Résumé en français

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **62 (1975)**

Heft 6: **Gesicht der Strasse = Visage de la rue**

PDF erstellt am: **28.03.2024**

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.

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

http://www.e-periodica.ch

aus den Kerben ihres Rumpfes zwei mächtige Arme, glatt und stark wie Ruderstangen. Ihre Hände sind allerdings zersplittert, Spuren eines arbeitsamen Lebens?

«Hm-Hm» (1969) hingegen, eine übermannshohe skulpturale Collage aus Leinwand und Holz, ist offensichtlich aristokratischen Geblüts. Eine somnambule «Old Lady» in dunkler Abendrobe, mit dünnem Ärmchen, auf einen Stock gestützt, mustert den Betrachter mit einem skeptischen Blick aus den vielen Augen ihres Nachtfaltergesichtes.

Und dann wären noch «Porträts» zu nennen, die freilich mehr als Chiffren in fragmentarischer Anspielung den Reflex einer menschlichen Begegnung einfangen: etwa das «Ohr von Giacometti» (1933/59) oder das «Bon appétit, Marcel» (1966), ein vollständiges Gedeck auf einem Schachbrett. Auf dem Teller liegt eine aufgeschlitzte Schachfigur, und geladen ist Marcel Duchamps, dem auch das Schachspielen eine künstlerische Tätigkeit war.

Meret Oppenheim
Biographisches Stenogramm

1913 als Arzttochter in Berlin geboren. Verlebt Kindheit und Jugend im jurassischen Delsberg. Beschliesst schon früh, Malerin zu werden, und verlässt noch vor der Matur die Schule.

1932–1937 Paris
Geht 18jährig nach Paris. Macht Gedichte, Zeichnungen und Objekte. Erste Ausstellung 1933 mit den Surrealisten im Salon des Surindépendants. Eine produktive und erlebnisreiche Zeit beginnt. Bekanntschaft mit Sophie Täuber, Hans Arp, Giacometti, Max Ernst, André Breton, Picasso, Marcel Duchamps.

1937–1948 Basel
Besucht die Gewerbeschule in Basel. Während des Krieges Kontakte zur dortigen «Gruppe 33», zu Künstlern avantgardistischer Richtungen.

1949 Bern
Heirat mit Wolfgang La Roche. Umzug nach Bern.
1954 Beginn einer neuen produktiven Phase. Gouachen, Ölbilder, Zeichnungen. Später Objekte, Holzskulpturen.
1956 Teilnahme an der Ausstellung «Anti-Kunst».
1959 Inszeniert das legendäre «Festin» in der Galerie Cordier, Paris, ein Dîner auf dem Körper einer nackten Frau.
1967 Erste Retrospektive im Moderna Muset Stockholm. Wachsende Ausstellungstätigkeit in europäischen und amerikanischen Galerien.
1974–1975 Grosse Wanderausstellung, Solothurn, Winterthur, Duisburg. Januar 1975: Kunstpreis der Stadt Basel. Lebt in Bern, Paris, Carona.

* Nach H. Ch. von Tavel, «Spuren zu einer Biographie», Katalog «Meret Oppenheim» ■

Résumé en français

Traductions par B. Stephanus

Visage de la rue
(Voir page 555)

Le thème de l'exposition «Gesicht der Strasse» au Kunstgewerbemuseum de Zurich (14 juin – 20 septembre 1975) se rèfère avant tout aux impressions visuelles auxquelles est soumis l'homme dans la rue, comme piéton ou comme usager d'un moyen de transport public ou privé.

La conception de l'exposition à été élaborée par Edmond Remondino, architecte, et Ludwig Walser, designer (Peter Scagnetti, collaborateur). La planification et la réalisation de l'exposition leur ont été également confiées:

Le visage de la rue est multiple. Il est sillonné de rides. Nous ne pouvons en saisir et représenter qu'une partie. L'atmosphère d'une rue, le caractère d'une ville ne dépendent pas uniquement des éléments visuels évidents mais aussi de détails inaperçus. La couleur des bus, des trams et des taxis, des cabas et même des couleurs dominantes à la mode contribue au visage particulier d'une ville. Les habitudes des hommes influencent le visage de la rue à chaque instant, aujourd'hui encore. La rue reflète notre vie. Nous allons essayer d'éclairer certains aspects de cet ensemble complexe.

La rue est l'espace contenu entre les maisons, l'espace vital public, lieu de rencontre et de détente entre les récipients de l'habitat humain. Aujourd'hui la relation naturelle avec cet espace libre – rue, place, ruelle – est perturbée. Il menace de devenir un contenant d'air mort, le théâtre d'accidents de la route et l'enfer des décibels.

