Ausstellung Alexandre Sarrasin

Autor(en): **Arioli, Matthias**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **90 (2003)**

Heft 1/2: **Schulhäuser = Ecoles = Schools**

PDF erstellt am: **28.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-67058

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

stellung profitieren möge. Und man träumt, was gewesen wäre, wenn der laufende Masterplan nicht ein – sagen wir's beschönigend: work in progress, sondern ein Gesamtkonzept hätte sein können.

Die Ausstellungsmacher haben es sich taktvoll verkniffen, die somit treffendste Metapher für alle Berner Bahnhofsgeschichten aufzulegen: Mani Matters «Lied vo de Bahnhöf, wo dr Zug gäng scho abgfahren isch oder no nid isch cho.» Das melancholische Sentiment und das kleine Bauchweh, das die Einheimischen beim Gedanken an ihren Bahnhof befällt, weichen angesichts des Hors d'oeuvres in der Stadtbibliothek enormem Appetit auf grosse Ausstellungen zum Thema der Schweizer Bahnen im 20. Jahrhundert.

Christoph Schläppi

Bis 29. März 2003; Öffnungszeiten: Mo bis Fr, 8 bis 20 Uhr; Sa 10 bis 12 Uhr. Führungen auf Anfrage: Tel. 031 320 32 87

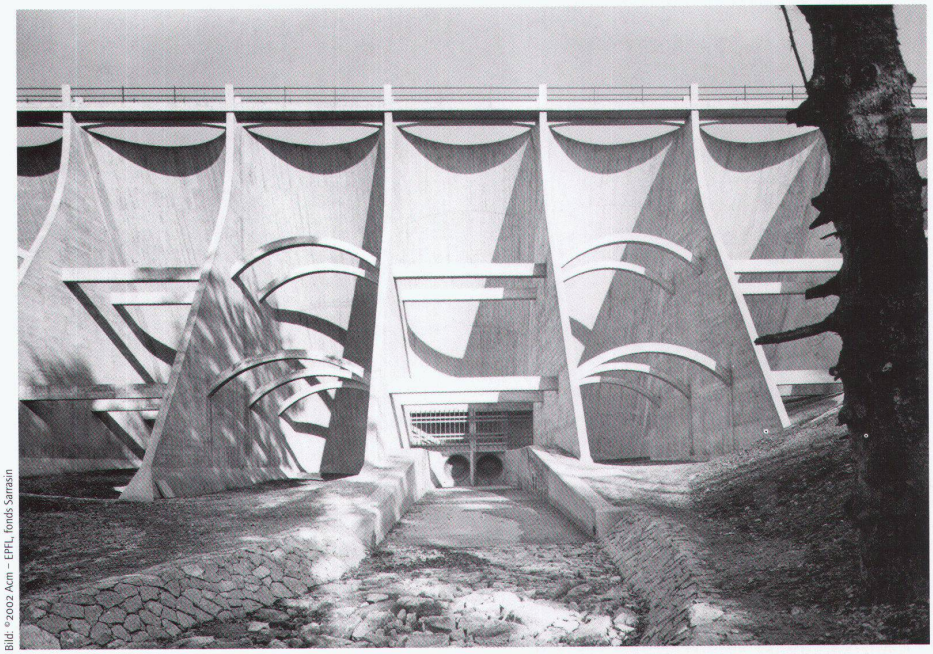


Bild: ©2002 Acm – EPFL, fonds Sarrasin

Staumauer «Faux-la-Montagne (F), 1948, A. Sarrasin ing.

Ausstellung Alexandre Sarrasin

Im Vorspann des reichhaltigen und sorgfältig edierten Ausstellungskataloges wird das Werk von Alexandre Sarrasin chronologisch zwischen Robert Maillart und Christian Menn positioniert. Während Maillart als epochebildender Pionier des konstruktiven Eisenbetonbaus bezeichnet wird, darf Menn als Stilbildner des modernen, zeitgenössischen Brückenbaus gelten. Alexandre Sarrasins Karriere dauert über den gesamten Zeitraum hinweg und bildet gewissermassen die verbindende Klammer zwischen den beiden «Epochen».

