

Objektyp: **Miscellaneous**

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

Band (Jahr): **39 (1952)**

Heft 7: **Verkehrsbauten**

PDF erstellt am: **17.05.2024**

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.

DURATEX

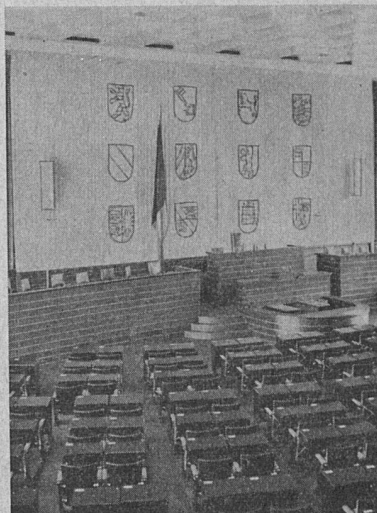
Panzerbeton-Boden

kennen keine Abnutzung

DURATEX wird in einer Stärke von 2½ cm auf eine Unterlage ausgeführt. Infolge der außerordentlich großen Fläche nützt sich dieser Belag kaum ab — ist deshalb leicht zu reinigen — unempfindlich gegen Öle, Benzol und von größter Dauer. Deshalb ist DURATEX der beste Belag für Fahrwege, Rampen, Lagerräume, Garagen, Fabrikationsräume und dergleichen.

WALO BERTSCH
Bauunternehmung Zürich

Aus dem Inhalt des Augustheftes:



Großer Sitzungssaal im Bundesgebäude Bonn
Architekt: Prof. Hans Schwippert BDA, Düsseldorf

DEUTSCHE ARCHITEKTUR UND KUNST

Vom Bauen, von *Otto Bartning*

Vom Wiederaufbau in Deutschland, von *Hans Bernoulli*

Deutsche Gebrauchsformen, von *Heinrich König*

Deutsche Plastik der Gegenwart, von *Hans Hildebrandt*

Der Maler Fritz Winter, von *Werner Haftmann*

Aus dem Inhalt der Juniheftes:

FERIENHÄUSER

An einen Bauherrn, von *Hans Suter*

Ferienhaus in Braunwald, Architekt: Ernst Gisel SWB, Zürich

Wochenendhaus in Goldbach. Architekten: B. & E. Gerwer, Zürich

Ferienhaus in Stäfa, Architekt: Willy Guhl SWB, Innenarchitekt, Zürich

Das «Holiday House» in Quoque, Long Island. Architekt: George Nelson, New York

Ferienhaus in Palm Springs. Entwurf: Raymond Loewy, New York. Ausführung: Clark & Frey, Architekten, Palm Springs

Transportables Klein-Ferienhaus. Architekt: Oskar Burry, Zürich

Neue Pflanzenbehälter der Eternit AG., von *Willy Rotzler*

Der Garten Claude Monets in Giverny

La méthode picturale des impressionnistes et les historiens de l'art, par *François Fosca*

Der englische Maler John Craxton, von *Hans Ulrich Gasser*

Redaktionsschluß für das Septemberheft:

Hauptteil: 1. Juli 1952

Chronik: 2. August 1952

Abonnementspreise:

Jahresabonnement Inland: Fr. 33.—, Ausland: Fr. 40.— plus Fr. 5.— für Porto und Verpackung.

Einzelnummer: Inland Fr. 3.30, Ausland Fr. 4.—

Insertionspreise:

1/4 Seite Fr. 360.—, 1/2 Seite Fr. 210.—, 1/4 Seite Fr. 112.50, 1/8 Seite Fr. 67.50. (Bei Wiederholung Rabatt)

La nouvelle grande gare de Rome des «Termini» 206
 1948/1950, *Eugenio Montuori, arch., et Leo Calini, ing., en collaboration avec les arch. Castellazzi, Fadigati, Pintonello et Vitellozzi*

