

# Absence et présence du XIXe siècle

Autor(en): **Gubler, Jacques**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **56 (1969)**

Heft 9: **Autobahnen - Bauten der Infrastruktur**

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-87395>

## **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.

## Absence et présence du XIX<sup>e</sup> siècle

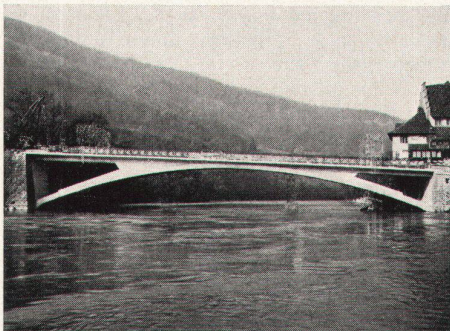
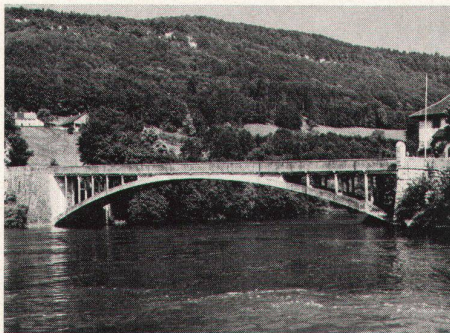
par Jacques Gubler

D'aucuns prêtent aujourd'hui à l'architecture moderne, c'est-à-dire à l'architecture postérieure à la révolution industrielle, une existence fort limitée, en vertu de réflexes plus que quadragénaires. On sait que le machinisme a marqué, dans la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, un bouleversement irréversible dans l'ordre social. Ces quelque deux cents dernières années, en dépit des apparences, se présentent sous bien des aspects comme un semble homogène, et ceci en particulier dans le domaine de la problématique architecturale. Que l'on situe les débuts de l'architecture moderne en 1750, à cause des théories fonctionnalistes de Carlo Lodoli ou de Marc-Antoine Laugier, ou en 1780, à la maturité d'un nouveau style auquel S. Giedion a donné le nom de «Romantischer Klassizismus»<sup>1</sup>, ou encore vers 1800, par suite du «hiatus» napoléonien, comme le pense H. R. H. Chcock, un phénomène de continuité dialectique reste cependant indéniable. Il suffit, pour s'en convaincre, de s'arrêter à la remarquable analyse de Peter Collins dont l'ouvrage «Changing Ideals in Modern Architecture» propose différentes synthèses de la théorie architecturale de ces deux cents dernières années<sup>2</sup>.

Or, l'intérêt public pour l'architecture moderne, tel qu'il se manifeste aujourd'hui, semble se porter d'abord vers les constructions les plus récentes. Nous nous garderons bien de nous en plaindre. On constatera toutefois que les vingt années de l'entre-deux-guerres ont été les premières à intégrer la champ de la «conscience historique contemporaine». La restauration entreprise au Bauhaus de Dessau<sup>3</sup>, celle du Pavillon suisse de la Cité universitaire de Paris, la reconstruction du pont sur l'Aar à Aarburg de Robert Maillart, pont antérieur à la Première Guerre mondiale, admirablement restitué dans la syntaxe constructive du «style international»<sup>4</sup>, en témoignent largement. Il faut se rappeler, en outre, que le Canton de Vaud a élevé au statut de monument historique la «Petite Maison» (1923 bis 1925) que Le Corbusier construisit à Corseaux, près de Vevey, sur la rive septentrionale du Lac Léman. Et l'on connaît l'action urgente entreprise ce printemps à Genève par la Fédération des Architectes Suisses pour sauver l'immeuble «Clarté».

Or, Le Corbusier, dans ses écrits de l'entre-deux-guerres, faisait table rase du XIX<sup>e</sup> siècle (du baroque aussi bien), tout en gardant cependant de l'estime pour l'ingénieur Eiffel et l'architecte Gaudí. On sait que la croisade de «L'Esprit nouveau» contre les styles historiques était loin d'être unique en Europe dans les années vingt. Trouve-t-on initiateur plus virulent de cette polémique qu'Adolf Loos dont le fameux «Ornament und Verbrechen» paraît en 1908?

