

BAUNETZWOCHE #324

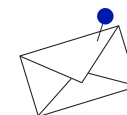
Das Querformat für Architekten, 05. Juli 2013

Dienstag

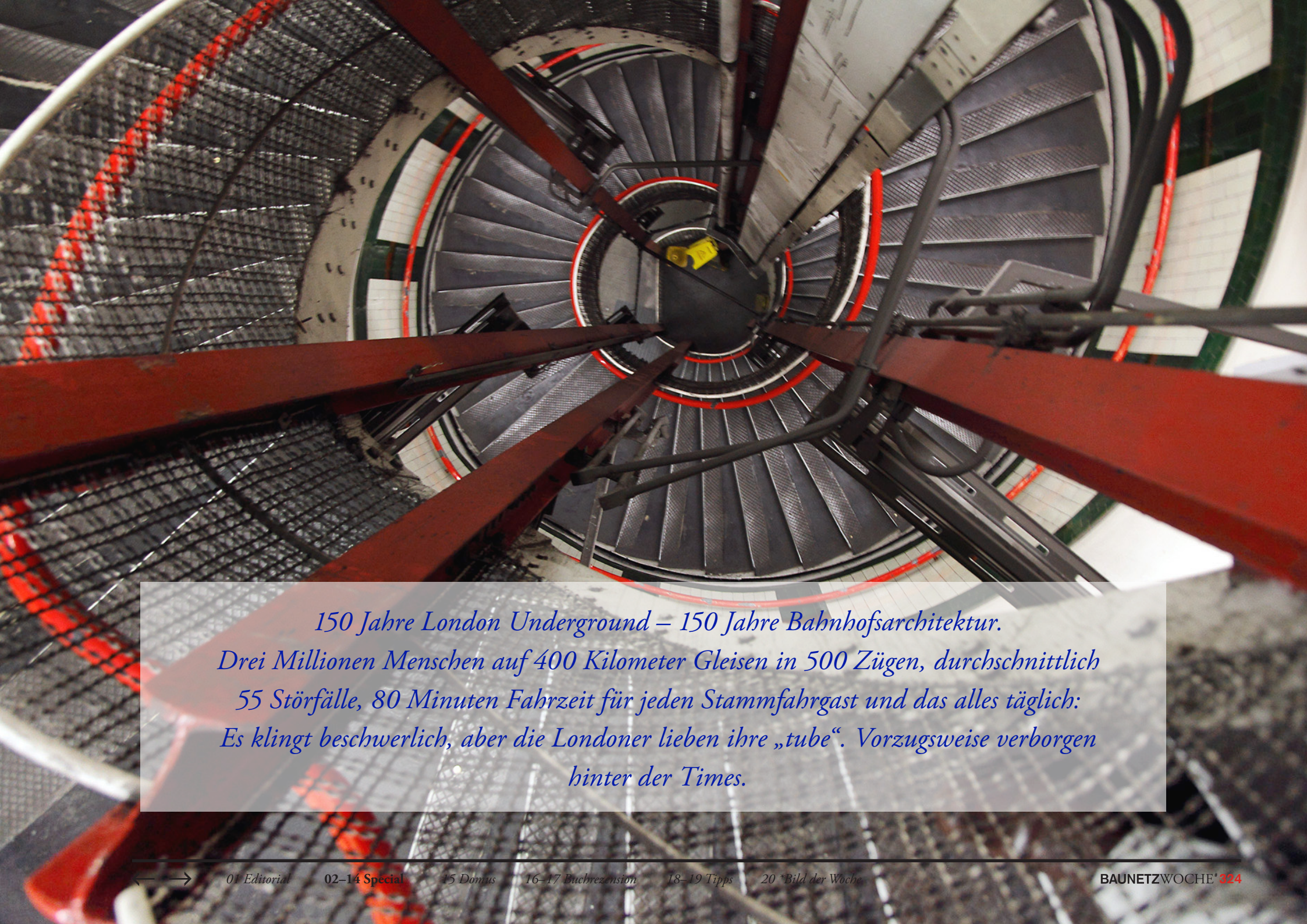
„Die Mittel zur Durchführung der IBA Berlin 2020 wurden leider nicht in die Vorlage zum Haushalt 2014/2015 aufgenommen. Der Entscheid ist Folge der Sparbemühungen des Senats“, verkündet die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin. Und verweist gleich darauf auf die bereits unternommenen IBA-Bemühungen. Voraus gegangen waren Auseinandersetzungen um verschiedene Konzepte, die einen favorisierten „Drittenstadt – Draußenstadt“, die anderen hielten mit der Forderung dagegen, sich auf die historische Stadtmitte zu konzentrieren. Aber nicht der Inhalt war letztendlich ausschlaggebend, sondern das fehlende Geld. Die Senatsbaudirektorin findet die Entscheidung „bedauerlich“.

Mittwoch

Die Landesregierung von Sachsen-Anhalt hingegen macht Geld locker: 12,5 Millionen Euro für ein Bauhaus-Museum in der Bauhaus-Stadt Dessau. Diese Starthilfe ist immerhin ein Drittel der veranschlagten Gesamtsumme und wird als Motivation und Signal für das Jubiläumsjahr 2019 gesehen, wenn sich die Gründung der ursprünglichen Hochschule für Gestaltung durch Walter Gropius zum hundertsten Mal jährt.