Peut-être que nous avons de moins en moins besoin de cet espace? L'information livrée à domicile par les mass media est complète. Il faut rester à l'intérieur pour être «in». La discussion publique devient inutile pour se former une opinion – on peut participer à des tables rondes par téléphone et discuter avec des sommités. Et combien de fois n'appelons-nous pas un ami rencontré dans la rue pour discuter avec lui tranquillement. Dans la rue, le bruit nous incommode et nous ne nous sentons pas à l'aise, obstacles dans le flot des passants.

Les piétons de la ville ont presque toujours un but qu'ils cherchent à atteindre le plus rapidement possible. Ne seraient-ce que des automobilistes ayant trouvé un parking? Qui d'entre nous s'attend à un événement dans les rues de sa ville?

Nous ressentons tous le malaise de nos rues et cherchons à changer les choses. Nous l'essayons avec l'architecture. Nous inventons des slogans: «la ville habitable» «Zurich a besoin de places» – mais pour qui? «Mort à l'auto», écrit en rouge à la bombe sur le mur gris est tout aussi chimérique. Bien entendu, des réformes il en faut de toute urgence. Mais nous ne devons pas oublier que le visage de la rue se remet à vivre que dans la mesure où nous nous identifions avec lui.

Dans notre ville, les actions isolées n'attirent que quelques spectateurs. Sechseläuten, procession de carnaval et même le marché aux puces ne changent rien à notre relation avec la rue. Ce qui compte est la quotidienneté et l'engagement de tous. Nous devons réapprendre à connaître nos rues. Nous devons les observer, nous réjouir de peu, du quotidien. Nous ne devons pas la mépriser pour ses verrues ou sa laideur. Peut-être réussirons-nous à résoudre de cette manière des problèmes importants.

L'exposition du Kunstgewerbemuseum montre des observations faites dans nos rues dans ce sens. Il s'agit d'une infinité d'instantanés auxquels nous sommes tous sensibles d'une manière ou d'une autre.

Edmond Remondino

Ruelles sinueuses et places ouvertes ménageaient une vue sur de belles façades, sur les espaces libres et – inconsciemment – sur la vie. Avec des enseignes artistiques ou simples, les commerçants et les aubergistes faisaient de la réclame pour leurs services. Des anneaux dans les murs, des piquets et de belles fontaines sur les places suffisaient à la vie publique. Plus tard il y eut des lanternes contre les maisons et au-dessus de la rue, puis des rails dans le pavé et enfin le réseau de communication dans le ciel. Les citadins devinrent plus exigeants et plus renfermés. Bientôt le trafic fit éclater la promiscuité familière. La vitesse augmenta. Le policier fit alors de son mieux. Le piéton et le chariot devinrent des obstacles. Alors apparurent avec leurs couleurs éclatantes des poteaux indicateurs et des panneaux de signalisation et des marques peintes sur la chaussée. Le revêtement raboteux, le pavé furent uniformément goudronnés. La perception contemplative du piéton se mua en vision téléscopique de l'automobiliste, uniquement sensible aux larges surfaces et aux couleurs vives. L'enseigne devint lumineuse et l'affiche de format mondial le mur de publicité américain. La sensibilité dépérit dans le vacarme visuel qui cherche à capter l'attention. C'est la contrainte des objets et non plus la fierté du citoyen qui transforme rues et places. Architectes et artisans qui façonnaient l'espace public sont écartés au profit du technicien et de l'économiste. L'aménagement et l'équipement des places et des rues est déterminé au moyen de statistiques et de calculs. La culture de la communauté se change en civilisation de la masse des individus et des groupements.

Actuellement, les impressions visuelles et acoustiques de l'espace public nous intéressent de nouveau. Beaucoup ont compris que quelque chose ne va pas. L'espace familier se transforme toujours plus vite. Des vues et des chemins connus deviennent impossibles. Notre environnement urbain devient trop complexe, presque insaisissable et malheureusement impersonnel. Les différentes installations pour le transport se trouvent entre les bâtiments, sans rapport. Il nous semble qu'il faudrait pouvoir se réjouir d'une technique qui nous serait utile.

Le mobilier de la rue, un nouveau concept, est fabriqué dans des usines loin de sa destination. Il serait sans doute utile de prendre en considération outre les critères techniques et économiques celui de la forme. Car les objets de la production industrielle marquent aujourd'hui le visage multiple de la rue, au même titre que les hommes, les véhicules et l'architecture.

