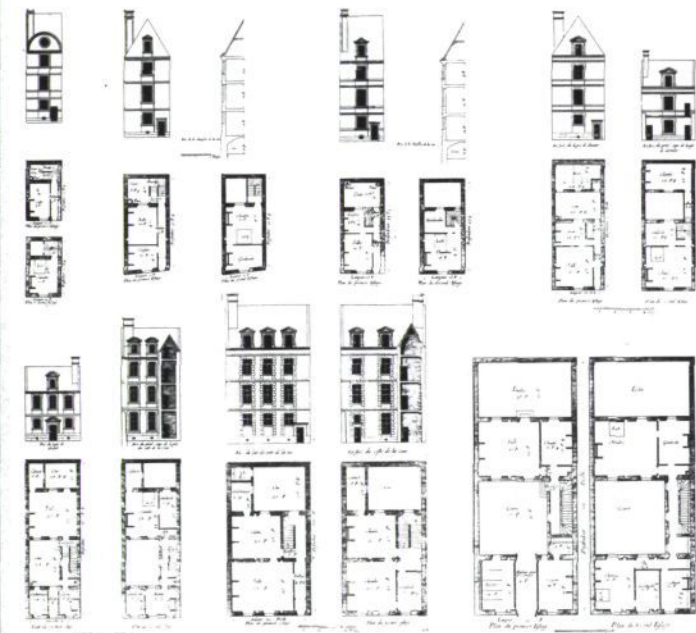


Le Muet war gut 30 Jahre alt, als er 1623 ein Buch der Öffentlichkeit übergab, das den Titel trug: „Manière de Bastir Pour toutes sortes de personnes“. Darin wird ein Thema der „architectura civile“ behandelt, das zwar allenthalben praktiziert wurde, aber bis dahin kaum jemandem würdig genug erschienen wäre, auch dargestellt zu werden: Eine exemplarische Typologie der Pariser Stadthäuser um 1600. Le Muet beginnt mit dem sozialen Minimum von 2 Klaftern (12 Pariser Fuß = 3,9m) Grundstücksbreite und steigert das soziale Vermögen in 13 wohlüberlegten Schritten auf eine fast 17 Klafter (101 Pariser Fuß = 33m) breite Schauwand. Für einige Bauten wurden mehrere, für eine Breite von 9 1/2 Klaftern (57 Pariser Fuß = 18,5m) gar fünf verschiedene Lösungen mit sämtlichen Grundrissen, Schnitten und Ansichten vorgestellt.

Mit dieser sinnfälligen Methode entsprach er einem weiteren Publikum, das immer weniger spekulative Erörterungen der Architektur-Ideale wünschte, als vielmehr nach einer einleuchtenden Darlegung der Bau-Typen verlangte. – Serlio (Das tatsächliche VI. Buch – Mailand 1967 ed. Rosci, New York 1978 ed. Rosenfeld) und DuCerceau (Les trois Livres 1559, Reprint Gregg 1965) hatten etwa 70 Jahre früher Ähnliches versucht, doch erkannten beide nicht die Möglichkeiten, die sich aus einer Typologie der „architectura minore“ ergeben. Le Muets' Traktat wurde zweimal neu aufgelegt (1647, 1681, Reprint 1972 Gregg). Wie vorzüglich seine Typologie angelegt war, zeigt deren volle und subtile Entfaltung in einem Buch über Distributionen, das 1728 und 1764 bei Jombert in Paris erschien.