[BAUNETZWOCHE-Newsletter bestellen!](#)



*150 Jahre London Underground – 150 Jahre Bahnhofsarchitektur.
Drei Millionen Menschen auf 400 Kilometer Gleisen in 500 Zügen, durchschnittlich
55 Störfälle, 80 Minuten Fahrzeit für jeden Stammfahrgast und das alles täglich:
Es klingt beschwerlich, aber die Londoner lieben ihre „tube“. Vorzugsweise verborgen
hinter der Times.*



Wimbledon Park Station, seit 1889 nahezu unverändert



Farringdon Station, einer der ältesten Bahnhöfe, Fotos: Thomas Spier

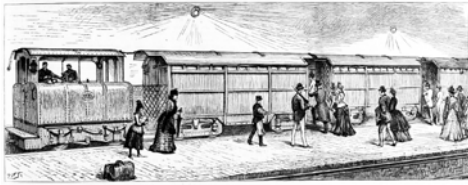
Der 2. Juni 1953 war die bis dato größte Herausforderung für das Londoner U-Bahnnetz: Drei Millionen Menschen waren unterwegs zur Krönung Elisabeths II., der Großteil davon mit öffentlichen Verkehrsmitteln. 200 Stationen öffneten bereits um drei Uhr morgens, zwei Millionen Faltpläne der Prozessionsroute wurden verteilt – später ein begehrtes Souvenir. Einen solchen Ansturm hatte es zuvor nie gegeben und das, obwohl die U-Bahn in dem Jahr bereits ihren 90. Geburtstag beging.

Inzwischen sind es stolze 150 Jahre, und die Geschichte der sich immer weiter verästelnden Transportadern der Achtmillionen-Metropole liest sich wie ein spannendes Buch. Denn *London Underground* ist ein Gesamtkunstwerk. Nicht nur um den möglichst reibungslosen und komfortablen Transport der Fahrgäste ging und geht es; an den Strecken, Bahnhöfen, Wegeleitsystemen, Ausstattungen, Waggons, an den Übersichtskarten, dem Corporate Design samt Logo tüfteln seit 1863 Ingenieure, Architekten, Textildesigner, Typografen, Marketing- und Finanzfachleute sowie Politiker und Juristen. Inzwischen

gehören elf Linien, 275 Stationen, das Bus- und Straßenbahnsystem, *London Overground* (eine Art S-Bahn), eine Seilbahn und als Zukunftsvision *Crossrail* zum öffentlichen Verkehr der Metropolregion.

Der Anfang

Am 10. Januar 1863 fand auf dem Streckenabschnitt der *Metropolitan Railway* (heute *Metropolitan Line*) zwischen Paddington und Farringdon die Jungfernfahrt statt, 40.000 Menschen schnauften angeblich bereits am ersten Tag mit den dampfbetriebenen Wagen hin und her. Es war die Geburtsstunde der weltweit ersten U-Bahn; erst vor kurzem wurde der Längenrekord des heutigen Netzes von der Pekinger und der Shanghaier U-Bahn eingeholt. Aber die Geschichte beginnt schon 1845, als der Rechtsanwalt Charles Pearson seine



Die ersten elektrisch betriebenen Wagen, Quelle: Wikipedia

Bau der Metropolitan Railway bei Kings Cross Station, P. Justyne, *The Illustrated London News*, 2.2.1861

Spezialanfertigung für ein Fliesenband für Baker Street, die Adresse Sherlock Holmes'



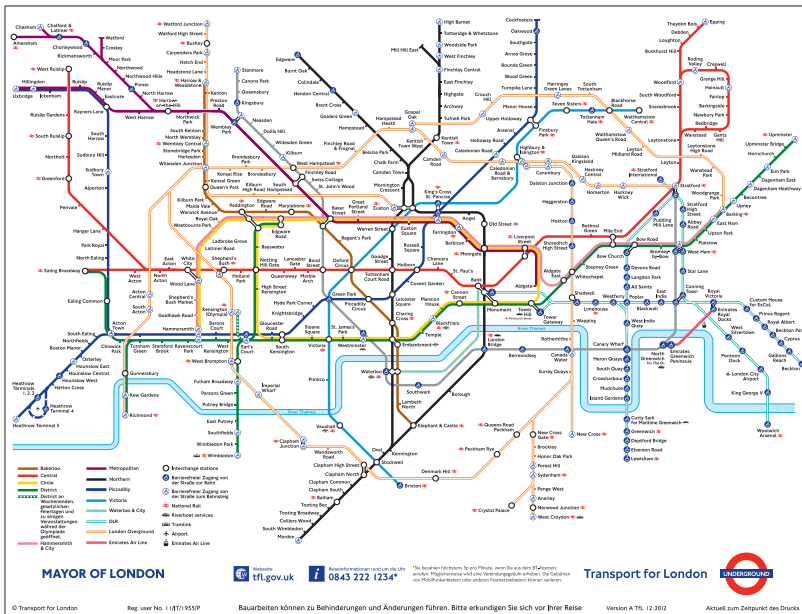
Baker Street: Foto eines Bildes aus dem London Transport Museum, eine der ersten Bahnsteighallen mit schräg eingesetzten Tageslichtschächten

Der Zustand heute, inzwischen fällt Kunstlicht durch die Schächte
Fotos: Thomas Spier

ersten Visionen für Eisenbahntunnel entwickelte. Denn mit dem rasanten Wachstum Londons musste die Lage in den kutschenverstopften Straßen entspannt werden. Die Kopfbahnhöfe der Eisenbahngesellschaften endeten weit vor der Innenstadt – mit unterirdischen Bahnen sollte diese Distanz überbrückt werden. Umgekehrt verhalf der schrittweise Ausbau des Netzes London erst zu seiner Größe, denn einige Gesellschaften führten die Schienentränge bewusst in noch dünn besiedelte Gebiete, kauften dort „Metro-land“ entlang der Gleise und kurbelten die Boden- und Immobilienspekulation an. Eine der frühen Linien nach Süden war die *District Line* nach Wimbledon, der winzige Bahnhof von Wimbledon Park ist seit 1889 nahezu unverändert.