L'ancienne gare des Termini a été démolie en 1937, la nouvelle devant, à l'origine, être inaugurée lors de l'exposition universelle de 1942, qui n'eut point lieu. Au reste, à cette date, n'avaient été achevées que les deux grandes ailes latérales, le hall monumental destiné à les relier n'ayant pas été commencé. Soucieux de donner au problème une solution d'un autre esprit, les autorités compétentes instituèrent un concours en 1947, d'où les deux équipes ci-dessus sortirent vainqueurs ex aequo. — L'œuvre ainsi réalisée fascine par la grandeur de sa *maniera romana* et le parfait accord de ses deux conceptions formelles fondamentales: structure articulée de la façade et dynamisme grandiose de la salle des pas perdus. Cette grandeur, d'ailleurs, n'étouffe nulle part, grâce à l'«aéré» des parois de verre, et la souveraine simplicité de l'ensemble s'harmonise à merveille avec les thermes antiques et la toute voisine église de Michel-Ange.

La petite gare, illustrée par l'exemple de Bilten 211
 1951, *Max Fehr, arch. FAS et chef de section des constructions des CFF (3^e arr.)*

Plus encore que la grande, la petite gare est fonction de la voie. On a cherché ici le maximum de concentration et de clarté fonctionnelle — le bureau de la gare étant le cœur de l'ensemble —, tout en conjuguant la sobriété technique avec la dignité architecturale.

Fonction et forme des toitures de quais de gare 214
par Hans Hilfiker

Alors qu'une fonction secondaire (ne pas gêner la vue) a conditionné l'heureuse solution sans portants des toitures des tribunes telles qu'on les voit dans les terrains de sport, rien de semblable ne peut se constater dans les habituelles toitures de quais de gare, les dispositifs ajoutés au cours des âges y restant adventices ou encombrants. Dans son projet de toiture tubulaire, H. H. cherche au contraire (diminution des piliers, utilisation de ceux-ci et du tube porteur à toutes fins fonctionnelles) à suggérer une toiture de quai fonctionnellement et formellement intégrée.

Kiosque des trams zurichois à Letzigraben 216
 1948, *Alfred Altherr, arch. FAS, Zurich*

Ce kiosque pour faciliter l'attente des trams forme un petit hall ouvert d'un seul côté, bien abrité des vents d'ouest. La finesse de la construction en conditionne la transparence.

Le nouveau grand bateau du lac de Zurich: La «Linth» 218
 1951/52, *chantiers «Bodan», Kressbronn, arch.: prof. W. Dunkel, Zurich*

On a cherché ici à unir les deux fonctions du moyen de transport et du bateau de plaisance. Innovations: 3 ponts, le pont supérieur permettant de jouir pleinement du soleil; silhouette originale, vue de face, des passerelles de commandement. L'on s'est en outre efforcé que la vue soit de partout le plus libre possible.

L'«automotrice panorámica» des chemins de fer italiens 220
 1948, *Officine Meccaniche, Milan, et Renzo Zavanella, arch., Milan*

Un belvédère-impériale et, au «rez-de-chaussée», deux luxueux salons, caractérisent cette automotrice élégante et hardie.

Un nouveau type d'aéroport avec système air-quai 222
projet de K. K. Perlse, arch. FAS, Genève

L'idée essentielle du projet est la création d'un service d'autobus entre la gare des passagers de l'aéroport et les

avions, progrès de confort, d'une part, et, de l'autre, économie d'espace, les autobus pouvant être rangés côte à côte comme les trains d'une gare terminus.

Affiches des transports londoniens 225
par J. P. Hodin

C'est en 1908 que le regretté Frank Pick commença de moderniser tout ce qui se rapporte à la publicité — affiches, brochures, plans, etc. — des services de transports en commun de l'agglomération londonienne. Actuellement, sous la direction de F. H. Hutchison, les affiches des transports londoniens, loin d'être exécutées par des ateliers graphiques relevant de ces services publics, sont au contraire confiées, après concours, à des artistes indépendants, y compris des élèves doués des écoles d'art. Les transports londoniens ont recours à deux types d'affiches: l'affiche simple (inspirée des affiches françaises de la fin du 19^e siècle) et l'affiche par paires (une moitié purement illustrative, l'autre mettant en valeur un texte publicitaire). L'on peut dire qu'à leur effet publicitaire se joint heureusement le constant souci d'éduquer le goût du public.

