Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 49 (1962)
Heft: 8: Bauten für Verwaltung und Geschäft

Rubrik: Bauchronik

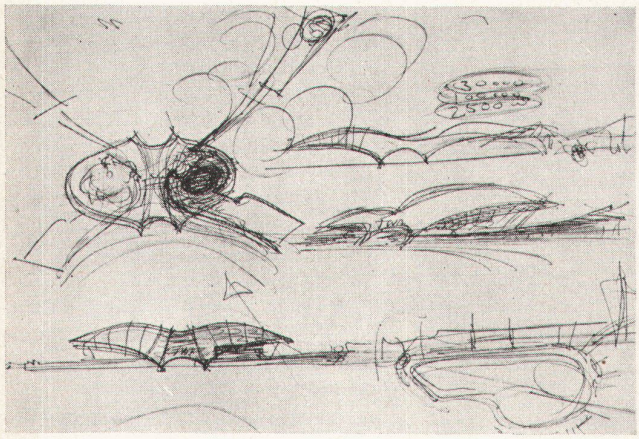
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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

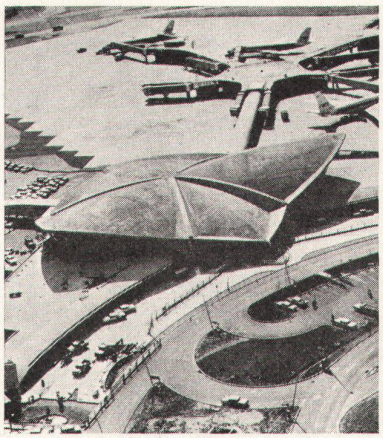
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 01.07.2025

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



1



2

3

Trans World Flight Center in Idlewild

1
Erste Skizzen Eero Saarinens auf einer Menükarte

2
Hauptgebäude und Jetways für sieben Flugzeugpositionen

3
Detail des Hauptgebäudes: eine der vier Betonstützen

Photos: John Gugelmann, Pressedienst, Zürich

gleichlich viel ausgedehnteren, der sich mit unserem Alltag, Produktion, Handel, Landwirtschaft, Verkehr, Freizeit und Konsumption befaßt. Diese Teilung, verbunden mit der Art der Finanzierung, ist nicht ohne Gefahr. Leicht könnte sich das falsche Bild eines handfesten kommerziellen Unterbaus und eines darauf aufgerichteten fragilen Überbaus der höheren Belange ergeben.

Das natürliche Interesse der Aussteller, keine Ideen und Themen, sondern vor allem ihre Produkte zu zeigen, erschwert vollends alle Aussagen über die Zusammenhänge, die den vermeintlichen Unterbau von Arbeit, Verkehr, Produktion, Konsum, Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft mit dem vermeintlichen Überbau verbinden. Man kann nur hoffen, daß der harte Kampf, den die Ausstellungsleitung gegen das eherne «qui paie, commande» führt, sich trotzdem wenigstens andeutungsweise auch auf den speziellen Teil auswirken wird.

Man hat der Landesausstellung von 1964 allerhand Mißerfolg prophezeit. Es wird behauptet, die Menschen seien übersättigt, müde, blasiert. Altmeister Meili ging sogar so weit, ein finanzielles Fiasko vorauszusagen. Vermutlich wird nichts dergleichen eintreten. Die Landesausstellung 1964 hat wie die früheren alle Chancen des Erfolgs: eine schöne Lage, eine stattliche Zahl namhafter architektonischer und graphischer Mitarbeiter, ein potentielles Besuchervolk, das Lust hat und willens ist, die Ausstellung zu frequentieren und sich diesen Besuch etwas kosten zu lassen. Die einzige Gefahr ist also diejenige, daß man trotz der Fülle der Darbietungen und Inszenierungen die Gelegenheit verpaßt, das Kommunikationsmittel der Ausstellung dazu zu benützen, dem Schweizer einige Tatsachen mitzuteilen, die zu wissen in den kommenden 25 Jahren nützlich sein könnte.