Die „tube“

Umgangssprachlich gilt heute „tube“ als Oberbegriff des gesamten Systems, diese „Röhren“ kamen aber erst etwas später hinzu. Die frühen Strecken waren nach dem „cut and cover“-Prinzip gebaut, halb offenen, fünf Meter unter den Straßen gelegenen Trassen. Durch schräg gesetzte Schächte fiel Licht auf die Bahnsteige, was heute am besten noch an der Station Baker Street zu erkennen ist. 1870 wurde der erste geschlossene und befahrbare Tunnel der Welt eröffnet und – eine technische Neuerung – mit Hilfe von zwei Dampfmaschinen und Kabeln durch den Untergrund gezogen. Das System bewährte sich nicht, lediglich zehn Fahrgäste konnten Platz nehmen. Die ständig verqualmten, gaslichtfunzeligen Röhren machten die U-Bahn außerdem zu einem ungesunden Ort. Die Elektrifizierung der Bahnen als



Plan des Gesamtnetzes, ursprünglicher Entwurf: Harry Beck, 1932

Eine weiß geflieste Übergangsröhre, Leicester Square, Foto: Thomas Spier

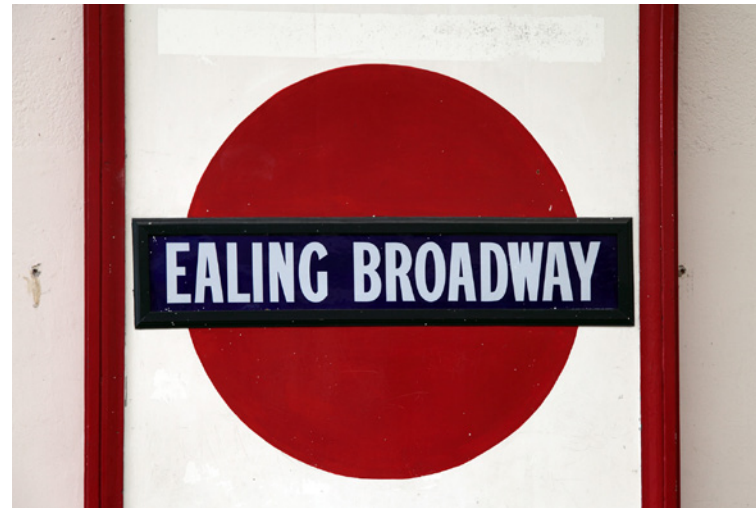
saubere Lösung hielt 1890 Einzug: Im November eröffnete die *City and South London Railway* den ersten elektrisch betriebenen Fahrerservice der Welt, der weitere Ausbau schritt rasch voran. Das war teuer, die Bahnbetreiber brauchten Investoren. Einer von ihnen, Charles Tyson Yerkes, übernahm nach und nach die meisten der zersplitterten Gesellschaften sowie Bus- und Straßenbahnlinien und sorgte damit für den ersten Schritt der späteren Zusammenfassung aller Betreiber zum *London Passenger Transport Board* 1933. International erregte die Entwicklung des Londoner U-Bahnnetzes großes Interesse. Vieles, was hier eronnen wurde, diente anderen Städten als Vorbild; britische Fachleute wurden als Berater für den Bau der Moskauer U-Bahn herangezogen. Noch Ende des 19. Jahrhunderts folgten Planungen in Glasgow, Budapest und Boston. Paris eröffnete seine U-Bahn 1900, Berlin 1902, New York 1904.

Corporate Design

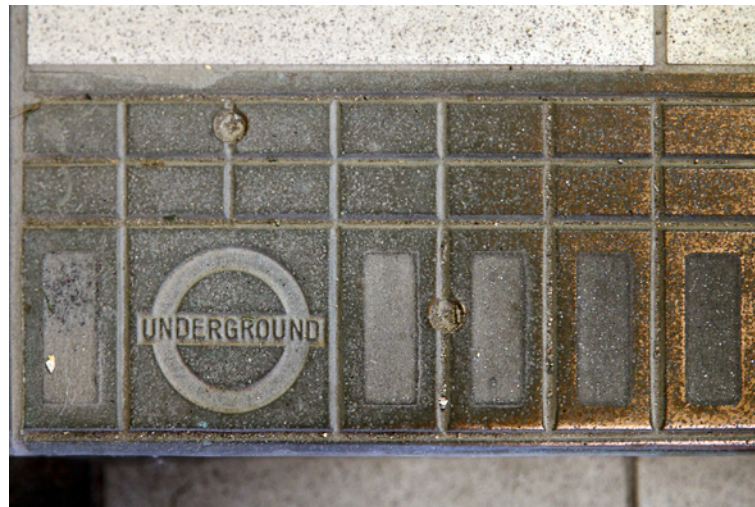
Früh und schon wegen des Konkurrenzgedankens gab es bei den einzelnen Gesellschaften den Gedanken an ein Corporate Design, weit bevor Begriffe wie Logo und Branding verwendet wurden. Zunächst wurde gegrübelt,