Tout se passe comme si la révolte désormais quinquagénaire des survivants de la Grande Guerre subsistait à l'état de cristal dans l'«inconscient collectif» d'aujourd'hui. Ainsi Gropius est-il déjà entré dans le Petit Larousse alors qu'on



2

1 Robert Maillart: Pont sur l'Aar à Aarburg, 1911/12

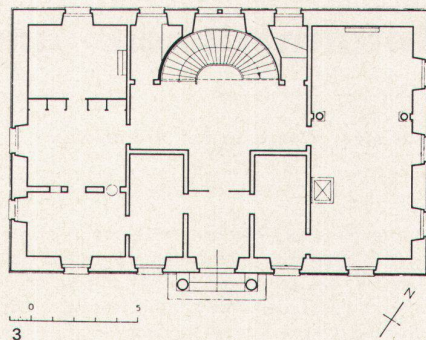
2 Renaud Favre, H. Gerber, W. Schalcher: transformation du pont sur l'Aar à Aarburg, 1967/68

3

Johann Kaspar Escher: maison «Zum Schönenhof» à la rue Râmi, Zürich, 1811. Plan du rez-de-chaussée. Maison démolie en 1935

4

Hans Konrad Stadler: maison «Zum Sihlgarten», Talacker 39, Zurich, 1826-1829. Maison démolie en 1947

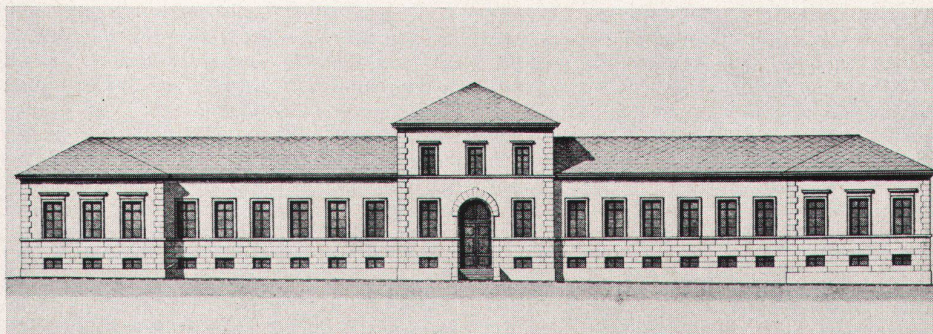


ychercherait en vain la trace de Semper. Le pont jeté en 1933 par Emil Kaufmann «de Ledoux à Le Corbusier»<sup>5</sup> enjambe toujours une sorte de «no man's land» historique, en Suisse tout particulièrement où les programmes architecturaux propres au XIX<sup>e</sup> siècle se sont cantonnés dans une ampleur relativement modeste. Remarquons que les villes les plus conscientes de leur histoire, tant en Europe qu'aux Etats-Unis, ont souvent manifesté leur oubli du siècle des styles historiques. Certes, la démolition de la Gare de Pennsylvanie à New York ou des Halles de Paris ont provoqué des remous. Mais combien de «disparitions» ont eu lieu en toute discrétion! Ainsi la démolition à Vienne du «Heinrichshof» de Theophil Hansen; la démolition à Philadelphie de la banque Provident Life & Trust Company de Frank Furness; la démolition à Bruxelles de la Maison du Peuple de Victor Horta.

Bien sûr, le problème ne se pose pas en termes de conservatisme. Les Etats accordent protection légale aux constructions anciennes selon une exigence populaire définie par la Révolution française. Précisément, ce type de législation s'est imposé au XIX<sup>e</sup> siècle. Et ce n'est pas le moindre paradoxe que le siècle de l'«Historicismus» soit celui qui entre le plus lentement dans l'ère de compétence des «monuments historiques».



4



5

5

Gottfried Semper et Johann Kaspar Wolff: Ecole de chimie du Polytechnikum de Zurich, construite de 1859 à 1861 au nord-est du bâtiment principal. Dessin de la façade principale. Démolie en 1915.

6

Justus Dahinden: transformation et surélévation de l'Hôtel des Palmiers à Lausanne, 1967. Détail de la façade principale

Photos: 1, 2 Ad. Gmünder, Aarburg; 3, 4 Archiv der Stadt Zürich; 5 Semper-Archiv, Institut für Geschichte und Theorie der Architektur, ETH, Zurich; 6 Rolf Schröter, Zurich

Il y va aujourd'hui d'une question d'urgence. Tout comme l'on démolissait aveuglément dans les vingt dernières années du XIX<sup>e</sup> siècle les constructions des vingt premières années du même siècle, il disparaît aujourd'hui des témoignages souvent précieux du début de l'architecture moderne. Plaider pour le passé n'est certes pas faire acte d'immobilisme. La dynamique des exigences contemporaines de réfection de la ville et la sauvegarde des constructions les plus intéressantes du XIX<sup>e</sup> siècle sont compatibles. Il s'agit d'un problème de fonctions urbaines. On observe qu'en elle-même la fonction architecturale des constructions postérieures à la révolution industrielle reste souvent inchangée. En cela, l'architecture du XIX<sup>e</sup> siècle se distingue des « monuments historiques » protégés par la loi. Les usines, les hôtels, les gares de chemin de fer, les

grands magasins, se sont développés généralement par bourgeoinement en un même site. On admettra dès lors que raser deux banques juxtaposées pour en reconstruire une seule, démolir une gare volumineuse pour y substituer une gare d'un volume identique, sont des gestes d'énerverment plus que de rationalité. De tels agissements ne posent en tous cas nullement la question essentielle du développement urbain.

