

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 77 (1990)
Heft: 9: Stadien = Stades = Stadiums

Rubrik: Architekturmuseen

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: 12.01.2026

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

Warth, Kartause Ittingen
Richard Avedon «In the American West», Photographien
Cécile Wick – Photographien
30.9.–2.12.

Winterthur, Kunstmuseum
Richard Hamilton: Exteriors, Interiors, Objects, People
15.9.–11.11.

Zug, Museum in der Burg
Fritz Kunz und die religiöse Malerei
bis 23.9.

Zürich, Kunsthalle
Thomas Ruff
bis 21.10.

Zürich, Kunsthaus
Landschaft im Licht. Impressionistische Malerei in Europa und Nordamerika 1860–1910
Ilona Rüegg – Zeichnungen
bis 21.10.
Magnum – Fünf Jahrzehnte engagierte Photographie
bis 14.10.

Zürich, Museum für Gestaltung
Wissenschaftliches Zeichnen
bis 14.10.

Zürich, Museum Rietberg
Pahari-Meister. Höfische Malerei aus den Bergen Nord-Indiens
bis 21.10.

Zürich, Stiftung für Konstruktive und konkrete Kunst
Durch Farbe Farbigkeit erzeugen, Jean Pfaff – Arbeiten auf Papier 1987–1990
Camille Graeser, Das druckgraphische Werk
bis 21.10.

Architekturmuseen

(Ohne Verantwortung der Redaktion)

Basel, Architekturmuseum
Aktuelles Ereignis, Arbeiten im Zusammenhang mit der Nordtangente
bis 9.9.
Hannes Meyer und Basel
22.9.–11.11.

Berlin, Akademie der Künste
Brüder Luckhardt und Alfons Anker
bis 25.10.

Frankfurt, Deutsches Architekturmuseum
Museumsbauten in Frankfurt
bis Mitte November

Freiburg/Brsg, Architekturforum
Besichtigung neuester Architekturprojekte und Gespräch
4.10., 15.00 Uhr

Helsinki, Finnisches Architekturmuseum
Naamion Takana – Hinter der Maske – Das Leben der afrikanischen Dogon
12.9.–4.11.

Luzern, Architektur Galerie
Adolf Krischanitz
30.9.–28.10.
(Vortrag des Architekten am 29.9.1990, 15.00 Uhr im Lukas-Saal, Luzern, Morgartenstrasse 16)

Meilen, Ortsmuseum
Hans Fischli – Architekt, Maler, Bildhauer
28.9.–27.10.

Paris, Centre Georges Pompidou
Raymond Loewy
bis 24.9.
Capitales du nouveau design européens:
Milan
12.9.–31.10.
Josep. M. Jujol
19.9.–26.11.

Pontresina, Engadin, Galerie Nova
Gustav Peichl, Wien
bis 15.10.

Venezia, Galleria di Architettura
Lars Sonck (1870–1956)
15.9.–1.1.1991

Zürich, Architekturforum
Zürich-Nord – Stadtentwicklung am Stadtrand
bis 12.9.
Rudolf Olgiati
19.9.–17.10.

Einige Bücher über Los Angeles

«Mode wie Architektur stehen im Dunkel des gelebten Augenblicks, zählen zum Traumbewusstsein des Kollektivs.» (Walter Benjamin, *Das Passagen-Werk*)

Im *Passagen-Werk* hat Benjamin versucht, die Architekturen einer Stadt und einer Epoche als Traum-

bilder zu deuten. Die Pariser Passagen, Bahnhöfe, Museen und Panoramen des Neunzehnten Jahrhunderts sind für Benjamin ursprüngliche Manifestationen, in denen das kollektive Bewusstsein konkrete Form findet. Im Falle der kapitalistischen Gesellschaft des vergangenen Jahrhunderts verwirklicht sich diese Form in Bildern, in denen sich Utopie und Urgeschichte mischen. Eine konfliktgeladene Realität wird dadurch in phantasmagorischer Weise ergänzt, aufgewogen und glorifiziert. In den Passagen mischen sich pompejanische Motive mit der revolutionären Eisen- und Glastechnologie, kreuzen sich Brunnenhalle und Warenhaus. Die Weltausstellungen werden zu Wallfahrtsstätten, dienen der «Inthronisierung der Ware». In den Panoramen wird Natur als spiegelbildliche Reproduktion in die Stadt eingeholt. Auf der Suche nach den Träumen und Mythen, die das Frühalter des Kapitalismus prägen, wünscht sich Benjamin «auf einen Passagenmythos mit einer legendären Quelle im Mittelpunkt, einer im innersten Paris entspringenden Asphaltquelle (zu) stossen».