wie man Bahnhofsgebäude gestalten könne, deren Hauptteil anders als bei den bisherigen Repräsentationsbauten im Untergrund lag. Jetzt ging es nicht mehr um „moderne Kathedralen“, sondern um geschützte Zugänge zu den tiefer gelegenen Bahnsteigen. Die allerdings sollten auf der jeweiligen Linie möglichst einheitlich gestaltet sein, oft als eingeschossige Backsteingebäude mit Bogenfenstern, gläsernen Vordächern, Gaslichtern und geschmückten Balustraden. Je weiter man sich vom Zentrum entfernte, desto bescheidener wurden in der Regel die Bahnhöfe und die Ausstattung. Bei aller Individualität schauten die Gesellschaften so manche Gestaltungsidee voneinander ab, beispielsweise fliesten die meisten die Bahnsteigwände strahlend weiß, um die immerdunklen „tubes“ aufzuhellen.

Die Zeit war reif für Design als Markenzeichen. Der Gesamtauftritt über die Architektur hinaus entwickelte sich am Anfang des 20. Jahrhunderts zu einer der wichtigsten Aufgaben. Die Wagen wurden selbstverständlich im Firmen-Design gestaltet. Alle Fahr- und Routenpläne, die Stationsbeschilderung und Wegweiser werden bis heute in einer serifenlosen Schrift ausgeführt. Verschiedene Logos standen stellvertretend für die Bahngesellschaften; durchgesetzt hat sich beim Zusammenschluss die rote Scheibe mit dunkelblauen Balken



Zwei Versionen des Logos



Konsequente Corporate Identity: Logo in den Eisenkappen der Stufen, Nichtraucher Schild, Fotos: Thomas Spier

und weißer Schrift, die bis heute als roter Ring zu Londons bekanntesten Attributen gehört. Berühmtheit erlangte der Netzplan, der ständig aktualisiert werden musste und mit dessen Lesbarkeit permanent experimentiert wurde. Es war der Bauzeichner Henry Charles Beck, der die abstrahierte Form des Plans als Privatinitiative entwickelte. Erst im zweiten Anlauf 1933 angenommen, ist es die uns heute so vertraute Optik bunter Linien für die einzelnen Strecken, Knubbel für die Stationen und das Ganze auf Taschenformat faltbar. Die Karte hatte Vorbildcharakter, Versuche, sie neu zu erfinden, führten immer wieder zu Becks Grundidee zurück.

Hausarchitekt Holden

Als 1933 schließlich das *London Passenger Transport Board* gegründet worden war, stieg Charles Holden zum Hausarchitekt auf. 1929 hatte er bereits den Hauptsitz der Vorgängerorganisation gebaut: einen mächtigen Palast in der Mischung aus Art Déco und amerikanischem Hochhaus auf kreuzförmigen Grundriss, der alleine eine eigene Geschichte wert ist. Er ist noch heute der Sitz von *Transport of London TfL*. Holden bauten ganze Serien von Bahnhofsgebäuden; manche Linie

trägt seine Handschrift. Die steht im Zeichen der klassischen Moderne: „brick boxes and concrete lids“ – Backsteinkisten mit Betondeckel, mal geschwungen, mal kantig, immer schlicht-elegant und gut proportioniert. Vorbilder für ihn und seine Mitarbeiter waren Beispiele, die Holden von einer Bildungsreise auf das europäische Festland mitbrachte, wie Erik Gunnar Asplunds runde Bibliothek für Stockholm (1928), Willem Marinus Dudoks Rathaus in Hilversum (1928) und Alfred Grenanders U-Bahnhof Krumme Lanke in Berlin (1929).

Piccadilly Line

Der nördliche Ausleger der Piccadilly Line Richtung Cockfosters ist eine kleine Architektureise wert, mindestens sieben Stationen von Charles Holden existieren noch. Jede ist anders, sie gehören aber eindeutig zu einer Familie. Die Endstation Cockfosters hat eine eindrucksvolle Halle, eine Betonkonstruktion mit großen Glasfeldern, gegen die das flache Eingangsgebäude aus Backstein bescheiden auftritt. Das von Oakwood – eine Station zurück Richtung Innenstadt – ist etwas mächtiger. Die typischen Deckenstrahler aus Messing rechts und links der Rolltreppen sind noch erhalten.

Die nächste Station ist Southgate, und hier spürt man stärker als an den anderen Stationen, dass der Bahnhof auch immer als Zentrum und Landmarke eines (neu erschlossenen) Stadtviertels diene. Das kreisrunde Backsteingebäude mit einer einer Tesla-Spule nachempfundenen Dachlaterne nimmt Raumschiffanmutungen vorweg und wirkt tatsächlich so, als würde es gleich abheben. Über ein umlaufendes Glasband fällt Licht in die Halle. Arnos Grove, eine Station weiter, ist ebenfalls ein runder Bau; ruhiger als Southgate erinnert er stark an die Asplundsche Bibliothek. Die Rotunde sitzt in einem eckigen, flachen Bauteil; auch hier sind die alten Deckenstrahler im Unter-

grund erhalten. Der nächste Halt Bounds Green ist mehreckig und trotz seines Turms bescheidener als die beiden Vorgänger. An diesem Gebäude wird der Bezug zur umgebenden Backstein-Bebauung besonders deutlich. Turnpike Lane schließlich steht, ebenfalls mit einem Turm ausgestattet, wieder prominenter im Stadtbild.