Ludwig Walser

Habitat urbain
(Voir page 561)

Cet article est en grande partie tiré d'un documentaire de la télévision suisse qui porte le même titre. L'architecte et cinéaste Erwin Mühlestein était en train de le terminer au moment de la rédaction de cet article.

A côté de toutes les énumérations expliquant pourquoi dès le début de l'industrialisation l'urbanisation se faisait contre les besoins humains, l'auteur met en question les tentatives de «réanimation» des centres urbains, car en cas de succès, seulement une partie limitée de la population en profiterait. Il n'y a

pas que Mühlestein pour penser qu'il serait plus sensé de «créer des conditions urbaines dans les cités, là où la population a dû émigrer». Elles pourraient, peut-être, rétablir un rapport véritable entre la population et ce qui a été construit autour d'elle. Ce n'est qu'alors qu'on pourra parler à nouveau «d'habitat urbain».

Il n'y a guère de ville dont les espaces libres ont augmenté pendant les derniers cent ans. Au contraire: là où il importait de recouvrir ou de remplir un espace vide, on l'a fait. On n'a pas reculé non plus devant la démolition d'immeubles, d'habitations en bon état, si l'on pouvait espérer un rendement accru.

Là où il y eut plusieurs promoteurs au lieu d'un seul pour les constructions périphériques en usage dans les villes, les espaces devant légalement rester libres sont devenus des cours intérieures dont l'utilisation individuelle devient impossible du fait de murs et de clôture le long des limites du terrain. Ainsi la collectivité est privée d'espaces municipaux de valeur.

Après les années 50 et 60, au cours desquelles les municipalités cherchaient en priorité à adapter nos villes à l'automobile, surgit chez les urbanistes et politiciens un nouveau vocable magique, les zones «piétonnières», dont nombre d'urbanistes impuissants attendent encore le sauvetage de nos centres.

Presque tous les agrandissements de villes suivent le même schéma: d'abord on construit les logements pour les futurs habitants. Plus tard seulement, quand la clientèle potentielle est sur place, on installe petit à petit les équipements, et le premier supermarché est souvent terminé avant la crèche ou l'école dont on a grand besoin.

Souvent aujourd'hui, on pénètre dans «l'animation» de nos centres adaptés à l'automobile non pas en montant – comme dans les centres commerciaux – mais par une descente sous terre. Ou plus précisément dans des passages souterrains à caractère de centre commercial avec une multitude de boutiques qui cherchent à transformer le piéton en consommateur.

A côté de la transformation de la rue traditionnelle, due à des raisons commerciales et de circulation, la transformation due à «l'ameublement» des rues ne joue qu'on rôle secondaire. Ce mobilier des rues ne devint un problème qu'après la seconde guerre mondiale, au moment du grand boom économique, quand l'automobile s'est affirmée comme principal moyen de transport. Les transports collectifs nécessitaient également toujours plus d'espace pour leurs installations permanentes. Se sont ajoutés les objets semi-publics tels que les porte-journaux, distributeurs de toutes sortes et kiosques, sans parler des autres objets. Le fait que ces objets empiétaient toujours plus sur l'espace restant aux piétons n'a pas provoqué beaucoup de protestations à ce jour.

Si le design est devenu dans le domaine privé une discipline qui s'adapte aux courants de mode dominants ou contribue à en créer, le design du domaine public sert principalement la fonction. Bien que cet écart augmente, on réclame rarement aux autorités des distributeurs à billets plus beaux ou des bancs publics plus confortables.

Tout comme les rapports entre les bâtiments et les espaces libres, ceux des œuvres d'art et de leur environnement ont disparu. Malgré ce fait, presque chaque ville d'une certaine importance se croit obligée de placer des objets d'art faits par des artistes de renom sur les places et dans les rues. Leur signification et leur fonction restent obscures à la plupart des gens. Après la transformation irréversible de nos centres en déserts commerciaux et administratifs et l'implantation de la population dans les banlieues, la question se pose de savoir s'il est encore possible d'améliorer la qualité de la vie dans les centres urbains. On peut se demander s'il est dans l'intérêt de tous de créer à grands frais des logements dans les centres, pour quelques privilégiés, et s'il ne serait pas plus indiqué de créer des conditions urbaines dans les cités mêmes.

Erwin Mühlestein

La «verdure» dans la rue
(Voir page 567)

Des constructions délimitent la rue et celle-ci a été faite par l'homme aussi. En y regardant de plus près, nous sommes surpris par le nombre et la variété d'éléments naturels dans la rue. Toutes les sphères de la nature y sont représentées et elles enrichissent l'expérience de la rue: climat, roches, eau, plantes, animaux.