Fresque de Victor Surbek à l'hôpital bernois de Tiefenau 227

Exécutée exactement en un mois au début de 1951, cette fresque de 14 m sur 4 recouvre l'un des murs de la salle de réunion du nouveau bâtiment de l'hôpital. Aux extrémités, elle s'achève par des tons gris blanc et gris bleu qui font la liaison avec la lumière venant de deux rangées de fenêtres opposées, tandis que la partie médiane, évoquant les saisons de part et d'autre de l'arbre de vie, est traitée en couleurs vives composant un double paysage dont le vérisme, comme dans d'autres œuvres du même peintre, est sous-tendu de figures géométriques.

Peinture murale de Rolf Meyerlist au nouvel Office des Téléphones de Lucerne 230

Cette peinture murale dont l'exécution fut confiée à R. M. à la suite d'un concours institué en automne 1950, représente la légende de la «nuit sanglante» de Lucerne, connue également sous le nom de Conspiration des manches rouges. On connaît le récit: peu de temps après l'adhésion de Lucerne à l'alliance des Confédérés (1332), le parti autrichien aurait décidé de massacrer ses adversaires assemblés à la Maison des Bouchers, mais un garçonnet qui avait surpris leur secret et promis de ne le point raconter à âme qui vive, tourna la difficulté en se rendant quand même à la maison de la corporation, où, s'adressant au poêle de faïence de la salle, il avertit indirectement les victimes désignées, conjurant ainsi la catastrophe.

A propos de mes plafonds de Londres 232
par Oskar Kokoschka

O. K. expose que, pour la réalisation de ses plafonds de Londres consacrés au «Mythe de Prométhée», et dont l'ensemble sera pour la première fois montré au public à la Biennale de cette année, il a volontairement «méprisé tous les tabous» aujourd'hui internationalement admis. Ce qu'il a voulu, en effet, c'est créer une peinture ayant un sujet figurativement présenté dans l'espace, à l'intention des Européens qui n'ont pas perdu le sens de leur histoire, — ajoutant au reste à l'espace évoqué la quatrième dimension du mouvement découverte par, ou dans l'art baroque. Œuvre, par conséquent, antiabstraite et antithéoricienne, O. K. estimant, en présence de la prolétarisation croissante de la petite bourgeoisie cultivée héritière et mainteneuse de l'humanisme, qu'un retour aux sources est plus que jamais indispensable si l'on veut éviter une totale déshumanisation de l'art. Non point au sens d'un banal «retour à la terre» européenne, mais maintien des valeurs qui ont fait notre civilisation.

The new main "Termini" Station at Rome 206
 1948/1950, *Eugenio Montuori, arch., and Leo Calini, eng., in collaboration with the architects Castellozzi, Fadigati, Pin-tonello and Vitellozzi*

The original Termini station was demolished in 1937, as the new station was to be inaugurated on the occasion of the 1942 World Exhibition, which never took place. Furthermore, at this time only the two big lateral wings had been completed and work on the monumental hall that was to unite them had not yet started. The competent authorities wished this problem to be solved by another type of mind and they opened a competition in 1947 as a result of which the two teams mentioned above were selected ex-aequo. The effect achieved is one of grandeur in the *maniera romana*, with perfect harmony between the articulated façade structure and the imposing dynamism of the entrance hall. An airy effect is obtained by means of glass walls. In its supreme simplicity the building harmonizes wonderfully well with the ancient thermal baths and Michael Angelo's church just near it.

The Small Station as at Bilten 211
 1951, *Max Fehr, arch. FAS and sectional chief of construction with the CFF (3rd area)*

The little station is, to an even greater extent than the main station, a functional part of the railway lines. Aims – maximum concentration and functional clarity, the office being the central point – a combining of technical sobriety with architectural dignity.

Function and Form of Station Roofs 214
 by *Hans Hülfiger*

Grandstands at sport-grounds have found an excellent solution in pillarless roofs (to afford an unobstructed view), but no similar solution has been found for station roofs, the devices added in the course of time become adventitious or encumbering. H. H.'s plan for tubular roofing (fewer pillars, which, together with the suspension tube, can be used for all purposes) proposes a platform roofing integrated both functionally and formally.