Wer von dieser Architektur noch nicht genug gesehen hat, fährt die Piccadilly Line in die entgegengesetzte Richtung nach Südwesten. Wieder lohnt es sich, an einer weit draußen gelegenen Station zu beginnen und sich Halt für Halt zurück zur Innenstadt zu bewegen. Osterly, ein Brückengebäude mit markantem



Hauptsitz Transport for London seit 1929, zugleich Station St. James' Park
Foto: Thomas Spier



Bahnhofsgebäude und Bahnsteighalle Cockfosters

Bahnhofsgebäude Oakwood, häufige Möblierung „Wartepilz“ und Halle



Bahnhofsgebäude und Halle Southgate



*Staatsbibliothek Stockholm
Bahnhofsgebäude Arnos Grove, Halle,
originale Deckenstrahler
Fotos: Wikipedia (Staatsbibliothek), T. Spier*



Turm, Northfields, Acton Town und Chiswick Park (*District Line*) spielen die nun vertrauten Elemente durch und haben dabei alle ihren eigenen Charakter.

Holdens Nachfolger

Nach dem Zweiten Weltkrieg ging es zunächst um Wiederaufbaumaßnahmen, aber mit der Austragung der Olympischen Spiele 1948 erwartete London schon bald ein Großereignis mit dem stärksten Fahrgastzustrom seit der Weltausstellung im Jahrhundert zuvor. Die *Central Line* wurde nach Westen verlängert. An den Stationen Perivale, Hangar Lane und White City lässt sich die 1940er-Jahre-Interpretation der Holdenschen Bahnhöfe gut ablesen: Seine Nachfolger bauten ebenfalls „brick boxes with concrete lids“, aber die Glasflächen wurden größer, der Gesamteindruck sachlicher.

Insgesamt aber verhielt sich der U-Bahnbau in den ersten 30 Nachkriegsjahren relativ ruhig. Als erste „tube“-Linie seit 1900 wurde 1968 die *Victoria Line* in Betrieb genommen und setzte neue ingenieurstechnische und Designmaßstäbe. Erstmals weltweit wurden vollautomatische Züge eingesetzt, außerdem die elektronisch gesteuerten Zugangsschranken eingerichtet. Die nüchterne Gestaltung der zwölf Stationen beschränkte sich auf die Farbpalette Grau, Schwarz und Blau, es wurden jedoch mit nach künstlerischen Entwürfen gefliesten Wandabschnitten starke Farbakzente dagegen gesetzt. Das berühmte Logo wurde jetzt auch auf die Buslinien übertragen. Der nächste technische Sprung fand in den 1980er Jahren im Londoner Osten statt, wo die Brachflächen



Abschnitt der District Light Railway, Foster „Gherkin“ und Pianos „Shard“ im Hintergrund