L'homme dans sa complexité (sexe, âge et activités) est à mentionner comme élément naturel de la rue. Son rapport avec celle-ci est cependant différent car il la construit lui-même, pour lui-même. Toute construction se fait au détriment de la nature, allant quelquefois jusqu'à l'élimination de celle-ci. Des rues d'habitation peuvent finir par remplir une fonction discutable en servant exclusivement l'automobile, devenant de la sorte une source d'immissions et chassant l'homme de la ville.

La plante est certainement l'un des éléments «naturels» les plus importants de la rue. Sa place dans l'aspect et dans l'histoire d'une rue dépendent des conceptions urbanistiques du moment et de leurs possibilités de réalisation au niveau politique. Il y a des situations où le caractère urbain n'est possible que grâce au renoncement à la verdure et d'autres, où la présence d'arbres et d'espaces verts par exemple est indispensable.

Même aujourd'hui, il faut absolument qu'à chaque plan d'aménagement, l'élément végétal fasse partie, dès le départ, de la conception urbanistique. Pour cela il faut l'engagement conscient des urbanistes, des autorités et de toute la société. La conscience de la nécessité de plantes dans nos villes repose sur la compréhension de leur importance fonctionnelle dans l'espace urbain.

Christian Stern

Signalisation de la rue
(Voir page 572)

Des mutations imprévisibles de la situation sociale ainsi que le progrès technologique nous obligent actuellement à une improvisation perpétuelle dans le monde des objets. Nous en trouvons des exemples manifestes dans la signalisation de la rue. L'improvisation y règne toujours. Tous les signaux sont de forme et de grandeur disparates. S'y ajoute la concurrence effrénée de la publicité privée. Une signalisation sans planification est une pollution visuelle, inquiétante surtout dans les grandes villes américaines et asiatiques.

A l'origine, le rôle des panneaux de signalisation consistait à garantir la plus grande sécurité entre l'automobiliste et le piéton. Aujourd'hui la rue signalisée est devenue une rue «dangereuse». La rue sans trafic est un espace de contacts humains. Dès qu'il y a des signes, notre comportement dans la rue est manipulé.

La forme, l'exécution technique ainsi que le choix de l'emplacement des signaux doivent être repensés. La question de savoir si notre système actuel de signalisation visuelle aura encore sa raison d'être dans le futur serait une tâche pour un groupe de travail interdisciplinaire. Il faudrait préciser avant tout comment résoudre les transports collectifs futurs. Il faut en outre que le système d'information général de l'espace public soit clair et représentatif. En premier lieu, il faudra tenir compte de l'intégration dans l'environnement construit. Les informations dans la rue seraient à coordonner avec le mobilier usuel de la rue et à planifier préalablement dans un système flexible. Il nous appartient de la développer en tant qu'instrument apte à survivre dans la structure économique, sociale et technique qui est en constante mutation.

Shizuko Müller-Yoshikawa

Graffiti – un défi
(Voir page 575)

Depuis cinq ans, la ville de New York est défiée par un phénomène de civilisation qui, bien qu'archaïque, est nouveau par son envergure physique et spirituelle. Brusquement, l'agglomération new-yorkaise s'est trouvée submergée de peintures murales. Des peintures faites à la bombe recouvrent de leurs couleurs vives bâtiments publics, terrains de jeux, passages souterrains, bus et métros, dans certains quartiers même des façades entières.

Vues de l'extérieur, ces peintures ne sont que des graffiti de caractère pornographique qu'on rencontre dans toutes les toilettes du monde. Comme elles ont des racines dans l'histoire de l'art, on pourrait tirer des parallèles avec les créations de la période de l'expressionnisme abstrait (tachisme), période récupérée et institutionnalisée internationalement dans tous les musées.

Les graffiti qui sont nés dernièrement en Europe – que l'on songe à la France de la guerre d'Algérie et au Paris de mai 1968: «les murs ont la parole» – ont généralement un dénominateur commun: la politique.

Les graffiti new-yorkais des années 70 sont d'une vitalité brute: des pulsions inconscientes de jeunes qui doivent vivre leur adolescence dans un monde de béton et d'acier. Donnant libre cours à leurs impulsions, renfermés, ils sont exempts de toute motivation politique.

Il est un fait que vers la fin de 1974, les graffiti sont toujours présents dans les rues et dans le métro de New York, mais on sent un net fléchissement de leur nombre. Les media ont certes réussi à atteindre leur objectif de récupération, mais au prix d'une déformation de leur caractère original. Par leur forme archétypique et comme moyen de contestation, les graffiti sont immortels.

