Haus mit Auto

Wechselwirkungen zwischen Automobil und Architektur in der klassischen Moderne

Von Simon Berger, Denkmalpfleger Kanton Graubünden, simon.berger@dpg.gr.ch

Bereits vor rund hundert Jahren prägte das Auto die Gesellschaft wie wenig andere Objekte. Die Architektur war damals im Umbruch. Mit der Vernetzung der beiden Kosmen entstanden vielfältige Wechselwirkungen.

Die Entwicklung der modernen Architektur lässt sich mit derjenigen des Automobils vergleichen. Grundlage für beide waren die technischen Errungenschaften, die vor allem am Ende des 19. Jahrhunderts zur Ausreifung kamen. Anfang des 20. Jahrhunderts waren die technischen Grundlagen für die Architektur gegeben, um sich vom überlieferten Formenkanon zu lösen und einen neuen Ausdruck zu finden. Die Autobauer ihrerseits hatten lange die technisch ausgereiften Motoren in Chassis verbaut, die noch wie Kutschen aussahen. Anfang des 20. Jahrhunderts veränderte sich allmählich auch die Formensprache des Automobils. Der fliessende Prozess hin zur modernen Formensprache wurde im Falle der Baukunst von den Reformarchitekten vorbereitet, die sich vom Historismus abwandten.

Bauen für die Technik

Wie im Automobilbau spielten bei der Architektur der Moderne die USA eine wesentliche Rolle. Die hochtechnisierte Wirtschaft verlangte nach neuen Zweckbauten, die in möglichst kurzer Zeit erstellt und den Charakter der schnörkellosen Technik, die in den Bauten produziert wurde, widerspiegeln sollten. Beispielsweise baute Albert Kahn 1909 in Michigan ein Produktionsgebäude für die Ford Motor Company. Dies war eine der frühesten Wechselwirkungen zwischen moderner Architektur und Automobilbau. Auch in Europa liess diese Verbindung nicht lange auf sich warten. Eines der spektakulärsten Bespiele sind die Fiat-Werke in Turin-Lingotto. Besonders die 1923 fertig gestellte Produktionshalle von Giaccomo Matte-Trucco verbindet die hochtechnisierte Autoproduktion mit dem modernen Bauen. Selbst in der Schweiz wurde nicht irgendein Architekt mit dem Bau der Automontagefabrik der General Motors Suisse S.A. in Biel beauftragt. Mit Rudolf Steiger kam einer der bekanntesten Architekten des Neuen Bauens zum Zug. Nach nur sechsmonatiger Bauzeit konnte die Fabrik Anfang 1936 eröffnet werden (Abb. 2 und 3). Besonders in der Zwischenkriegszeit häuften sich die Bauaufgaben für das Automobil. Denn für die meisten Aufgaben konnte nicht auf bereits bestehende Bauten zurückgegriffen werden. Auffallend jüngere