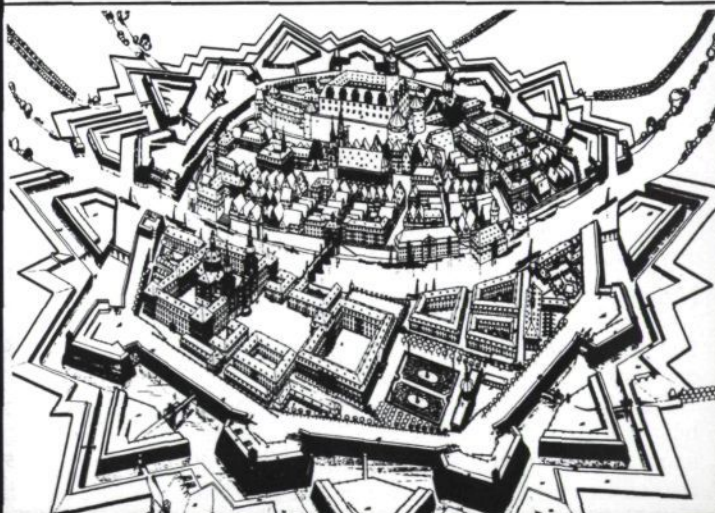
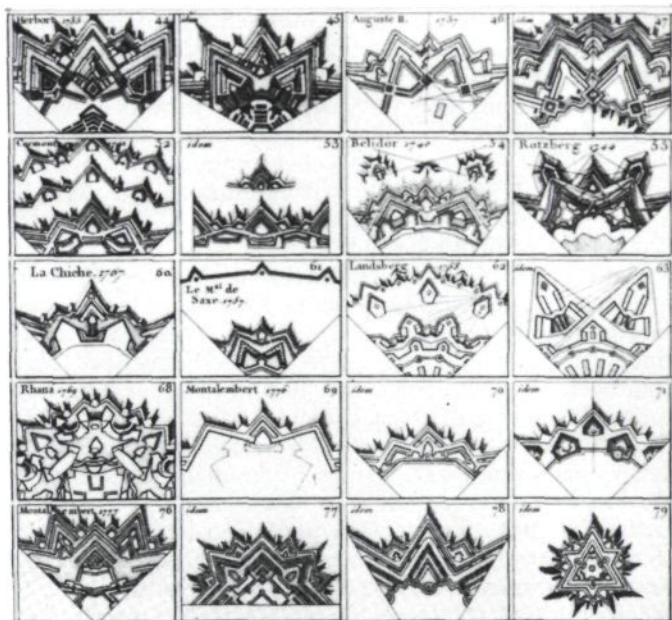
## architectura civilis



Die „Neu-Zeit“ bescherte der Welt von Nordindien über Persien und der Pforte bis nach Europa hin eine fatale Neuerung: Die Artillerie und mit ihr die weit ausgreifenden Militärdespotien. Von nun an wurde die Vorstellung eines festen und stabilen Ortes von gewaltigen Ringbauten abhängig, die sich zwingend aus der Beachtung ballistischer Funktionen ergaben. Die Folge war, daß der Ort bald nichts mehr mit seiner Einfriedung gemein hatte; weder den Maßstab noch die Formen, weder die Konstruktionen noch die Materialien, weder die Organisation der Arbeiten noch die der Besatzung. Deshalb begann man bald die „architectura civile“ von der „architectura militaris“ zu unterscheiden. Das brachte zumindest den einen wichtigen Vorteil mit sich, daß es, wo nicht unmöglich, so doch lächerlich wurde, zivile Modernität durch die Übernahme fortifikatorischer Formen vorzutauschen. – Da die Funk-

tionen, die sich aus der Beachtung der Ballistik ergeben, ebenso einfach wie weitreichend sind, lassen sie sich erfolgreich mit den hochidealisierten Verfahren der Mathematik und Geometrie nicht nur einzeln, sondern auch insgesamt so beschreiben, daß nur eine vergleichsweise geringe Anzahl von „typischen Manieren“ möglich erscheint. Diese Herausforderung der ingeniosen Intelligenz, dazu die gewaltigen Ausmaße, die erhoffte Nähe zur Macht und zuletzt die Ruhmsucht führten zu einer Typologiefutur sondergleichen, zu einem wahren „Schauplatz der Manieren“. Mal stellte einer seine eigene „Manier“ vor, mal führte er sie gegen andere in's Feld, mal wurden synoptische Beschreibungen, mal didaktische Abfolgen gegeben. Dieser typologische Spuk der befestigten Orte verlor sich schließlich in dem weit gefährlicheren Wahn der militärischen Geschwindigkeit.