Lucius Burckhardt

Bauchronik

Das letzte Werk Eero Saarinens

(Vgl. WERK Heft 2/1960, S. 53)

Kürzlich wurde im internationalen Flughafen Idlewild bei New York das neue Trans World Flight Center eingeweiht. Eero Saarinen war es nicht mehr vergönnt gewesen, sein Werk in der Vollendung zu erleben. Unerwartet ist er am 1. September 1961 gestorben. Noch aber hatte er den fertigen Rohbau seines Werkes gesehen, das als das vielleicht beste Beispiel für seinen schöpferischen Genius gerühmt wird.

Das Dach des riesigen Hauptgebäudes besteht aus vier einzelnen freitragenden bogenförmigen Muscheln und überdeckt einen halben Hektar Fläche; im ganzen wiegt es 5216 t. Der höchste Punkt des Gebäudes liegt 15,80 m über dem Erdboden. Die Gesamtlänge des Gebäudes beträgt 150 m, und zwischen den Enden der Muscheln liegen 94,5 m. Die Bodenbreite beträgt 46,32 m, während die Spannweite des Daches von vorn bis hinten bei 70,10 m liegt. Die Stärke des Daches variiert zwischen 11,7 cm in der Mitte und 20,3 cm an den Enden.

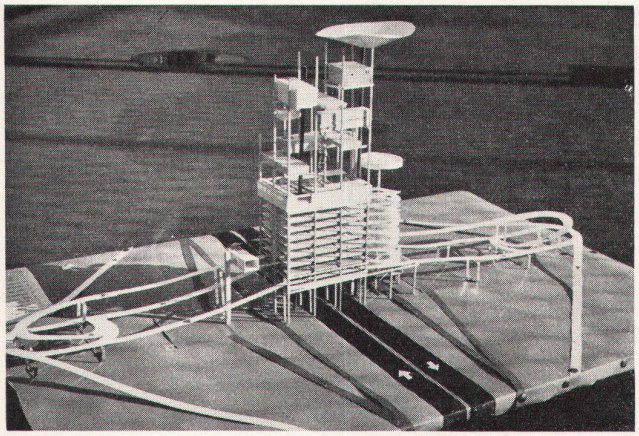
Der auf den vier Strebepfeilern des Centers lastende Druck erreicht maximal 2090 t. Um diesen Druck zu absorbieren und dem Gebäude Stabilität zu verleihen, wurden 67 Pfeiler mit hoher innerer Spannung eingebaut, die sich, vom Gebäude wegstrebend, bis zu 60,6 m unter der Erde erstrecken.

Die Gebäudedecke enthält 18 t einer im Spritzverfahren aufgetragenen Isolierung. Es handelt sich um eine feuerfeste Mischung von Asbest und mineralischen Faserstoffen. Diese Mischung drückt die Zeit des Widerhalls auf unter eine Sekunde und garantiert eine gute Resonanz des Lautsprechersystems. Es ist die gleiche Mischung wie in der akustischen Decke des Saals der Vollversammlung der Vereinigten Nationen.

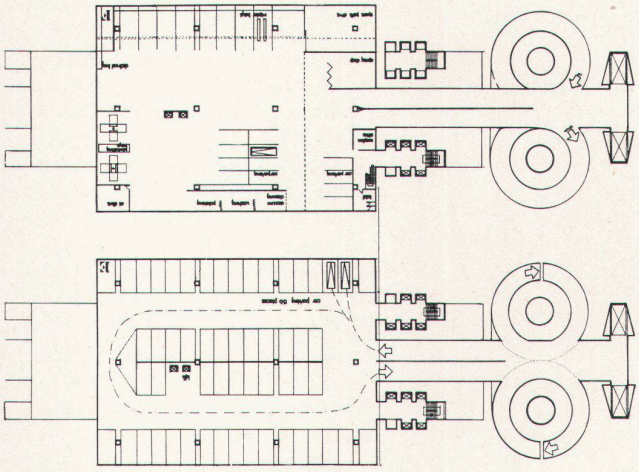
Der schnabelförmige Ausbau an der äußersten Frontseite des Gebäudes dient dem Abfluß des Regenwassers und bewirkt während des Regens einen prächtigen Wasserfall, der sich in ein weites Becken neben der Auffahrt ergießt. Eero Saarinen hat somit auch das schlechte Wetter seiner Konzeption dienstbar gemacht.