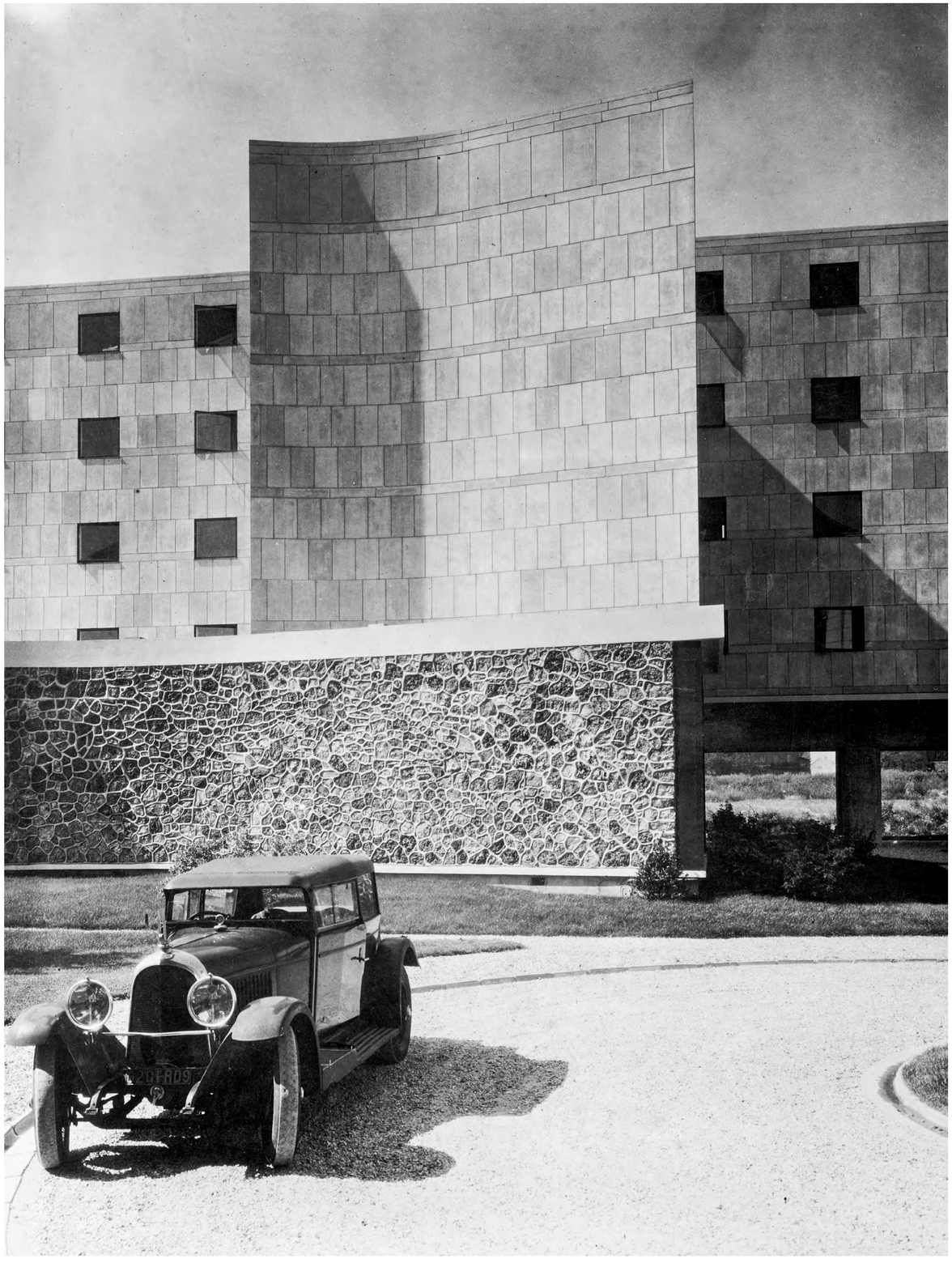

Abb. 1: Das Automobil steht für Modernität. Der Architekt Le Corbusier machte seinen prominent platzierten Voisin zum Markenzeichen auf den Fotografien seiner Bauten. Schweizer Pavillon in der Cité internationale universitaire in Paris, erbaut 1933.
© FA / Roger-Viollet

Abb. 2: Der Automobilbau verlangte nach neuen Zweckbauten. Montagewerk der General Motors Suisse S.A. in Biel. Ansichtskarte, um 1938.
© Memreg, Sammlung Christoph Probst, Biel

Abb. 3: Das 1936 von Rudolf Steiger erbaute General-Motors-Montagewerk in Biel ist ein Zeuge des Neuen Bauens. Verwaltungstrakt mit Treppenturm, heute genutzt von der Schule für Gestaltung Bern und Biel.
© Yasmine Zaugg, Hochschule Luzern

Architekten, die in der Zeit um 1890 geboren und somit mit den neusten technischen Errungenschaften aufgewachsen waren, beschäftigten sich mit diesen Bauaufgaben.

Das Auto als Statusanzeiger der Bewohner

Exemplarisch sollen hier einige Wechselwirkungen zwischen Architektur und Automobil im Oeuvre von Charles-Edouard Jeanneret (1887–1965), besser bekannt als Le Corbusier, gezeigt werden. Von der einfachen Zeichnung bis hin zur Fotografie des fertiggestellten Baus ist das Auto in seinem Werk omnipräsent.