Jean Haubensak

Rue et beaux-arts
(Voir page 578)

La rue comme inspiration pour l'artiste:

La rue en tant que lieu d'événements religieux, sociaux et politiques ou tout simplement en tant que source d'inspiration visuelle occupe une place importante dans l'histoire de l'art.

L'iconographie de la représentation de la rue, du Moyen Age au 20e siècle, donne une vue intéressante des transformations des situations de la rue ainsi que des rapports culturels. «Les images de la réalité» ne trompent pas! Avec les connaissances accrues sur la signification des images et des signes et l'utilisation de nouveaux media et formes de représentation, on peut obtenir aussi à travers l'artiste des renseignements plus détaillés et plus précis sur la «réalité de la rue». Les images en deviennent plus complexes, mais aussi des témoins d'un appauvrissement croissant de l'espace de la rue en tant que lieu de rencontre.

La rue en tant que champ d'action de l'artiste:

La rue fut toujours un lieu de rencontre, et là où il y a des hommes il y a aussi des artistes: engagés, véritables, mais également des bouffons, des charlatans et des escrocs. Toute la comédie humaine y est représentée, volontairement ou involontairement.

Hommes et artistes, acteurs et figurants échangent quelquefois leurs rôles.

Vers 1960, presque parallèlement à la naissance du pop-art, il y eu les premiers happenings aux USA: le pop-art transforme des objets quotidiens ou de consommation directement ou par le biais d'un traitement, par l'intégration dans une composition d'objets ou par simulation en objets d'art. Avec le happening au contraire, l'œuvre d'art est identique avec sa création, avec l'événement. Il y eut au cours des années 60 aux USA et en Europe toutes sortes de happenings avec des tendances esthétiques et formelles quelquefois très différentes.

L'environnement public devenant le lieu de l'événement lors d'un happening, la rue par excellence se prête depuis toujours aux actions et événements d'inspiration artistique. Dans cet art de la rue il peut s'agir de modifications imperceptibles effectuées

dans le but d'attirer l'attention du spectateur sur une situation habituelle, l'amener à une prise de conscience; il peut s'agir également d'une mise en scène considérable, d'un environnement artificiel, un «environnement» qui conditionne le spectateur intentionnellement d'une certaine manière.

Dans l'intervalle se situent de multiples domaines artistiques marginaux. *Peter Gygax*

Bancs
(Voir page 588)

Les prises de vues extraites de la documentation de Willy Guhl montrent clairement la richesse des formes. Les photos des profils de bancs – ce qui se trouve entre ces profils est moins intéressant – fournissent des indications sur le matériau, la construction et la forme. Dans l'application s'exprime constamment une volonté créatrice. Un sens de la vie devient même visible et peut être perçu: ainsi le siège, reposant sur des chameaux chargés au repos, le profil assez volontaire, ou le banc de fer du sud, sous les platanes, le siège court mais d'une courbure élégante. On y montre surtout des solutions différentes à un seul des désirs sociaux.

Créer pour le domaine public
Travaux semestriels de la classe d'architecture d'intérieur et de product design de l'Ecole des arts décoratifs de la ville de Zurich
(voir page 591).

L'exposition «Visage de la rue» a été le prétexte d'une nouvelle collaboration, voulue et fructueuse, entre le Musée et Ecole des arts décoratifs de la ville de Zurich. Les classes de cette école ont été chargées par les directeurs, après plusieurs entretiens au début du semestre d'hiver 1974/75, de travailler sur le thème de l'exposition dans le cadre de leurs études. Pour les classes d'architecture d'intérieur et de product design s'ouvrait ainsi un vaste champ. Car la conception de meubles de rue, comme on les appelle, exige une étude poussée et vivante des possibilités techniques et formelles. Des meubles de rue doivent être utiles et beaux.

Cette tâche s'est révélée payante. Déjà lors de la compréhension de rapports, le designer se voit confronté à beaucoup plus de variables que ceux qui lui sont familiers des autres problèmes.

Les étudiants de la classe d'architecture d'intérieur et de product design ont choisi eux-mêmes leurs projets dans le cadre du thème. Le point commun des objets élaborés réside dans les données des espaces publics. Ces dernières doivent être respectées à la conception afin de créer des valeurs esthétiques. Sans cela, des solutions techniquement impeccables demeurent prisonnières d'une autonomie qui fait souvent paraître l'espace public aussi désordonné.