Pionierzeit bis Spätwerk

Der 1934 über den Trient erstellte Pont du Gueuroz an der Verbindungsstrasse zwischen Martigny und Savan darf als eigentliches Gesellenstück von Alexandre Sarrasin bezeichnet werden. Die filigrane Brücke über das schroff abfallende Tobel präsentiert für die damals geltenden Rahmenbedingungen eine beispielhafte Lösung. Die tragende Struktur wird in ihre Einzelteile aufgelöst, um eine grösstmögliche Reduktion der Lasten auf dem Lehrgerüst zu erzielen. Der Brückenträger ist mit leichten Rahmenstützen auf dem durch Quersteifen stabilisierten Doppelbogen aufgeständert, ein flacher Bogen überwindet die Spannweite von rund hundert Metern. Maillart hat in den späten zwanziger Jahren ein ähnliches Konzept für Brückenbauten in den Bündner Alpen verfolgt.

Sarrasins Konstruktionen aus der Zeit vor dem zweiten Weltkrieg sind durch die Auflösung und Reduktion auf die tragenden Funktionen geprägt und erinnern in ihrer Gestaltung stark an Stahlbauten. Das Reduzieren des Material- bzw. Lastenaufwandes stand nicht nur in ästhetischer, sondern vor allem in ökonomischer Hinsicht klar im Vordergrund. Ganz anders dann in den späten sechziger und siebziger Jahren. Aus arbeitsökonomischer Hinsicht gewinnt die einfache, rationelle Erstellung der Tragstruktur massgeblich an Bedeutung. Der 1972 in Zusammenarbeit mit seinem Sohn Philippe erstellte Pont Bousy steht stellvertretend für das Spätwerk von Alexandre Sarrasin. Typischerweise wird hier der Übergang zwischen Stützen und (Fahrbahn)-Platte nicht mehr durch pilzförmige Stützenköpfe oder Vouten, sondern durch ein orthogonales Zusammenfügen der Teile gelöst. Der Kraftfluss wird nicht mehr explizit offengelegt, sondern verschwindet unsichtbar in die Armierungsstruktur im Inneren des Betonvolumens.

Ingenieur und Eisenbetonspezialist

Dem Schaffen von Alexandre Sarrasin wird man durch den alleinigen Verweis auf zwei exemplarische Brückenbauten keineswegs gerecht. Neben Brückenprojekten – in der gesamten beruflichen Tätigkeit sind über dreihundert entstanden – zeichnet Sarrasin für verschiedene Infrastrukturbauten wie etwa Tunnels und Galerien verantwortlich. Besondere Erwähnung verdienen dabei die verschiedenen Projekte für den Bau von Staumauern. Anders als bei den im Alpenraum verbreiteten Massenmauern zerlegt Sarrasin auch hier die Konstruktion in ihre Einzelteile. Der Mauer-

bogen wird mit rückspringenden, trapezförmigen Scheiben gegen den Wasserdruck stabilisiert. Dadurch lassen sich massgebliche Materialeinsparungen erzielen, was diese Bauweise insbesondere für entlegene Regionen mit beschränkten lokalen Material-Ressourcen attraktiv machte. Sarrasin entwarf verschiedene Projekte für Stauseen in Südfrankreich, in Algerien und im Libanon; die Mauer «Faux-la-Montagne» (1948) darf hier stellvertretend als realisertes Beispiel zitiert werden.

Neben den klassischen Ingenieurbauwerken profilierte sich Sarrasin auch als Tragwerksspezialist beim Entwurf verschiedener Hochbauten. In den zwanziger und dreissiger Jahren war sein Büro in Brüssel bei der Erstellung von verschiedenen klassisch modernen Gebäuden involviert. Beim Bau des Kinos Metropol in Brüssel (1932), mit 3000 Sitzplätzen der grösste Kinosaal zu seiner Zeit, beim Flughafengebäude in Deurne-Anvers (1931) oder beim Seebad «Lac aux Dames» in Westende war Sarrasin als Statiker beteiligt. Auch in der Schweiz konnte er bei unterschiedlichen Hochbauprojekten mitwirken. Zu erwähnen sind die leider abgebrochene Treppenanlage auf dem Gelände der Universität Fribourg (1938–1941) oder die Halle auf dem Areal des Güterbahnhofs Lausanne-Sébellion (1951–1953) mit einem Sheddach aus dünnen Betonbögen. Aus der Zusammenarbeit mit dem Architekten Jean Tschumi entstanden der Verwaltungsbau für Nestlé in Vevey (1956–1960) und Vorschläge für einen rund 260 Meter hohen Turm auf dem Gelände des Comptoir Suisse in Lausanne (1960–1961), der allerdings nicht realisiert wurde.