Während Le Corbusier für seine Idee eines seriengefertigten Hauses, das günstig und überall einsetzbar ist, den fliessbandgefertigten Citroën Pate stehen liess, versuchte er es auf der anderen Seite der sozialen Pyramide mit einem Voisin. Auf den Fotografien der Eingangssituation der Villa à Garches ist deshalb immer wieder ein Voisin abgebildet (Abb. 4). Über das Auto kann nicht hinweggesehen werden, denn es ist sehr prominent platziert, und wir können uns zusammen mit Stanislaus von Moos fragen, «ob das Auto ein Accessoire der Architektur oder umgekehrt die Architektur ein Attribut des durch den Voisin symbolisierten ‹good life› sei.»[1] Nach zahlreichen produzierten Flugzeugen im ersten Weltkrieg und einem kleinen Abstecher in die Produktion von Fertighäusern beschäftigte sich die Firma Voisin ab 1918 mit dem Bau von exklusiven Luxusautomobilen. Neben dem französischen Staatspräsidenten und König Alexander I. gehörte auch Josephine Baker zum illustren Kundenkreis von Voisin. Damit ist auch der «good life», den die Marke Voisin verkörperte, umschrieben.

Der Voisin vor der Villa à Garches gehörte indes Le Corbusier selbst. Er war seit spätestens 1925 stolzer Besitzer eines solchen Luxusautomobils und pflegte Kontakt mit dem Inhaber der Firma, Gabriel Voisin. Ganz abgesehen von der Tatsache, dass das gezeigte Automobil dasjenige des Architekten war, gab es eine klare Botschaft, die Le Corbusier damit transportieren wollte: Die Bewohner dieses Hauses gehören zu einer Elite und damit an die Spitze der sozialen Pyramide. Diese Botschaft sollte aber nicht Ausdruck einer snobistischen Einstellung des Architekten sein, nur noch für die sozial Höhergestellten zu bauen. Vielmehr war es ein Trick, um auch die unteren Gesellschaftsschichten vom Neuen Bauen zu überzeugen. Noch heute ist es so, dass angesagt ist, was reiche Prominente und Stars als gut empfinden. Die Upperclass setzt die Trends. Über diese Gesellschaftsschicht sollte also der Weg der modernen Architektur bis in die untersten Schichten geebnet werden.

Wie das abgebildete Auto musste auch das Haus dahinter den höchsten Ansprüchen gerecht werden, und so meinte Le Corbusier über die Villa à Garches: «Cette maison représente une étape importante où se sont trouvés réunis les problèmes du confort, du luxe et de l'esthétique architecturale.»[2] Der allgemein bekannte Anspruch an ein Automobil von Voisin sollte sich somit in der Villa widerspiegeln.

Das Auto als Markenzeichen für die eigene Architektur

Le Corbusiers Voisin vor der Villa à Garches ist nur ein Beispiel einer Reihe von Fotos, die das Auto des Architekten vor einem seiner Bauwerke zeigt. Dass das Automobil dabei immer die gleiche Rolle eines sozialen Hinweisschildes spielt, darf man bezweifeln. Denn die Fotografien des Autos vor dem Pavillon Suisse (Abb. 1) oder vor dem Gebäude der Heilsarmee in Paris wären mit diesem Argument nicht zu erklären. Vielmehr bildete sich die Präsentation seines Automobils vor einem Bauwerk auch als Markenzeichen von Le Corbusier heraus. Denn bereits nach den ersten Fotografien musste bekannt gewesen sein, wer der Besitzer dieses Automobils war. Corbusier

Graubündens Motorisierungsgeschichte auf der Spur

2025 ist es erst hundert Jahre her, seit das Bündner Autoverbot aufgehoben wurde. Der Widerstand gegen die Motorisierung ist gut erforscht. Ganz anders sieht es bei der Frage aus, was geschah, seit das Autofahren erlaubt ist.