Ces travaux ne prétendent pas être ses solutions toutes faites, mais plutôt la réflexion sur un thème et la discussion de données élaborées par des experts d'autres disciplines. Ces trois projets ont été faits en collaboration avec les autorités concernées et avec des entreprises possédant l'expérience de la technologie employée. *Ludwig Walser*

Travaux d'étudiants
(Voir page 595)

Comment en 1970 un groupe d'étudiants d'architecture américains et français à Paris ont discuté le problème d'une exposition sur le thème de «la rue».

En 1968, Harald Szeemann a élaboré un concept pour l'exposition ayant pour thème «la rue». Il voyait la rue principalement comme lieu de travail et d'inspiration pour l'artiste et propose la division thématique suivante: 1) la rue comme source d'inspiration – iconographie de la représentation de la rue dans l'art; 2) la rue comme champ d'action de l'artiste. Manifestations du constructivisme russe, happenings dans la rue des années 60. Le théâtre dans la rue, le musée dans la rue, etc.; 3) la rue comme environnement. Présentation de situations de rue simulées avec des jeux et des actions impliquant le visiteur.

Au printemps 1970, un groupe d'étudiants d'architecture américains et français à Paris ont tenté avec le professeur Peter Gygax de discuter les problèmes d'une exposition ayant pour thème «la rue».

Dans la documentation exhaustive dont nous ne pouvons présenter qu'une petite partie, les étudiants n'ont pas seulement critiqué la situation actuelle de l'environnement, mais ils ont également pris position de manière active et créatrice. Il ne s'agissait pas de trouver une solution du type architecturo-pragmatique, mais de la tentative d'éprouver une gamme de possibilités créatrices aussi large que possible par rapport à un thème donné et à sa problématique. Or, cette approche correspondait non seulement aux intérêts des étudiants, mais aussi aux intentions didactiques de leur professeur.

L'art dans l'espace public
Exposition suisse de sculpture Bienne 1975
(voir page 598)

Le 14 juin 1975 s'ouvrira la 6e exposition suisse de sculpture. Cette exposition a été créée sur l'initiative de l'éditeur neuchâtelois, Marcel Joray, et organisée par lui pour la première fois en 1954. La direction artistique de l'exposition a été assumée par Marcel Joray jusqu'à 1970. La manifestation biennoise est l'un des événements majeurs de la vie artistique et culturelle suisse. Elle est placée cette année sous un thème élargi et elle aura lieu dans des locaux plus grands dans la vieille ville de Bienne.

A cette occasion, nous nous sommes entretenus avec Maurice Ziegler, le responsable de cette exposition, de la conception, du thème et de la composition de ce reflet de la sculpture suisse, exposition qui fermera ses portes le 10 août 1975. Nous présentons ci-après une version abrégée de cet entretien ainsi que le plan de situation et des photos de quelques salles d'exposition et d'œuvres qu'on pourra y voir. ■

Summaries in English

Translations by Dr. J. Hull

"Image of the Street"
(See page 555)

The exhibition "Image of the Street" in the Museum of Applied Arts in Zurich (June 14 – September 20, 1975) is concerned mainly with the visual impressions made by the street upon pedestrians, passengers using public transportation facilities or private motorists.

The exhibition has been organized by Edmond Remondino, architect, and Ludwig Walser, designer (assistant: Peter Scagnetti). They elaborated the basic conception of the show, and they have also been entrusted with its planning and realization:

The image of the street is manifold; only some of its aspects can be grasped and visually represented. The atmosphere generated by a street, the character of a city, stems not only from its obvious optical elements but just as much from unnoticed trivialities.

The street in a city is the space between the houses, the public living area, the locus of social contacts and of recreation. In modern times people's natural relationship to this open zone, whether street, square or lane, is in many ways disturbed. This intermediate space is increasingly threatening to become containers of dead air, the arena of traffic accidents and an inferno of noise.

Then again perhaps we have increasingly less need of this public space. We are thoroughly informed of what is happening in the world via radio, television and newspapers; everything is delivered to our homes. One has to be inside in order to be "in".

Pedestrians too in the city have almost always one single goal which they want to reach as soon as possible. Even if they are all merely motorists who have found a parking place. Do any of us really expect to have a significant experience in the streets of our own cities?

We all vaguely feel that something is wrong with our streets, and we would like to see things changed. However, we must not forget that the image of the street begins to assume life only to the extent that we identify with it. We must become acquainted again with our streets, observe them, and learn again how to enjoy little things, everyday trivialities.

