaltung, Probleme auch des Werkbunds, für den sich Curjel lebhaft interessierte, um Art Nouveau und Jugendstil in ihrer Bedeutung erkennen zu können. In der Ausstellung von 1952 «Um 1900» im Kunstgewerbemuseum Zürich hat Curjel wohl zum erstenmal einen weitgreifenden Überblick über diese Stilwende in Europa und Amerika gegeben.

Schon vorher, 1947, hatten Van de Velde und seine Tochter Nele sich in die Schweiz zurückgezogen. Nicht nur der Papst hat seine Schweizergarde; auch Van de Velde, dessen Großmutter eine

De Paepe war, gab seinen Schweizer Freunden diesen Namen. Alfred Roth, an der Spitze der Garde, hat alles getan, um ihm seine letzten Lebensjahre zu erleichtern. Sein «Bungalow» über dem Ägerisee wurde zu einer Pilgerstätte. Curjel begann mit der Bearbeitung der immer wieder geänderten Manuskripte der Memoiren. Nur noch wenige Monate erlebte der Vierundneunzigjährige ein neues, für ihn von Roth gebautes Haus. Die Memoiren, die fast hundert Jahre einer lebendigen Entwicklung umfassen, erschienen 1962. Nele blieb 1957 allein im «Vogelenzang» zurück. Es war besonders Yella Curjel-Fahrner, das Fahrnermädchen, F. M., der Münchner Zeit, die Hans Curjel auf allen, oft widrigen und schwierigen Wegen begleitet hatte, die mit ihrem warmen Herzen der Nele geholfen hat bis zu ihren letzten Stunden in diesem Dezember.

Hans Curjel haben wir selten so arbeitsfreudig, mit so viel boshafem Humor, voll von sich realisierenden Plänen gesehen wie heute in seiner um siebzig Jahre gereiften Welt, die in ihm lebt in der Karthothek seines Geistes. Hans Finsler

Stadtchronik

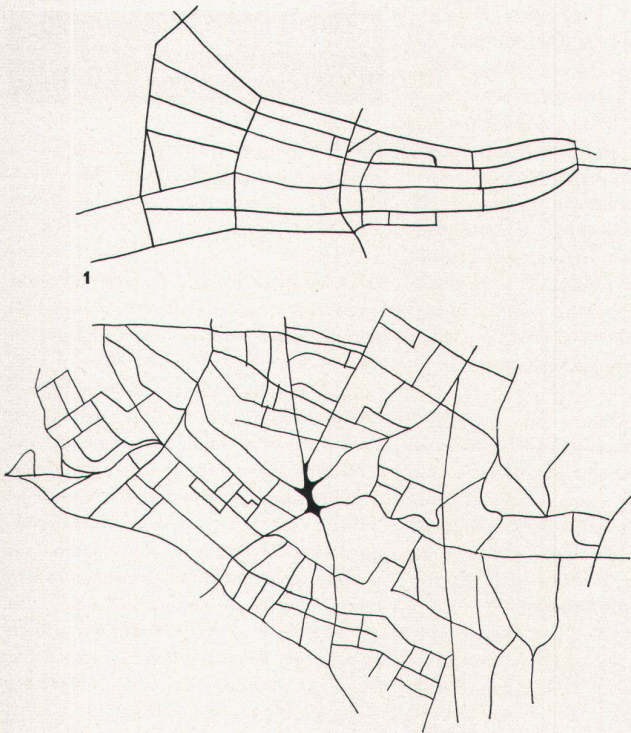
Berner Chronik

Das nicht-zentrische Zentrum Berns

Wir haben schon öfters darauf hingewiesen, daß Bern, ganz im Gegensatz zu andern historischen Städten, ein Zentrum besitzt, das noch heute ausgezeichnet funktioniert, während die neueren Teile der Stadt in steigendem Maße Störungen aufweisen. Dieses paradox erscheinende Phänomen ist mindestens zu einem Teil auf die außergewöhnliche Struktur der Stadt Bern zurückzuführen. Das Normalschema der historischen Stadt ist hier in sein Gegenteil verdreht: Das Zentrum Berns ist nicht zentrisch angelegt, sondern zeigt einen feldartigen Aufbau, den man normalerweise erst an der Peripherie einer Stadt antrifft. Gerade umgekehrt verhält es sich in den Außenquartieren. Hier erwartet man ein «Feld» und stößt auf ausgesprochen zentrisch angelegte Strukturen.