## architectura militaris



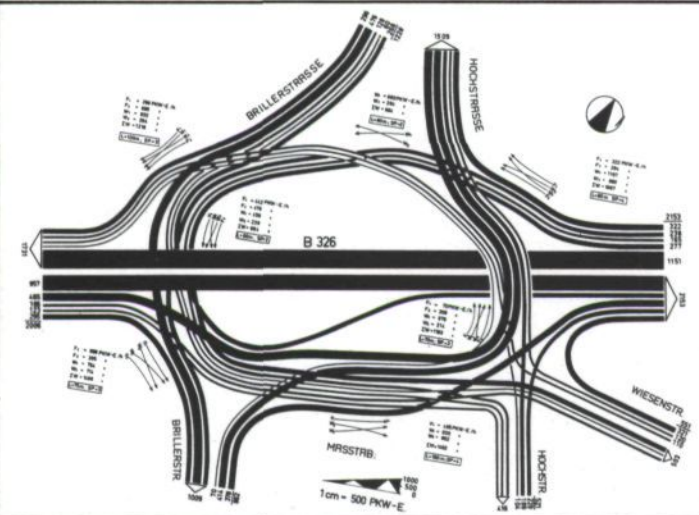
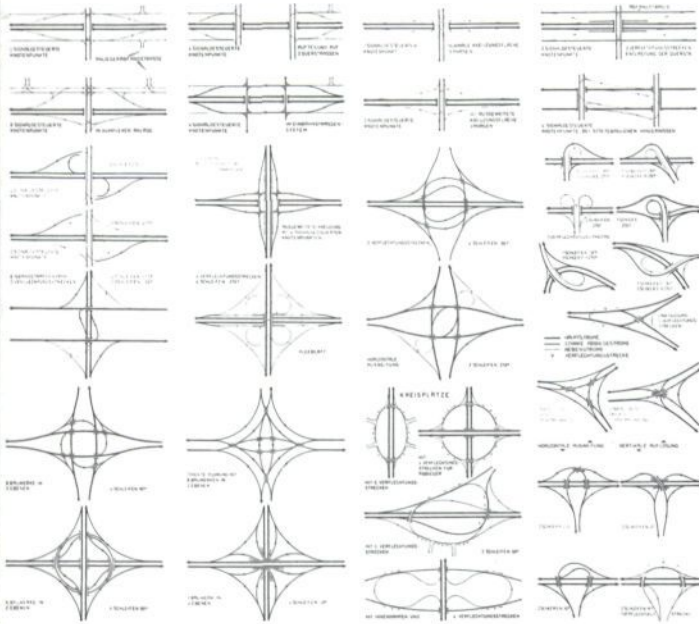
..... Die Gebäude, welche die Menschen errichten, sind sehr verschieden, je nachdem, ob sie von Seßhaften oder Umherziehenden errichtet werden. Die Hirten, die ihren Herden, die Arbeiter, die ihrer Fron folgen – die Jäger, die ihrem Wild, die Abenteuerer und Urlauber, die ihrem Glücke nachjagen – die Räuber, Eroberer und Soldaten, die ihre Opfer, die Entdecker und Erfinder, die ihre Vorstellungen verfolgen – die Wanderprediger und Revolutionäre, die eine bessere Welt erschauen – sie alle zeigen ihren Rücken über dessen Schultern die unklaren Hoffnungen fortschreiten und verschwimmen. Währenddessen errichten



Die „Neueste-Zeit“ begann mit militärischer Geschwindigkeit. Der preußische König Friedrich II., der französische Revolutionär St. Just und der korsische Ursopator Napoleon zeigten der erstaunten Welt, woher in Zukunft der Wind blasen würde; und wem das nicht vollständig genug erschien, dem erklärte die aggressive Produktivität des englischen Fabriksystems die Fortsetzung der militärischen Neuerungen mit zivilen Mitteln. Die Folge war, daß die festen Orte, wo nicht überrannt, so doch offen gelassen wurden, daß nicht mehr die Orte selbst, sondern ihre strategischen Verbindungen befestigt wurden. Die berühmten napoleonischen Straßen machten da nur einen marginalen Anfang. Die eigentliche Revolution brachte erst die spurengeführte Eisen-Bahn, denn sie eroberte im 19. Jh. die Linie so, wie im 20. Jh. das freibewegliche Auto-Mobil die Fläche. Kurz, die Genien der Orte siechten in schwierigen

Schnitt-Punkten dahin, währenddessen Mars und Merkur die Bewegungssysteme der „architectura vialis“ durchteilten. – Die mathematische und geometrische Beschreibung der Bewegungsabläufe war zwar für Vehikel weit schwieriger zu geben, als für Kanonenkugeln, dennoch konnte das funktionale Denken auch für den Verkehr eine relativ kleine Anzahl idealtypischer Ausbaumöglichkeiten vorstellen. Dieser Sachverhalt und der Wunsch gigantische Unternehmungen intellektuell zu begründen, auch die Nähe zu Geld, Spekulation und Macht füllte die Regale mit Büchern und Schriften zur Typologie des Verkehrs. Doch diese Literatur setzte zunehmend die Kenntnis und Schulung wissenschaftlicher Idealisierungen voraus. Dem entsprechen die ausgeführten Bauten des wahrhaftigen Funktionalismus, denn es ist sprichwörtlich geworden, in Spaghettikreuzungen nur noch Bahnhof zu verstehen.