Tram kiosk at Letzigraben, Zürich 216
 1948, *Alfred Altherr, arch. FAS, Zürich*

To make the trams more easily accessible – a small hall open on one side, sheltered from the west winds. Transparency of the construction results from the structural fineness.

The new Steamer on the Lake of Zürich: the "Linth" 218
 1951/52, at the "Bodan" shipyards, Kressbronn, arch.: *Professor W. Dunkel, Zürich*

The functions of a means of transport and a pleasure boat are combined. 3 decks, the upper deck being a sun-deck; unusual front view of the bridges. All was done to obtain an unobstructed view for the passengers.

The Italian Railways' "Automotrice panoramica" 220
 1948, *Officine Meccaniche, Milan, and Renzo Zavanella, arch., Milan*

Features – an observation-tower on the roof and two luxurious lounges on the ground-floor. Elegant and bold construction.

A new type of airport with an air-quay system 222
 Project by *K. K. Perlse, arch. FAS, Geneva*

Aims: the creation of a bus service between the airport passenger station and the planes; increased comfort; space

economy achieved by parking the buses side by side like trains at a terminal station.

London Transport Posters 225
 by *J. P. Hodin*

The late Frank Pick began in 1908 to modernise everything connected with publicity – posters, brochures, plans etc. – throughout the transport service network in the London built-up area. Today, London transport posters, with F. H. Hutchison as Publicity Officer, are not projected in the drawing offices attached to this branch of public services, but are designed by private artists commissioned as the result of competitions; some of these artists are the more talented students at art schools. London transport makes use of 2 types of poster: the simple poster (inspired by French posters at the end of the 19th century) and the poster with two parts (one half purely illustrative, the other half with a publicity text. It may be said of these posters that their publicity value is not their only value – they are often successful attempts at educating public taste.

Victor Surbek's Fresco in the Tiefenau Hospital in Berne 227

This fresco, completed in exactly one month at the beginning of 1951, is 14 by 4 metres and covers one of the walls in the assembly hall of the new hospital building. At each end of the fresco the colours shade into whitish and bluish grey, thus effecting a smooth transition to the light from the two rows of windows facing each other. The central part, with the themes of the seasons and of the tree of life, is carried out in vivid colours that compose a dual landscape, the realism of which is underlaid by geometric figures, as we find in other works of the same painter.

Mural painting in the new Telephone Building at Lucerne 230
 artist *Rolf Meyerlist (Lucerne-Florence), 1951*

Following a competition in autumn 1950 R. M. was commissioned with this mural which illustrates the legend of Lucerne's "bloody night", also known as the Red Cuffs' Plot. The tale runs as follows: shortly after Lucerne had joined the Confederation (1332), the Austrian party apparently decided to massacre its adversaries who were assembled in the Butchers' Hall; but a little boy who had discovered their secret and had then had to swear not to tell a living soul, got over the difficulty by going to the guild hall where he indirectly warned the victims-to-be by speaking to the earthenware stove and thus averting the catastrophe.

My Ceilings in London 232
 by *Oskar Kokoschka*

O. K. writes that he has deliberately "disregarded all the taboos" universally accepted today in his ceiling paintings at Salzburg, based on the Prometheus myth. The complete work will be on view to the public for the first time at this year's Biennial. O. K. has, in fact, aimed at creating a painting whose theme is presented figuratively in space, the whole being dedicated to Europeans who have not lost their appreciation of their own history; in addition to the space he conjures up, the artist introduces motion, that fourth dimension, discovered by Baroque art. His work is, therefore, anti-abstract and anti-theoretical, as O. K. believes that a return to the origins is absolutely indispensable if art is not to lose all connexion with humanity. This belief is prompted by the growing proletarianization of the cultured lower middle-class which has inherited and adheres to the tenets of humanism. This does not mean a banal "back to the soil" in Europe, but the upholding of the values on which our civilisation is built.