Die führerlose District Light Railway, Fotos: Thomas Spier



Bahnhofsgebäude Perivale



Bahnhofsgebäude Hangar Lane



Bahnhofsgebäude White City



Bahnhofsgebäude Osterly



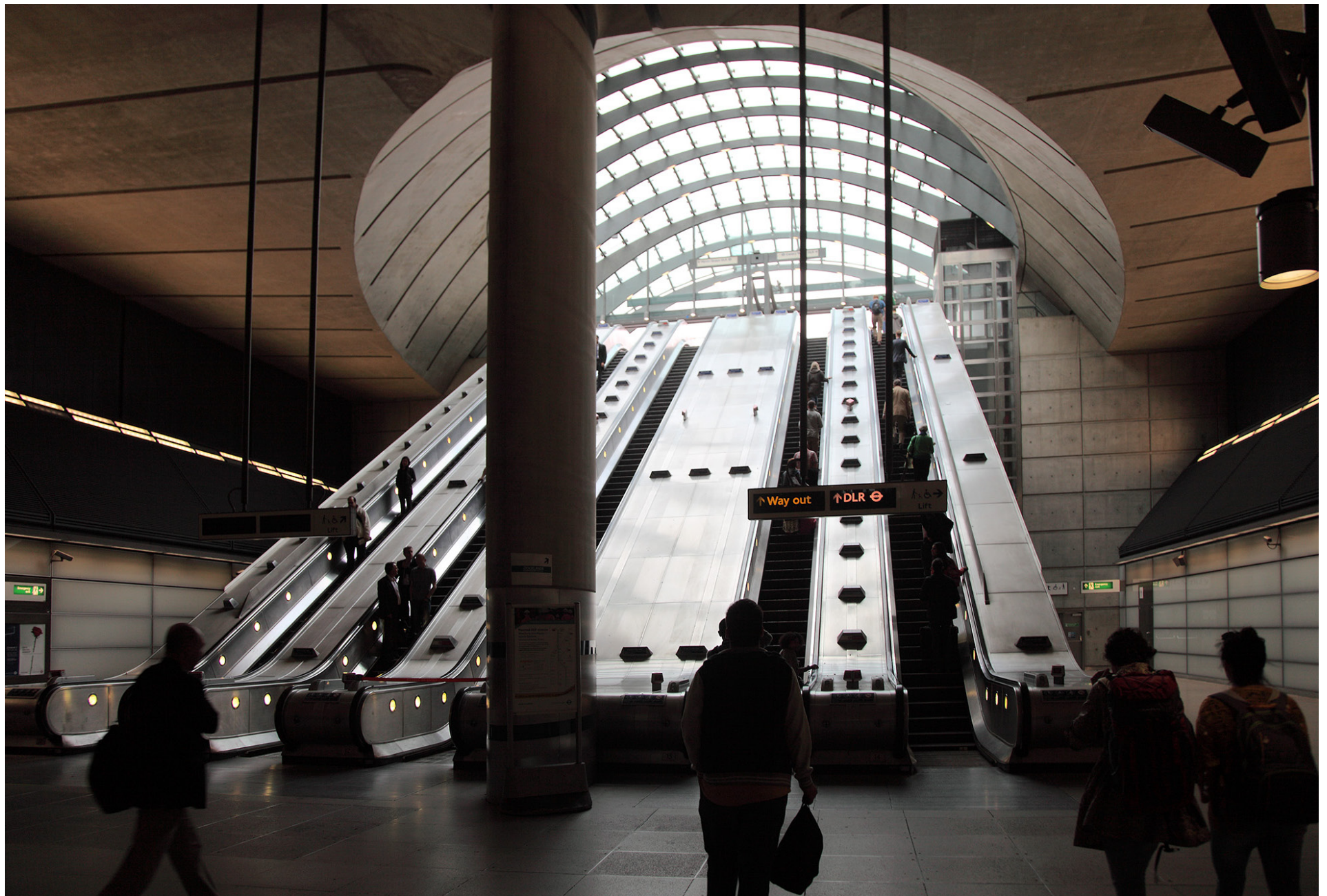
Bahnhofsgebäude Northfields



Bahnhofsgebäude Acton Town



Bahnhofsgebäude Chiswick Park, alle Fotos: Thomas Spier



Canary Wharf innen, Foster and Partners, Foto: Thomas Spier

der Docklands revitalisiert und deshalb an das Verkehrsnetz angebunden wurden. Diese größtenteils überirdische und gänzlich führerlose *Dockland Light Railway* eröffnete ihre ersten 13 Kilometer 1987. Das Design ist für alle Stationen einheitlich, bezeichnet eine eigene Strecke und passt dennoch in den Auftritt des Gesamtnetzes.

Parallel entstand die *Jubilee Line Extension*. Das 25. Krönungsjubiläum der Queen war der Anlass, diese schrittweise und unter ursprünglich anderem Namen gewachsene Strecke weiter Richtung Osten auszubauen. Die Bahnhöfe ab Westminster sprechen eine neue Sprache: Sichtbeton, Glas und insgesamt ein Hightech-Erscheinungsbild charakterisieren diese teils überdimensionierten Stationen. In Bermondsey haben es die Architekten geschafft, Tageslicht durch den Schacht und ein Gitter aus diagonal verlaufenden Betonstreben bis auf die Gleisebene zu bringen – eine Seltenheit im tief eingegrabenen „tube“-Netz. Foster and Partners haben sich mit Canary Wharf auf dieser Strecke verewigt: Die beiden Mäuler an den Enden der unterirdischen Verteilerebene, die wie gläserne Panzer von Riesenschildkröten wirken, spucken einen inmitten von Bank- und Versicherungstürmen aus.

2007 kam *London Overground*, vergleichbar mit der S-Bahn, als neues Mitglied in die Familie des öffentlichen Nahverkehrs hinzu. Anders als bei *London Underground* stehen private Betreiber dahinter, dennoch sind die Stationen des Netzes mit den vertrauten Schildern gekennzeichnet, allerdings mit einem orangefarbenen Kreis.

Nicht erst nach 150 Jahren ist der Renovierungs-, Erneuerungs- und Instandhaltungsaufwand immens;



Canary Wharf

Plakat zum „London Upgrade Plan“; die Plakatsammlung gleicht über die Jahrzehnte einer Kunstsammlung; zum Jubiläum findet im London Transport Museum eine Ausstellung der 200 besten Motive statt
Quelle: London Transport Museum

oben: Station Southwark außen und innen
Mitte: Station Bermondsey, Tageslicht fällt bis auf die Gleisebene
unten: Abenteuerliche Verkabelung, Fotos: Thomas Spier



Leicester Square, Fotos: Thomas Spier

parallel wird ständig an der Erweiterung des Netzes gearbeitet. Der „Tube Upgrade Plan“ reicht bis 2020, was ein Plakat von 2007 optimistisch darstellt. Die Olympischen Spiele 2012 brachten noch einmal eine große Herausforderung: Die Sportstätten liegen zum Teil weit außerhalb der Stadt, 65 Prozent der Besucher nutzten öffentliche Verkehrsmittel. Eine ehrgeizige Erweiterungsmaßnahme, deren Ursprünge bis in die 1940er Jahre zurückgehen, wurde jetzt in Angriff genommen und verursacht bis mindestens 2018 riesige Baustellen quer durch die Stadt: die *Crossrail*. Die eine Trasse verläuft über 21 Kilometer von Westen nach Osten quer durch das Zentrum und soll Londons Hauptbahnhöfe verbinden. *Crossrail 2* wird die Stadt von Südwesten nach Nordosten durchziehen. Der Linienverlauf steht jedoch noch nicht endgültig fest. Eine Befragung der Öffentlichkeit von 2011 wird noch ausgewertet, dieses Jahr soll das Ergebnis herausgefiltert sein.