## architectura vialis

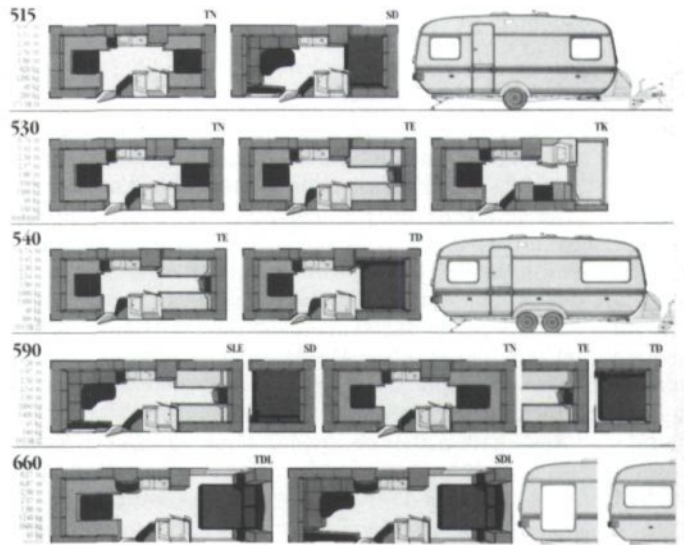


Bauern Zäune und Hecken, Feudale ziehen Grenzen, Handwerker und Bürger heben Gräben aus und umgeben sich mit Wällen und Mauern. Sie alle eignen sich Land, Grundstücke, Wälder, Flüsse und Seen an und häufen und sichern ihren schwankenden Besitz. – Nun zergehen aber die deutlichsten Hoffnungen und der sicherste Besitz wie Rauch im Winde, weshalb die einen wie im Fieber immer leichtere und schnellere Vehikel für ihre Sehnsüchte konstruieren, während die anderen unter Fron und Qualen mit den schwersten Massen Einfriedungen um ihre Besitztümer bauen.....  
Bruno Schindler 1972

Le Corbusier schrieb 1953 zu der unteren Zeichnung: „a. die Hütte der Wilden, b. das Zelt der Nomaden, c. eine Flasche, c. eine Wohnung. Die Wohnung ist eine Einheit und wie eine Flasche ist sie ein Behälter. So als Ganzes ist sie unabhängig (indifferent) von Boden oder Fundament. Ein solches Element kann sich auch in der Mitte eines Betonskelettes befinden, eben wie die Flasche im Flaschengestell. Alle Teile der Flasche werden einmal in der Fabrik hergestellt werden können.“ – Gleichzeitig begann der internationale Handel mit Stückgutbehältern zu experimentieren. Die unterschiedlichen Bedingungen auf hoher See und engen Binnengewässern, auf der Schiene und Straße, besonders aber die Schwierigkeiten des gegenseitigen Umschlags mußten aufeinander abgestimmt werden. Die Typologie der Container entstand. – Kaum später demonstrierte Nervi am Pirellihochhaus, daß sich Stapelflächen auch in Stahlbeton von Festpunkt zu Festpunkt stützenfrei konstruieren lassen, also ko-

lossale Gerüste sowohl technisch als auch wirtschaftlich möglich waren. – Kurz, die leidige Frage nach dem industriellen Bauen ließ sich durchaus beantworten: Es gab zum einen eine „architectura industriosa“ also bewegliche Wohnungen, die nach Abmessungen, Gewicht, Transport- und Stapelmöglichkeiten wie Container zu typisieren waren und dementsprechend industriell konstruiert und gefertigt werden konnten; dabei sollte eine weltweite Typologie Beweglichkeit, Austausch, Ensemblebildung aber auch Marktweite garantieren. Zum anderen gab es weiterhin eine „architectura civile“, also kolossale Gerüste, die den Wohncontainern die Stellflächen, vertikale und horizontale Erschließung, Ver- und Entsorgung, aber auch Räume abgestufter Öffentlichkeit boten, denn die horizontalen Erschließungsgeschosse, die vertikalen Festpunkttürme und besonders die enge und komplexe Parallelführung zweier Gerüste ermöglichte völlig neuartige Raumfolgen. –

## architectura industriosa



Derlei metabolische Typologien waren nach Hiroshima gerade wegen ihrer Modernität ein Anachronismus. Nicht von ungefähr fertigte die Freizeitindustrie Campingwagen als Traumzellen und verteilte deren Abstellplätze als Krebsgeschwüre. Die „Neueste-Zeit“ war längst am Ende. Die „Jetzt-Zeit“ hatte begonnen.