Der großzügige Bau verfügt auch über die modernsten Service-Einzelheiten: Gepäck-Karussells ermöglichen die schnellste Gepäckabfertigung, die jemals auf einem Flugplatz verfügbar war, teleskopartige Jetways bewirken ein reibungsloses Besteigen der Flugzeuge, eine Schnellrohrpostanlage übermittelt Mitteilungen, und ein eigener Kontrollturm erhöht die Sicherheit des Centers.

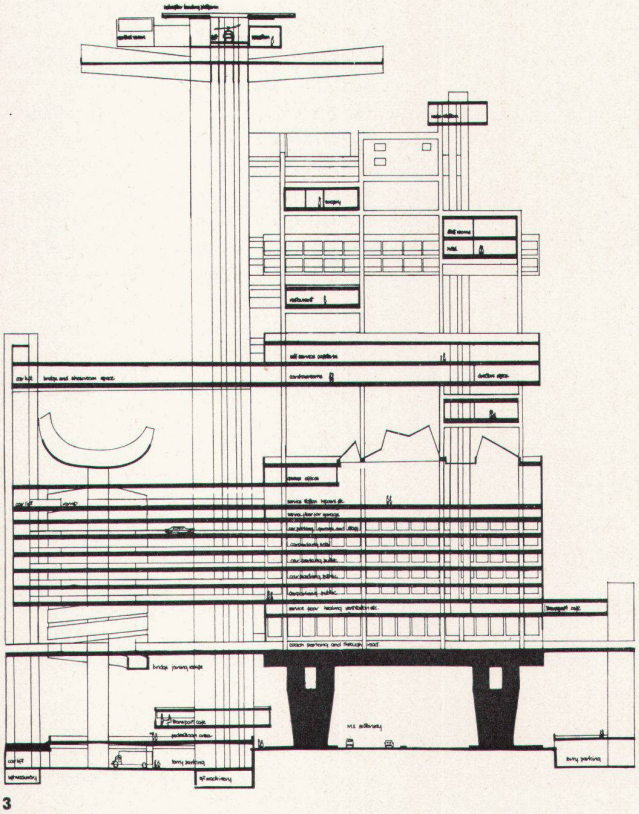
Bei einer kleinen Erinnerungsfeier an den verstorbenen Architekten sagte Frau Saarinen: «Schon als kleiner Bub bewunderte er in seinem heimatlichen Finnland das berühmte Bahnhofgebäude von Helsinki, das sein Vater konstruiert hatte. Seither träumte er von riesigen Konstruktionen, die viele Menschen aufnehmen können.» Das neue Trans World Flight Center ist zugleich ein Denkmal des großen Architekten.



1



2



3

Projekt für eine Hochgarage

Architekten: Joyce Lowman + Jacques Paul, London

Die starke Anhäufung von Geschäftshäusern in unseren Städten hat eine kaum zu bewältigende Anschwellung der Verkehrsdichte ergeben. Ein jeder weiß aus eigener Erfahrung von der unglaublichen Zahl neuer Autos. Fließender und ruhender Verkehr haben je ihre spezifischen Probleme. Erst in letzter Zeit hat sich herausgestellt, daß die Bewältigung des ruhenden Verkehrs ebenso wichtig ist wie die des fließenden.