Dans son numéro de juin 1969, *werk* proposait, sous la devise de « Einbauten – Umbauten », plusieurs reportages photographiques illustrant la transformation du structures préexistantes. L'art de réaménager et de transformer, selon un programme répondant aux exigences du moment, offre en effet à l'architecte des possibilités qu'il se garde de négliger. Lucius Burckhardt constate ceci: « Transformer un bâtiment, c'est affirmer qu'il possède deux niveaux de solidité: une couche primaire, permanente, et une couche secondaire, qui se plie au changement. Un bâtiment transformé s'inscrit aussi dans la voie de demain: la construction, en tant que superstructure, abrite une scénographie intérieure temporaire que l'on modifie en toute liberté selon les besoins. Il ne s'agit en aucun cas de confondre ici transformation et restauration. Toutefois, face au marteau pneumatique, transformer un bâtiment marque un geste de sauvegarde architecturale plus payant,

dont le service des monuments historiques est incapable. La transformation contribue ainsi largement à préserver l'image de la ville. »

Point n'est besoin de faire appel aux mânes d'Adolf Loos (le « Kärtner Bar »), de F. L. Wright (« Morris Shop »), ou de Le Corbusier (Villa sur le toit aux Champs-Élysées), pour justifier l'intérêt du problème. Le Buffet de la gare – première classe – de Zurich, ou l'Hôtel des Palmiers à Lausanne, surélevé par Justus Dahinden, offrent des réussites qui témoignent, dans le premier cas de la redécouverte du XIX<sup>e</sup> siècle, dans le second de la récupération et de la réinvention d'une structure historique, jeu qui, dans une certaine mesure, découle de dada.

Un rapport actif s'engage ainsi entre deux temps de l'architecture moderne.

<sup>1</sup> Siegfried Giedion: « Spätbarocker und romantischer Klassizismus », Munich 1922.

<sup>2</sup> Peter Collins: « Changing Ideals in Modern Architecture », Londres 1965.

<sup>3</sup> Cette restauration fait l'objet d'un commentaire intéressant de J. M. Fitch: « Utopia Revisited. The Bauhaus at Dessau forty years on », « Architectural Review », février 1967, p. 97-99.

<sup>4</sup> Renaud Favre: « Die Erneuerung von zwei Maillart-Brücken », « Schweizerische Bauzeitung », vol. 87, N°17, 24 avril 1969, p. 313-319.

<sup>5</sup> Emil Kaufmann: « Von Ledoux bis Le Corbusier. Ursprung und Entwicklung der autonomen Architektur », Vienne/Leipzig 1933.

## « Environments are invisible »

von Hermann Huber



6

McLuhans Feststellung « Environments are invisible » besagt nichts anderes, als daß die unsere sichtbare Umgebung bestimmende Struktur unsichtbar ist: Jedes Gesellschaftssystem gibt auf Grund dieser unsichtbaren Struktur nur einen ganz bestimmten Teil seiner selbst zur dreidimensionalen, das heißt sichtbaren Darstellung frei. Lediglich Variationen zu gegebenen Themen werden den mit der Gestaltung unserer sichtbaren Umgebung Beauftragten, den Planern, Architekten und Designern, zugestanden. (Wer wählt aus, wer programmiert?)

Es gibt aber immer wieder Leute, die sich damit nicht einfach abfinden können und versuchen, diese Auswahl, abweichend von der gegebenen, selber zu treffen. Dadurch entstehen sogenannte Utopien, unrealistische Projekte. Unrealistisch sind sie im genauen Wortsinn, indem sie zur Gestaltung nicht freigegebene Themen (wer gibt frei?) und Zusammenhänge sichtbar machen; unrealistisch somit bezogen auf das gerade geltende Gesellschaftssystem. Man könnte umgekehrt feststellen: Utopien sind realistische Projekte in bezug auf ein anderes als das jetzt geltende Gesellschaftssystem. Utopien wären demnach nach der ihr zugrunde liegenden Gesellschaftsstruktur zu befragen. Daß heute überhaupt solche Projekte entstehen, läßt auf Unzufriedenheit wenigstens der jeweiligen Projektverfasser mit den gegebenen Verhältnissen schließen.