Edmond Remondino

Crooked lanes and open squares disclosed unhampered views of beautiful house fronts, and life was integrated harmoniously in all the interspaces. With both artful and simple signboards, artisans, merchants and landlords of inns offered their services. Rings set in the masonry walls, hitching-posts and fountains in the squares were all that was needed for public use. Later on came lamps on the houses and over the streets, and then pipes and sewers and rails in the pavement, along with overhead wires. City-dwellers became more demanding and less communicative. Before long, vehicular traffic destroyed the intimacy of urban settings. Speeds increased. Policemen did what they could to cope with the situation. The pedestrian and the horse-drawn waggon became obstacles. And then came gleaming traffic signals, in addition to arrows and other markings on the pavement. Uneven street surfaces with different kinds of paving were all levelled out beneath asphalt. The pedestrian's slow-motion contemplative awareness of the scene gave way to the long-range vision of the motorist, geared to big surfaces and striking colours.

At the present time, however, we are again becoming interested in the visual and acoustic impressions originating in the public space of our cities. Many have noticed that something is wrong. Spatial entities to which we have become accustomed are becoming more swiftly transformed than ever before. Long familiar vistas and paths are becoming impossible to enjoy. Our urban environment is becoming too fragmented, practically incomprehensible, and regrettably impersonal. Traffic facilities and markers intended only to expedite swift movement from point to point have no relation to one another. There might be work here for a designer; we might be glad of our technical resources, which, after all, are intended to be useful.

Would it not be rewarding if design considerations were also taken into account in addition to the technical and economic aspects? After all, the objects turned out by industry put their stamp not only on human beings, vehicles and architecture but also on the colourful manifold image of the street.

Ludwig Walser

The city as inhabitable space
(See page 561)

The article is for the most part a summary of a documentary film of the same name appearing on Swiss Television. The architect and film maker Erwin Mühlestein was just completing this film when this article was being drafted.

After enumerating all the reasons why urban development since the beginning of the Industrial Revolution has worked counter to genuine human needs, the author seriously questions the validity of "revitalizations" of urban centres, because, even if such experiments succeed, only a very restricted part of the population profits by it. Mühlestein is not alone in believing that it would be far more sensible "to create urban conditions in the suburbs where the population has been driven". Perhaps this might some day help to create a genuine relationship between residents and what has been built around them. Only then could we again speak seriously of the "city as inhabitable space". *Erwin Mühlestein*

Natural elements in our public spaces
(See page 567)

Buildings limit urban public spaces, streets and roads, but these streets have also been built by human hands. However, on closer examination, we are astonished how frequently and in how many different ways natural elements are present there. All aspects of physical nature are represented and enrich the experiential value of a street: climate, rocks, water, vegetation, animals.

People of different ages and occupations, men and women, must of course also be mentioned as a natural element in a public space. Nevertheless, a human being has a different relationship to a street, in that men themselves plan and build it for their own requirements. Everything that is built comes into being at the cost of unspoiled nature; indeed, beyond a certain intensity, the natural environment is totally eliminated. Thus, for instance, former residential streets end up by justifying their existence by being simply geared to the needs of motor traffic; i. e., they become containers of exhaust fumes and drive us people out of the city.

The plant is no doubt one of the most important "natural" elements in the urban public space. Its place in a given street and in its history depends on the town-planning concepts in force at any given time and on their political applicability. In this connection, there are situations in which urbanization comes into existence only if the so-called "green" zone is abandoned, and there are others in which, for instance, trees and lawns constitute an integral part of the town-planning concept.

Nowadays too it is indispensable; something green has to be a component of every planning project. To this end there is required the deliberate engagement of planning people, the authorities and the public at large. The realization of the necessity for vegetation in our cities is based on an understanding of its functional significance in the human biotope.
Christian Stern

Signs on the street
(See page 572)

Unforeseeable changes in the social situation as well as technological progress are compelling us in this century to undertake constant improvizations in the world of things. We can see impressive examples of this in the signs on our streets. Up to the present time everything has remained utterly improvised. All signs are of varying shapes and sizes. Moreover, thousands of advertizing signs and posters are ruthlessly competing with the traffic signs. Planless signs constitute visual pollution, which is most shockingly evident in American and Asiatic metropolises.

The function of traffic signs was originally to guarantee maximum security to motorists and pedestrians. In our day the marked street has become identical with the dangerous street. The street without traffic functions as a locus of human contacts. As soon as traffic signs make their appearance, our behaviour on the street becomes manipulated.

There must be a radical reform in the design and technical installation of traffic signs. Whether and to what extent our present visual system of traffic signs will still remain valid in the future could very well be the subject of a study by an interdisciplinary team. We ought, above all, to ascertain how we can in the future resolve the problems posed by our system of mass transportation.