„Mind the gap“

Diese Aufforderung hat sich ins kollektive Gedächtnis der Londoner eingegraben – und auch in das vieler Besucher der Stadt. Hinter der Version mit der charakteristischen kleinen Pause vor „the“ verbirgt sich der Schauspieler Oswald Laurence; Anfang der 1960er Jahre hat er wohl den Satz auf Band gesprochen. Nach seinem Tod 2007 fiel der Witwe auf, dass die Ansage ausgetauscht worden und damit einer ihrer liebsten Erinnerungen verschwunden war. Mit viel Überzeugungskraft setzte sie tatsächlich durch, dass Anfang März 2013 die Stimme an manchen Stationen wieder auftauchte. Vermutlich begünstigt durch das 150. Jubiläum der *London Underground*. (Christina Gräwe)



Hoher Besuch zum Jubiläum, Zeitungsausschnitt



Foto: Wikipedia/Reinhard Dietrich

NEU: Deutsche Ausgabe!

Am Kiosk erhältlich für € 10

Diese Ausgabe:

ARCHITEKTUR
STADT GESTERN,
HEUTE, MORGEN

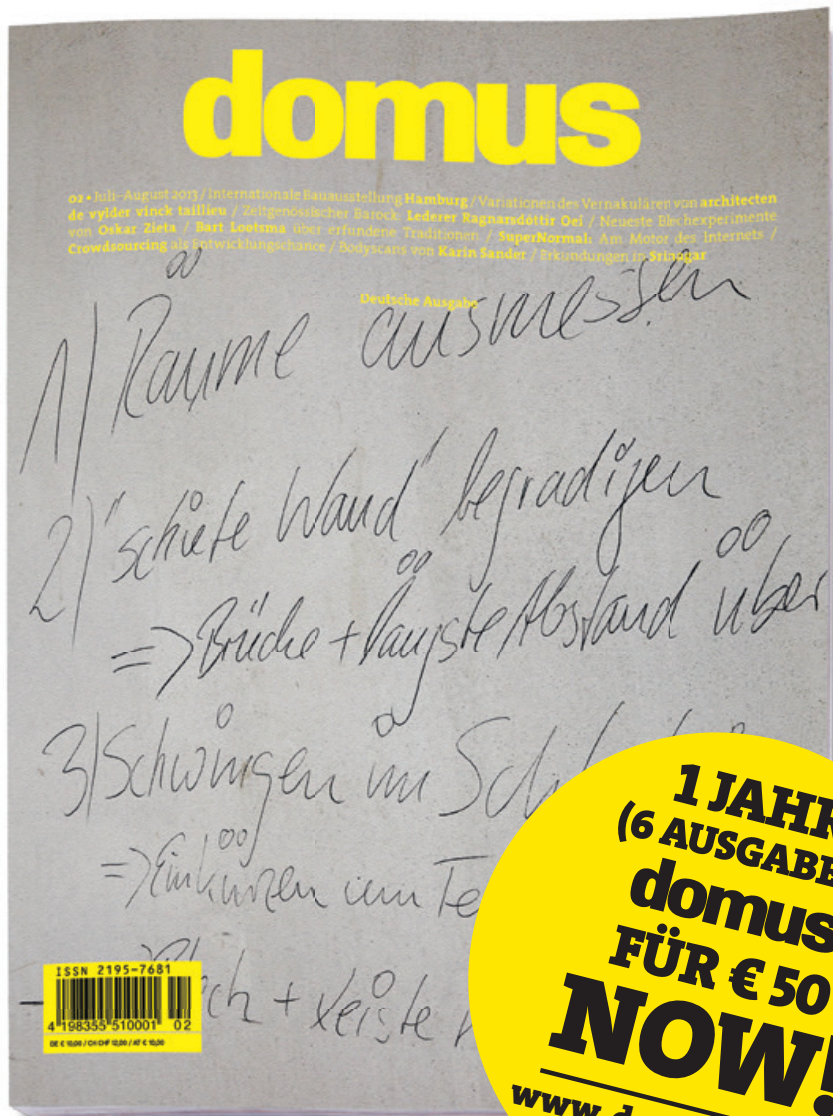
Hamburg: **IBA Hamburg** Reportage
von Oliver G. Hamm

Rottenburg: **Moderner Barock** von
Lederer Ragnarsdóttir Oei
Belgien: **Wohnhöhle**
von Jacques Gillet

Vernakuläre Variationen der
architecten de vylder vinck taillieu
Architektur aus dem 3-D-Printer
von DUS architects

DESIGN
Crowdsourcing

KUNST
Dreidimensionale Fotografien
von Karin Sander



domus, die IKONE
unter den **ARCHITEKTUR-**
ZEITSCHRIFTEN *nun*
auch **auf Deutsch** mit
lokalen Beiträgen

Jetzt im Abo bestellen:

www.domus-abo.de



01 Editorial

02-14 Special

15 Domus

16-17 Buchrezension

18-19 Tipps

20 *Bild der Woche

BAUNETZWOCHE'324

London. The Unique City. Die Geschichte einer Weltstadt

London fasziniert. Die Stadt war das Zentrum eines Weltreichs, und auch wenn das British Empire geografisch und an Bedeutung längst stark geschrumpft ist, gilt London weiterhin als Weltstadt. Ihr rasantes Wachstum seit dem 19. Jahrhundert macht sie noch heute zur bevölkerungsreichsten Stadt der Europäischen Union.