Ein neutrales Straßennetz im Zentrum

Die «Feld»-Struktur des Zentrums hat sich als äußerst anpassungsfähig erwiesen. Dieser Stadtteil ist ungefähr 1,2 km lang und durchschnittlich 0,4 km breit. Er ist in seiner Anlage fast 800 Jahre alt. Aber im Gegensatz zu andern vom Ver-

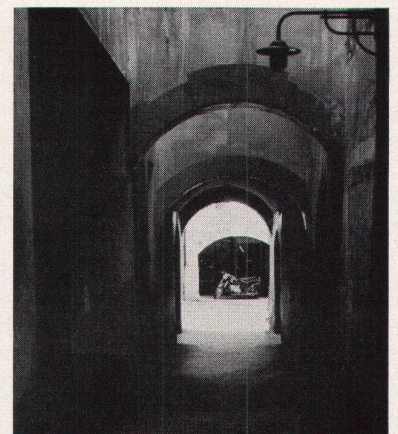
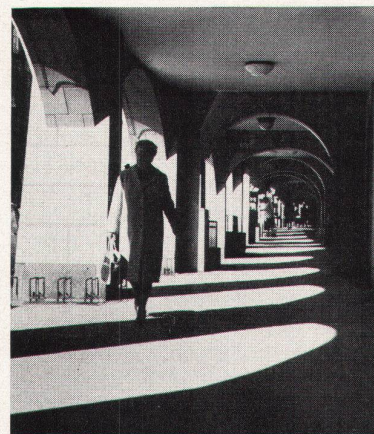
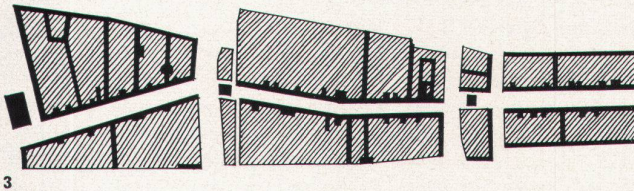


kehr geräumten Altstädten, wie zum Beispiel Luzern oder Zürich, sind noch heute alle Straßen für jedermann und alle Fahrzeuge befahrbar, die wichtigsten sogar in beiden Richtungen. Auf *allen* Straßen ist beidseitiges Parkieren beziehungsweise Anliefern möglich. Das Netz ist rechtwinklig, weist nur 35 Knoten auf, wird von einer Ampelanlage und zwei Verkehrspolizisten überwacht und wird nicht selten mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/Std. befahren. Kein Knoten strahlt in mehr als vier Richtungen aus. Das System ist eindeutig Ost-West gerichtet. Auf den Längsachsen kann man durchschnittlich 250 m fahren, ohne auf eine Einmündung oder Kreuzung zu treffen. Von der Nydegg bis hinauf zum Bahnhof gibt es überhaupt nur vier Querverbindungen, eine schmale bei der Kreuzgasse und drei breite über den früheren Befestigungsgräben.

Das Straßensystem ist also in keiner Weise zentrisch angelegt, obwohl es als Ganzes das einzige und konkurrenzlose Zentrum von Stadt und Agglomeration bildet. Die gleichmäßig neutrale Struktur war bis heute imstande, sowohl Gewichtsverschiebungen innerhalb des Systems wie auch Mehrbelastungen von außen ohne Mühe auszugleichen und zu tragen.

Die Ausbaufähigkeit der Zellen

An dieser harmonischen Entwicklung war aber auch die außerordentliche Flexibilität der von dem Straßengitter aus geschnittenen 22 Felder oder Zellen schuld. Sie sind an die 300 m lang und zwischen 40 und 90 m breit und haben sich allen Nutzungswandlungen durch acht Jahrhunderte angepaßt. Sie waren zur Zeit der Hofstätten mit einzelnen Häusern bebaut, später mit Reihen, dann mit von Straße zu Straße durchgehenden Häusern, nur kleine Höfe zwischen sich freilassend. Später brauchten die immer zahlreicher und größer werdenden Ladengeschäfte mehr Lagerraum und füllten eingeschossig die Höfe. Dann fand man, auch die Geschäfte selbst brauchten kein natürliches Licht, verstaute das Lager in den Keller und ließ die Geschäfte wie die Wohnhäuser von Straße zu Straße durchlaufen. Für so große Geschäfte war aber die normale Schaufensterfront viel zu klein, und man begann, die Laubengänge gegen die Geschäfte hin auszubuchten, um mehr Schaufensterabwicklung zu erreichen. Schließlich kam man auf den Gedanken, diese Buchten gleich ganz bis zur nächsten Straße durchzustößen, wodurch Passagen entstanden, an denen auch kleine und aller kleinste Geschäfte und die Boutiquen handwerklicher Spezialisten ihre «Stra-