Besides, the general information system for our public spaces must be clearly aesthetic informative in effect. In the first instance, there must be complete integration in the architectural environment. Information media on streets should be coordinated with the ordinary installations appearing in streets, and planned in advance within the context of a flexible system. We have to develop them as viable instruments in the changing social and economic structure and adapt them to the changing technological situation.
Shizuko Müller-Yoshikawa

Graffiti as a challenge
(See page 575)

For some five years New York City has been confronted by a cultural challenge: with explosive abruptness the enormous metropolis has been flooded with mural pictures. Public parks, playgrounds, underpasses, buses and subway trains, in some parts of the city even entire walls of houses, have been brightly spray-painted.

Viewed superficially, these paintings are merely scribblings, obscene in character, such as can be encountered all over the world in public toilets. Viewed from the standpoint of art history, there can be seen parallels to the now widely accepted and institutionalized school of abstract expressionism (also known as tachisme).

Graffiti which have recently appeared in Europe all have in common their political content (e. g., what appeared on the walls during the Algerian war and during May 1968 in Paris – "Les murs ont la parole").

By contrast, the New York graffiti of the 70s possess an inarticulate vitality. They express the unconscious urges of young people who are condemned to spend their youth in a sterile environment of concrete and steel. Merely following their impulses, they are free of any kind of political motivation.
Jean Haubensak

Public space and the fine arts
(See page 578)

The street as inspiration for the artist:

The street as the locus of religious, social and political activity, or simply as a visually inspiring object, occupies a significant position in the history of art.

The iconography of representations of urban exteriors, from the Middle Ages down into the present century, gives us an interesting survey of both the transformations in the appearance of cities and cultural changes. "Pictures of reality" do not lie! With the growth of knowledge about the meaning of pictures and visual signs and with the use of new media and forms of representation, artists have been able to convey more detailed and more subtle information on the "reality of the street". Representations of this kind are, no doubt, becoming more many-sided, but they also testify to an increasing impoverishment of the street, the urban public space, as a locus of human encounters.

The street as scene of action for the artist:

The street has always been the locus of human encounters; and wherever people are, there we find artists: deeply involved authentic artists, along with imposters, charlatans and crooks. Here, whether we like it or not, there is played every day the entire human comedy.

Ordinary people and artists, actors and extras, sometimes exchange roles.

In the case of a happening, the public environment becomes the actual scene of action, the street having always been the arena of undertakings with artistic intent. Street art can involve barely ascertainable, tiny changes, usually with the idea of making the viewer aware of the customary situation; however, it may also be an ambitiously organized event, an artistically created artificial environment, which deliberately conditions the viewer in a specific way. In between there are transition zones where all kinds of artistic activity is possible. *Peter Gygax*

Designs for public spaces
(See page 591)

The exhibition "Image of the Street" once again was an occasion for creative cooperation between the Museum and the School of Applied Arts of Zurich. A new sphere of activity was also opened up for those studying interior decorating and product design. After all, the designing of so-called street furnishings demands a lively and conscientious grappling with both the technical and the aesthetic potentialities. Street furnishings are intended to be useful and attractive.

The assignment turned out to be particularly valuable. Even in merely recognizing the existence of interconnections, the designer finds himself confronted with a task that is far more complex than is the case of other kinds of assignments. *Ludwig Walser*

An exhibition as a student project
(See page 595)

Along with Professor Peter Gygax, a group of American and French architecture students in Paris in the spring of 1970 attempted to come to terms with the problems of a street exhibition.

The documentation is copious, and only a modest portion of it can be presented here. The students have not only criticized the present environmental situation but have also approached it in an active and creative spirit. This project is not a typically practical architectural project, but, rather, an attempt to try out the widest possible range of potentialities in relation to the given theme and its problems. Moreover, the project was carried out not only in the interests of the students, but it was also in keeping with the course director's didactic intention. *Peter Gygax*

Art in public spaces
Swiss Sculpture Exhibition in Biel, 1975
(See page 598)

The 6th Swiss Sculpture Exhibition will be opened in Biel on June 14, 1975. This exhibition has come into being at the instigation of the Neuchâtel publisher Dr. Marcel Joray, and the first show was organized by him in 1954. Dr. Joray was responsible for the artistic direction of the exhibition up until 1970. The Biel Sculpture Exhibition is now one of the leading Swiss cultural events. This year it will be held in enlarged premises and will be more comprehensive. The exhibition will be optically integrated with the attractive old town centre of Biel.

We have conferred with Maurice Ziegler, the new exhibition director, on the conception, themes and aims of this show, which will last until August 10, 1975. We present a summary of the conversation accompanied by a site plan and photographs of the premises and of some of the works to be seen in the Exhibition. ■