Nicht im Zentrum von Paris, sondern im Zentrum von Los Angeles ist diese Asphaltquelle in Wirklichkeit zu finden – die La Brea Tar Pits am Wilshire Boulevard. Sie lieferte den Indianern und frühen Siedlern Material zur Dichtung von Booten und Hausdächern und ist heute eine ebenso kuriose wie populäre Attraktion. Nicht nur Asphalt entspringt dem Boden dieser Stadt, sondern auch Erdöl, das in den Zwanziger Jahren dieses Jahrhunderts Grundlage eines ihrer grössten Baubooms war. Asphalt und Erdöl sind nur einige der natürlichen Voraussetzungen, die in bemerkenswerter Art und Weise die Mythen und Träume unterstützen und illustrieren, denen Los Angeles seine Existenz schuldet. Was ist sinnvoller als Asphalt und Öl für eine Stadt, die die Freeways zur Agora und das Auto zum Fetisch machte. Wie kaum eine andere, moderne Stadt hat Los Angeles in den natürlichen Gegebenheiten seines Standorts die materiellen Voraussetzungen und den Stoff für Träume und Mythen gefunden, die seine Entwicklung zur Metropole leiten konnten. Wie kaum eine andere Stadt benötigte Los Angeles wirksame Traumbilder, um in knapp 200 Jahren aus einer Missionssiedlung, einigen Dutzend Soldaten, zwangsweise sesshaft gemachten Indianern

und 44 weissen Siedlern zur Weltmetropole zu werden. Die Architekturführer helfen wenig, Los Angeles zu begreifen, denn auch sie sind aus dem traditionellen Sichtwinkel eines vor allem stationären Beobachters geschrieben, für den Städte monozentrale und konzentrische Gebilde sind. Wer Los Angeles verstehen und angebracht beschreiben will, muss sich anderer Schemen bedienen. Die beste Anleitung dazu ist Reyner Banham's «Los Angeles, The Architecture of Four Ecologies», eines der wenigen Bücher über Los Angeles, dessen Rezeption (neben anderen) im folgenden zur Diskussion gestellt wird.

Natur und Verkehr

In den noblen Quartieren Brentwood, Bel Air, Hillcrest und Riviera sind von der Strasse aus nichts anderes zu sehen als undurchdringliche, immergrüne Hecken, hinter denen sich Gärten, Villen und Swimmingpools verbergen. Neben dem Swimmingpool und der Sicht auf den Pazifik gilt hier die Grünhecke als eines der wichtigsten Statussymbole. Kein einziger dieser Bäume und keine einzige Pflanze ist einheimisch. Jede einzelne Pflanze, vom nordischen Nadelbaum bis zur mexikanischen Königspalme und zum australischen Eukalyptus, ist importiert. Die Gartensiedlung Los Angeles ist die grösste künstliche Oase der Welt. Auch da, wo sie sich am natürlichsten gibt, ist sie Menschenschöpfung. Natur ist in Los Angeles ebenso Machwerk und Traum wie Disneyland und der Strip. Sogar die Bunttheit des Sonnenuntergangs über dem Pazifik ist vor allem den Emissionen der unzähligen Motoren zu verdanken.

Als 1885 die Santa Fe Railroads und 1876 die Southern Pacific Railways Los Angeles an ihre transkontinentalen Eisenbahnlinien anschlossen, war die ehemalige Missionssiedlung ein staubiges Dorf von 10000 Siedlern. 10 Jahre später hatte die Einwohnerzahl sich verfünffacht. 20 Jahre später war es eine Stadt von über 300000 Seelen. Von Beginn an war Los Angeles eine Schöpfung moderner Transportmittel. Die Eisenbahngesellschaften machten Geschäfte nicht nur mit dem Transport von Gütern und Passagieren, sondern auch mit Grundstückspekulation. Als Aufmunterungsprämien waren ihnen vom amerikanischen Kongress gewaltige Ländereien entlang der Geleise überschrieben wor-