Parkplätze und Großgaragen versuchen die Massen ungebrauchter Wagen aufzusaugen, um die Straßen für ihre eigentliche Bestimmung, den fließenden Verkehr, funktionsfähig zu erhalten. Aus den bescheidenen Abstellplätzen haben sich, durch Notwendigkeiten und finanzielle Interessen getrieben, unzählige Varianten von Tief- und Hochgaragen entwikkelt, nachdem man feststellen mußte, daß der ebenerdigen Ausdehnung von Parkplätzen entweder natürliche Grenzen gesetzt waren oder daß sie wertvolles Land in Anspruch nahmen, das anderweitig besser zu nutzen war. Zur einfachen Parkstation kamen Servicestellen, Tankstationen, Restaurants usw. hinzu. Man stellte fest, daß sich die Rentabilität von Parkanlagen erhöhen ließ, wenn mehr als nur der Abstellplatz zur Verfügung gestellt wurde. Man hat es nicht mehr nur auf das Auto abgesehen, sondern vor allem auf seinen Besitzer.

Das hier wiedergegebene Projekt für ein Parkhochhaus nimmt in mancher Hinsicht eine Sonderstellung ein. Es muß als eine noch nicht ausgereifte Studie betrachtet werden, die aber einen guten Hinweis auf denkbare Lösungen gibt. Es ist an der London und Birmingham verbindenden, autobahnmäßig ausgebauten M 1 gelegen. Weitreichende Untersuchungen über die wahrscheinliche Entwicklung des Autoverkehrs haben ergeben, daß ein zunächst projektierter, den deutschen Autobahnstationen ähnlicher Bau den Anforderungen nicht genügen würde.

250 Autos, 50 Lastwagen und 10 Busse sind der Gesamtplanung zugrunde gelegt. Es wird angenommen, daß der Komplex von 600 Besuchern und 100 Personen Dienstpersonal benützt wird. Vorgesehen sind alle für Autos notwendigen Serviceeinrichtungen, 50 Motelzimmereinheiten sowie Cafés, Restaurants und eine Unfallstation, Autoausstellungsräume, ebenso Räume für das Personal, Toiletten usw. Die oberste Plattform enthält eine Hubschrauberstation für Unfall- und Verkehrspolizeidienst. Eine reibungslose Verkehrsabwicklung im Inneren bedingt die übersichtliche Trennung aller Funktionen innerhalb des Komplexes. Hieraus hat sich die architektonische Gestalt ergeben, die das erhebliche Bauvolumen als architektonisches Gebilde faßt. Die Verwendung von Beton und die starken Kräftekonzentrationen in einem Bauwerk dieser Größe ergaben eine auch aus ästhetischen Erwägungen gewollte Schwere, die in logischer Folge nach unten zunimmt. Der skulpturale Effekt ist nicht künstlich gesucht, sondern ergibt sich natürlich aus den dreidimensional erfaßten Funktionen.

Leider ist das Projekt noch nicht weit genug gediehen, um eine Kostenanalyse durchzuführen. Man kann daher auch noch nicht sagen, daß das Projekt, finanziell gesehen, unrealistisch sei. Im übrigen sollte man unter den Kosten nicht nur die direkten Aufwendungen für den Bau verstehen. Technisch gesehen wäre ein solcher Bau selbstverständlich realisierbar.

Abschließend darf man sicher sagen, daß das wiedergegebene Projekt einen Beitrag zur Lösung eines unserer Gegenwartsprobleme darstellt. Es scheint allerdings fraglich, ob ein Bau von solcher Permanenz in einem Augenblick erwünscht ist, da sich am Horizont bereits andere, vollkommenere Verkehrssysteme zeigen. H.-G. Schenk

Projekt für eine Hochgarage

1
Modell

2
Grundriß

3
Schnitt

Photo: Joyce Lowman

Stadtchronik

Bauen in Ulan-Bator

Der eigentliche Ruhm der Mongolei stammt aus der Zeit, da Dschingis-Khan von hier aus über unermeßlich weite Gebiete herrschte und der Schrecken, den die Vorposten seiner Macht verbreiteten, bis nach Mitteleuropa spürbar war. Heute weht der Wind über Karakorum, die damalige Hauptstadt des Landes, und bedeckt ihre Ruinen mit dem Sand der Wüste.

Die heutige Hauptstadt Ulan-Bator, die 1300 m über dem Meeresspiegel zwischen zwei parallelen Gebirgszügen im