Ausstellung und Katalog

Der gesamte Nachlass aus dem Werk von Alexandre Sarrasin wurde vor einigen Jahren in die «Archives de la construcion moderne» der EPF Lausanne überführt, welche für die Realisierung der Ausstellung und der Publikation verantwortlich zeichnen. Es ist den Ausstellungsmachern für die sorgfältige Auswahl der Projekte zu danken, die einen vertieften Einblick in das, den Rahmen des Ingenieurmässigen zuweilen sprengende, Werk Sarrasins erlauben. Verschiedene der ausgestellten Pläne und Zeichnungen beeindrucken durch eine nahezu expressive Sorgfalt der Darstellung, so dass sie schon fast als eigenständige Kunstwerke gelten könnten. Nicht zuletzt dank seiner verblüffenden Vielseitigkeit darf Sarrasin in eine Reihe mit den grossen Schweizer Ingenieuren Maillart und Menn gestellt werden. Matthias Arioli

Ausstellung «Alexandre Sarrasin, structures en béton armé, audace & intervention», ETHZ Hönggerberg, bis 20. Februar 2003. Gleichnamige Publikation in der Reihe «Archives de la construction moderne», presses polytechniques et universitaires romandes, ISBN 2-88074-497-0: www.ppur.org.

Baukultur in Zürich

Baukultur in Zürich. Affoltern, Oerlikon, Schwamendingen, Seebach. Schutzwürdige Bauten und gute Architektur der letzten Jahre. Hrsg.: Hochbaudepartement der Stadt Zürich/ Amt für Städtebau. Mit Beiträgen von Bruno Fritzsche, Daniel Kunz und Mitarbeitern/Mitarbeiterinnen der städtischen Denkmalpflege. Vorwort/Einleitung von Kathrin Martelli, Franz Eberhard und Jan Capol. Verlag Neue Zürcher Zeitung, Zürich 2002.

Zürich liegt am See. Zürich Nord hinter dem Geländekamm von Fluntern, Unter- und Oberstrass sowie Höngg, hat auch seinen «See», allerdings in Form der landschaftlich nicht mehr definierten, weil so heterogenen Verkehrs-, Wirtschafts- und Dienstleistungsräume. Einen gewissen geografischen Halt finden alte Dorfnamen wie Affoltern oder Schwamendingen in der Grossfigur des benachbarten Hafens Airport Zürich. Oder noch näher am Tor zur Welt: Seebach nördlich von Oerlikon. Es war einmal ein Dorf fern der Stadt Zürich: Noch im 18. Jahrhundert verbot die dörfliche Ordnung grundsätzlich den Bau von neuen Häusern, um die gemeinschaftlichen Nutzungsrechte, die an die bestehenden Dorfhäuser gebunden waren, nicht zu zersplittern. Das Ende des Ancien Régime und der Übergang in die demokratische Staatsordnung sowie das mit der Industrialisierung verbundene Wachstum samt den immer grösser gewordenen Infrastrukturaufgaben bereiteten die Eingemeindung 1934 in die reiche Stadt Zürich vor. Nur wenige Jahre darnach erreichte das Programm der Förderung des genossenschaftlichen Wohnungsbaus die Felder.

NOVEX
MÖBELBAU
ScuolaBox.
Büro- und Schuleinrichtungen
Baldeggstrasse 20, CH-6280 Hochdorf
Tel. 041-914 11 41, Fax 041-914 11 40
e-mail: info@novex.ch
www.novex.ch