Ein fünfköpfiges Team von Forscherinnen und Forschern unter der Leitung von Simon Bundi wagt am Institut für Kulturforschung Graubünden den Versuch einer automobilen Mobilitätsgeschichte nach 1925. Christoph Maria Merki geht der Frage nach, wie sich im Kanton Graubünden der Einsatz des Autos über die Zeit und in den verschiedenen Gesellschaftsschichten verändert hat. Isabelle Fehlmann erzählt die Geschichte des Ausbaus der Bündner Alpenstrassen ab den 1930er-Jahren. Hier zeigt sich bereits die Funktion des Autos als «Erlebnismaschine», da Passstrassen nicht zuletzt alpine Sehnsuchtsorte erschlossen. Simon Bundi lenkt den Blick auf die vielen anderen Bereiche, in denen Autos und Motorräder Emotionen und Geselligkeit brachten, sei es bei einem Autorennen, sei es für die Mitglieder in einem der Auto- oder Motorradclubs. Während die Autolust bis heute die Motorisierung mitbestimmt, hat das Auto seine Unschuld längst verloren. Lukas Oechslin geht dem Zwiespalt nach, in dem sich das Auto spätestens seit der Zeit um 1970 befindet: Strassenbau und Landschaftsschutz, Abgase und Umweltschutz, Unfälle und Tempolimiten. Eine Einbettung in den internationalen Forschungsstand darf nicht fehlen und wird vom Technik- und Automobilhistoriker Kurt Möser geschrieben. Die klassische Quellenperspektive ergänzt die Ethnologin Flurina Graf mit einer Befragung von Zeitzeuginnen und Zeitzeugen. Es wird interessant sein zu sehen, ob individuelle Erinnerungen und Forschungsergebnisse zusammenpassen.

Das Forschungsprojekt «100 Jahre Motorisierung in Graubünden» ist am Institut für Kulturforschung Graubünden angesiedelt. Im Herbst 2025 erscheint der reich bebilderte Sammelband dazu. Kontakt: Dr. Simon Bundi, simon.bundi@kulturforschung.ch

Wie hat das Auto unser Leben und unsere Art zu arbeiten verändert? Ein Forschungsprojekt in Graubünden sammelt Antworten. St. Moritz im Winter 1963.
© ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv, Comet Photo AG, Com_C16-100-001-003

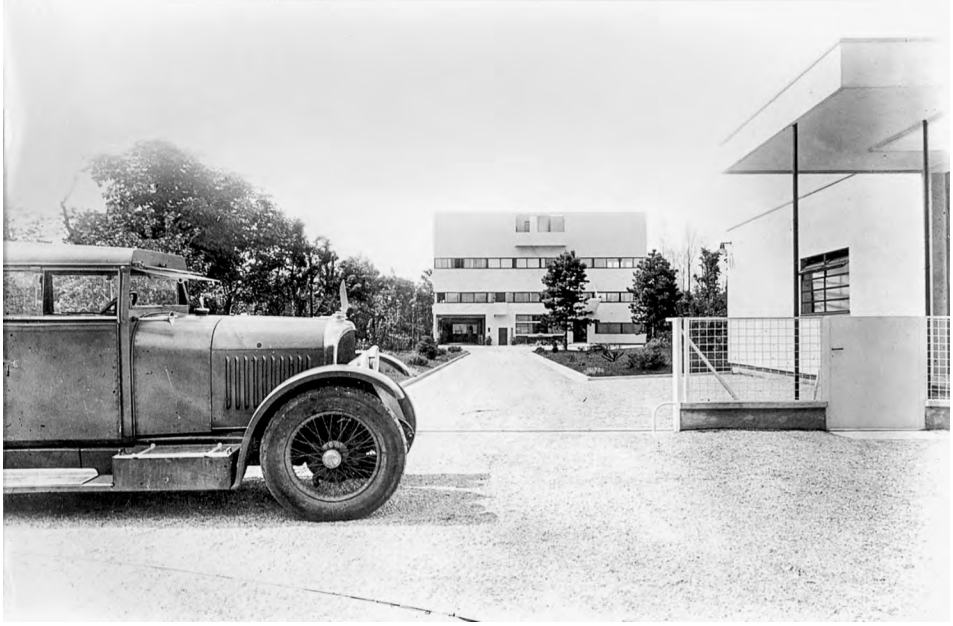

Abb. 4: Das Luxusautomobil Voisin transportiert eine klare Botschaft: Die Bewohner dieses Hauses gehören zur Spitze der sozialen Pyramide. Zufahrt zur Villa Stein-de-Monzie von Le Corbusier in Garches, Vaucresson (F), erbaut 1928.
© Fondation Le Corbusier / 2024, ProLitteris, Zürich