Einer, der sich dieser Faszination nicht entziehen konnte, war Steen Eiler Rasmussen (1898-1990), ein dänischer Architekt und Hochschullehrer, der jahrzehntelang immer wieder die Stadt besucht, dort auch gelebt und gearbeitet hat. Er brachte 1934 erstmalig *London. The Unique City* heraus; auf der Basis der überarbeiteten Ausgabe von 1982 ist nun endlich auch die deutsche Übersetzung entstanden. Herausgegeben wurde sie von Ulrike Franke und Torsten Lockl, die sich zuvor über mehrere Semester hinweg in Seminaren an der Bauhaus-Universität Weimar intensiv mit dem Buch befasst haben.

Das Buch bietet das an, denn es umfasst mit seinem weiten Spektrum alle Themen, die für Stadtplaner und Architekten von Bedeutung sind. Aber – und das ist ein großes Verdienst Rasmussens und macht das Lesen neben allem Informationsgehalt auch vergnüglich – der Autor wendet sich nicht ausschließlich an Experten. Er wünschte sich ebenso interessierte Laien als Leser und beschreibt kurzweilig seine Beobachtungen wie ausgedehnte Stadtspaziergänge zu verschiedenen Motti.

Zunächst geht er chronologisch vor, dann lösen Einzelthemen die Entstehungs- und Wachstumsgeschichte ab. Mit Kapiteln wie „Der Londoner Verkehr“, „Das Londoner Haus“, „Londoner Parks“, „Londons Plätze“ und natürlich „Die Gartenstadt“ beleuchtet Rasmussen alle Komponenten, die Stadt(entwicklung) ausmachen. Besonders lebendig werden seine Schilderungen dort, wo er Charakterstudien zu den Englän-





Steen Eiler Rasmussen
LONDON. The Unique City
Die Geschichte einer Weltstadt.

Hrsg: Ulrike Franke, Thorsten Lockl
BAUWELT FUNDAMENTE Bd. 149
2012. 440 Seiten
19 x 14 cm, broschiert
EUR 29,95
978-3-0346-0820-6 Deutsch
www.degruyter.com

dern am Allgemeinen und Londonern im Besonderen einwebt, die zwar manches Klischee bedienen, aber glaubwürdig und nie diffamierend sind.

Eine Bereicherung sind unbedingt die Ländervergleiche, die Rasmussen an manchen Stellen zieht und damit Mentalitäts- und kulturelle Unterschiede verdeutlicht: Anders als die meisten kompakten kontinentalen Städte, ist London eine aufgelockerte, flächige Stadt. Zwar lebten die ärmeren Berliner in völlig überfüllten Hinterhäusern, die Londoner aller Gesellschaftsschichten hingegen in eigenen Häusern. Aber wer kein Geld für ein eigenes, sei es noch so winziges Häuschen hatte, zog in die dunklen Kellerräume. Räume mit mehr als einer Tür liebt(e) der Engländer nicht, er zog viele kleine Räume mit einer klar bestimmten Nutzung repräsentativen Zimmerfluchten vor. Und die Erklärung für die beliebten Schiebefenster im Gegensatz zur soliden Bauweise in

Dänemark: Nicht gut beheizt sollten die Räume sein, im Gegenteil die „Klimatisierung“ durch undichte Fenster und dünne Wände war erwünscht, damit der unverzichtbare Kamin ordentlich zog.

Die Herausgeber haben sich selbst sehr zurückgenommen, sie streuen nur punktuell knappe Erläuterungen ein. Das ist einerseits sehr angenehm für den Lesefluss. Andererseits ist schon Rasmussen sehr sparsam mit Hinweisen, auf welchen Zeitraum und Kontext sich seine ständig erweiterten Texte beziehen. So wünscht man sich dann doch etwas mehr „Einmischung“ derjenigen, die das Buch so gründlich seziert haben.

Mit diesem Buch haben London-Interessierte alles in einem: Reisebericht, Architekturkritik, Stilkunde und die Betrachtung von „Land und Leuten“, fundiert und durch Rasmussens persönliche Nähe zu der Stadt sehr glaubwürdig geschildert. (Christina Gräwe)

Das Rennpferd Lovely Cottage



Manor House Stables in Headbourne Worthy



Einst lebte hier der ruhmreiche Sieger des Grand National Rennens von 1946: Das Rennpferd „Lovely Cottage“. In der malerischen Landschaft von Headbourne Worthy bei Winchester, Teil der Grafschaft Hampshire im Süden Englands, verbrachte es seinen wohlverdienten Lebensabend. Nach seinem Tod verfielen die Manor House Stables...

Heute wohnen in den ehemaligen Pferdeställen Menschen - und die Tränke von good old Lovely Cottage dient als Waschbecken.

Mehr über das Cottage und die behutsame Reparatur des Satteldachs (einschließlich der Sanierung von Taubenschlägen) gibt es im Online-Fachlexikon Baunetz Wissen.

www.baunetzwissen.de/Geneigtes-Dach

Raumschiff, generalüberholt

Ein Schlüsselwerk des Neuen Bauens ist nach zweijähriger Restaurierung wiederhergestellt: die Villa Tugendhat in Brünn. Entworfen von Ludwig Mies van der Rohe Ende der zwanziger Jahre, steht die moderne Interpretation eines großbürgerlichen Hauses für die enge Verzahnung von Innen und Außen, einen fließenden Grundriss, den Gleichklang von Architektur und Interior-design sowie eine technisch avancierte Ausstattung.

Designlines hat die Ikone besichtigt, mehr dazu hier:

www.designlines.de





* www.barbican.org.uk