1 Das nicht zentrisch angelegte 800jährige Zentrum der Stadt Bern

2 Le chemin de l'âne. Eines der zentrisch angelegten Außenquartiere Berns

3 Schematische Übersicht über das System von Passagen

4, 5 Die historischen Fußgängerwege

4 Die Lauben

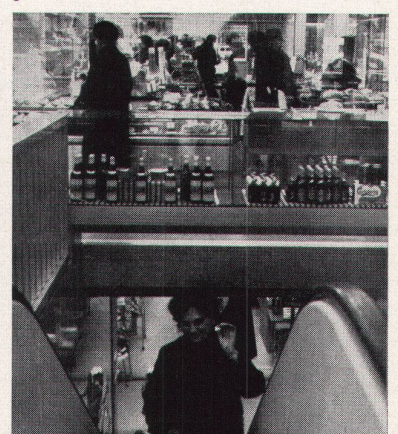
5 Die alten Quergäßchen

6, 7 Die neuen Fußgängerwege

6 Passagen, die von Straße zu Straße quer durch einen Block laufen. Hier ein beheiztes Café

7 Erschließung höherer und tieferer Geschosse durch Rolltreppen

Pläne, Photos: Martin Geiger, Bern



Benfront» erhalten. Bald fragte man sich, wieso diese Passagen nur ebenerdig laufen sollten, und begann, sowohl die oberen wie die unteren Geschosse dem Käufer durch Passagen zu erschließen. Der Fußgänger bewegt sich hier nicht nur, wie in den historischen Lauben, vor dem Regen, sondern auch vor dem Wind sowie vor dem Lärm und den Abgasen des Verkehrs geschützt. Trotzdem befindet er sich nicht in einem Geschäft, sondern in einem Außenraum, in einem inneren Außenraum gewissermaßen, und erlebt so jene faszinierend verwirrende Relativierung von Innen und Außen, die die großen Architekten wie Le Corbusier und Wright immer wieder bewußt an und in ihren Bauten vorgenommen haben. Es dauerte natürlich nicht lange, bis man für das Wohl des Fußgängers und potentiellen Käufers noch mehr zu tun bereit war und die Passagen an gewissen Stellen mit Infrarot zu beheizen und auf diese Weise die Träume der Utopisten von der klimatisierten Stadt zu verwirklichen begann.

Heute gibt es auf dem halben Quadratkilometer der innern Stadt 0,7 km alte Quergäßchen, die seit jeher dem Fußgänger reserviert waren und zum Teil überdeckt sind, 6,7 km Laubengänge und 0,5 km neue Passagen durch verschiedene Stockwerke, die, zum Teil schon beheizt, den Betrieb offener Straßencafés auch im Winter ermöglichen. Das ergibt fast 8 km geschützte Fußgängerwege.

Ein Ende des Ausbaus dieses historischen Zentrums ist nicht abzusehen. Die Nutzungen werden sich weiter ändern und vor allem intensivieren. Das Erschließungssystem wird in der begonnenen Art weiter ausgebaut werden. Noch sind die Vorteile der Hügellage des Zentrums in keiner Weise ausgenützt; noch steckt die vertikale Erschließung erst in den Anfängen; noch warten viele Wohnungen der Südseite auf ihren Ausbau, der guten Steuerzahlern eine begehrenswerte Alternative zur Villa im Vorort anbieten würde; noch können ganze Labyrinth von Dachstöcken statt an alte Möbel an junge Künstler vermietet werden. Aus Kellern werden Theater, aus Theatern werden Keller, aus Wohnungen Büros und aus Büros wieder Wohnungen. Mehrere Häuser werden zusammengelegt zu einem Warenhaus, größere Komplexe wieder aufgesplittet in kleine Detailgeschäfte. Und wer die Wanderungen der Stadt-, Kantons-, und Bundesverwaltung durch die Landschaft dieser Innerstadt verfolgen wollte, käme zu keinem Ende.