machte auch überhaupt keinen Hehl aus seiner Autoverrücktheit, war das Automobil in seiner Arbeit doch überall anzutreffen. Es ist deshalb anzunehmen, dass er sein Auto einsetzte, um gezielt auf die Marke Le Corbusier hinzuweisen. Ist das Auto im Bild, muss es sich um einen Bau dieses Architekten handeln. In Bezug auf die gewisse Austauschbarkeit der Bauten von modernen Architekten ein geschickter Schachzug. Des Weiteren wird durch die Anwesenheit des Automobils stets auch die Anwesenheit des Architekten suggeriert. So kann man als Betrachter eines Bildes sicher sein, dass die Fotografie vom Architekten selbst oder doch zumindest ganz in seinem Sinne entstanden ist.

Fazit

In den 1920er- und 1930er-Jahren stand das Automobil wie kein anderes Produkt für die Modernität, die zu dieser Zeit alle anzustreben schienen. Und dies, obwohl die Automobilkarosserien einem immer noch eher traditionellen Formenkanon verhaftet blieben. Um die positive Konnotation des Autos zu ihrem Vorteil zu verwenden, gingen die Architekten der klassisch modernen Architektur Verbindungen mit dem Automobil ein. Bei Le Corbusier beispielsweise führte dies zu mannigfaltigen Wechselwirkungen bis hin zu einem Markenzeichen der eigenen Architektur.[3]

Interessant ist, dass wir heute, rund hundert Jahre nach den beschriebenen Wechselwirkungen, wieder an einem Wendepunkt beim Automobil und bei der Architektur stehen. Nachhaltiges Bauen und Elektromobilität vor dem Hintergrund des Klimawandels sind neue Herausforderungen. Bestimmt werden sich auch da wieder Wechselwirkungen zwischen Automobil und Architektur ergeben. ■

1 Stanislaus von Moos (Hrsg.), L'Esprit Nouveu – Le Corbusier und die Industrie 1920–1925, Museum für Gestaltung und Wilhelm Ernst & Sohn Verlag für Architektur und technische Wissenschaften, Zürich und Berlin, 1987, S. 21.

2 Willy Boesiger (Hrsg.), Le Corbusier et Pierre Jeanneret – Oeuvre Complète 1910–1929, Les Editions d'Architecture (Artemis), Zürich, 1964, S. 140.

3 Diese und weitere Wechselwirkungen werden ausführlich besprochen in: Simon Berger, Automobil und Architektur – Wechselwirkungen der klassischen Moderne, Masterarbeit Kunstgeschichte, Universität Bern, 2009.

Résumé

Dans les années 1920 et 1930, l'automobile incarnait mieux que tout autre objet la modernité à laquelle chacun semblait aspirer en ce temps-là. Et pourtant, les carrosseries ne s'étaient pas encore complètement affranchies des formes traditionnelles. Les architectes de la modernité classique ont créé des liens avec l'automobile afin de tirer profit de sa connotation positive. Par exemple, dans l'œuvre de Le Corbusier, la voiture est omniprésente, que ce soit sur un simple dessin ou sur une photographie de la construction achevée.

Outre le fait que Le Corbusier utilise à chaque fois sa propre voiture de luxe comme « marque de fabrique », l'architecte voulait délivrer un message clair : les habitants de la maison représentée font partie de l'élite. Toutefois, ce message ne devait pas exprimer le snobisme d'un architecte qui ne voudrait construire que pour les couches favorisées de la population. Il s'agissait plutôt d'une astuce pour convaincre les couches sociales inférieures de l'intérêt de l'architecture nouvelle. De nos jours encore, ce qui est à la mode, c'est ce qui est prisé par les riches célébrités et les stars.

Il est intéressant de constater qu'aujourd'hui, une centaine d'années après ces interactions, nous nous trouvons à nouveau à un moment charnière pour l'automobile et l'architecture. Dans le contexte du changement climatique, les nouveaux défis s'appellent « construction durable » et « électromobilité ». Il ne fait guère de doutes que l'on pourra observer de nouvelles interactions entre automobile et architecture.