Wirklich: Berns Zentrum und Altstadt ist ein Organismus von ganz außergewöhnlicher Lebenskraft. Man wäre vielleicht vorübergehend geneigt, zu glauben, man habe in diesem schillernden Spiel sich

überlagernder und ablösender Nutzungen endlich einen Beweis für das so wundersame Wirken der «Architektur des Zufalls» gefunden, wenn man sich nicht daran erinnerte, daß alle diese Entwicklungen schon im ersten Hofstättenplan von 1191 als potentielle Möglichkeiten enthalten gewesen sein müssen, und wenn es einen nicht stutzig machte, daß dieser «Zufall» – der Fund einer solchen Idealstruktur und Idealzelle – seit 800 Jahren trotz der doch so weitgehenden Unterwerfung unter die Planungsgewalt des Zufalls nie mehr vorgekommen ist.

Geplante Flexibilität

Heißt das, die Flexibilität sei schon vor 800 Jahren eingeplant worden? – Ja, sicher. Und zwar in Form von Regeln, die wie die Regeln des Schachspiels unendlich viele Kombinationen offenlassen und dennoch in jedem Augenblick die Kontinuität des Spiels garantieren.

Es ist ausgeschlossen, am Anfang alle Konstellationen des Spiels vorauszu sehen oder zu wissen, welche Figuren in einem bestimmten Stadium noch vorhanden sein werden. Es war auch für die Zähringer ausgeschlossen, ahnen zu können, daß Bern einmal Sitz einer eidgenössischen Regierung werden oder daß motorisierter Verkehr durch die Gassen dieser Stadt rollen würde. Was die Zähringer planten, war nicht die Nutzung, sondern: nach welchen Regeln der Träger der Nutzungen (irgendwelcher Nutzungen) – die bauliche Substanz – strukturiert und erweiterbar sein sollte. Die Art, in der sich sowohl der sogenannte Moloch Verkehr wie das nicht minder unheimliche Monstrum der Bundesverwaltung, die, wie viele Beispiele beweisen, jedes allein imstande sind, das Gefüge einer Stadt zu ruinieren, gebändigt sind und sich in die Regeln des Spieles fügen, zeigt, wie wenig die Freiheit der Nutzung, wie stark dagegen die Relationen der Nutzungen untereinander von den Regeln zähringischer Stadtplanung betroffen werden.

Martin Geiger

Bauchronik

Der Schweizer Pavillon an der Weltausstellung Montreal 1967

Architekt: Werner Gantenbein BSA/SIA, Zürich

Die Kanadier stellen für die offizielle und internationale Weltausstellung 1967 ein reizvolles Ausstellungsgelände zur Verfügung, nämlich zwei Inseln im breiten St. Lawrence River. Neben diesen beiden Inseln, der Ile Notre-Dame und der Ile Verte, steht die Halbinsel Mackay für Bauten der Administration, des Expo-Theaters und experimentelle Wohnbauten zur Verfügung. Die Hauptverbindungen beider Stadtteile mit der Ausstellung auf den teilweise aufgeschütteten Inseln bilden die neue Untergrundbahn und die ebenfalls in Ausführung begriffene Hochbahn. Ergänzend versprechen die Schiffskurse eine vergnügliche Note ins Ausstellungsbild zu bringen.

Neben den großen Inselgrünflächen sind die Länderpavillons eng zu einer kleinen Inselstadt zusammengereiht. Die überlieferte Starrheit und Monumentalität der Gesamtanlage, wie zum Beispiel noch an der World's Fair in New York, ist abgelöst durch eine freie Gruppierung, die sich aus der organischen Inselnform ableitet.

Der im Laufe dieses Sommers aufzurichtende Schweizer Pavillon wird in einer Reihung Holland–Belgien–Schweiz–Österreich zu stehen kommen. Die Parzellen dieser Länder sind bei gleicher Größe verschieden in der Grundform. Ihnen südseitig vorgelagert sind ein Inselfsee, die Station der Hochbahn und

Modell des Schweizer Pavillons an der Weltausstellung Montreal 1967

