

飛行船の最後の巣—I—

飛行船格納庫アトラス:2016年版[第1部]

セルジオ・ボラーノ

参照 | 本誌pp.3-19

空にはドイツの飛行船隊がまるで異世界の生き物のように、じつに整然と、全機が水平線の同じ方向を目指して滑空していた。すべて構造も外観も統一されており、狼の群れが動くように、最も綿密で効果的な共同作戦に適した編隊を組んで、ひとつの目標に向かって正確に動いていた。

H·G·ウェルズ「戦争はどのようにニューヨークにやってきたか」

『空の戦争』第6章、1908年

1900年代の最初の40年間に、産業建築として最も大胆な建物だった飛行船格納庫は、構造エンジニアリングに対する未曾有の挑戦を突き付けた。飛行船用の格納庫は、木造、鉄骨造、鉄筋コンクリート造のじつに多様で複雑な設計によって、20世紀初頭以来、「空気より軽い」飛行に大いに関心を示していた国家(フランス、ドイツ、イギリス、イタリア、ずっと後になってアメリカがこれに続く)によって大量に開発され、そのほか世界の約20ヶ国で少数ながら建造された。

この時期、飛行船はドイツが誇る科学技術発展の象徴であり、H·G·ウェルズ(1866-1946)が予告したように、1914年から1918年までの世界大戦では、空飛ぶ脅威として敵を震え上がらせた。さらに、はじめは唯一の、後には最良の長距離周遊飛行の手段となり、ある場所からある場所に移動するだけの旅客輸送とはまったく別物の、「くつろげる快適さ」という贅沢を売り物にした非凡な旅——1929年のツェッペリン伯爵号のように世界周遊旅行も——を可能にした。

われわれが入手可能な、多くは愛好家が作った貴重なカタログ、数少ない専門書、飛行機の歴史に関する洪水のような書物、つまりさまざま点で当惑するほど矛盾の多い文章を照らし合わせることによって、19世紀末から1945年までに建設された飛行船格納庫の数は350前後と推定するのが賢明だろう(1945年以後はごくわずか)。この推定にはさまざまなタイプの飛行船のための主だった恒久的格納庫がすべて含まれている。飛行船は実質的に3種類に分けられる。

[1]——「硬式」飛行船(およそ140の事例を建設したドイツ

の遺産であり、一般概念における飛行船そのもののイメージであるツェッペリン型約120機の名前となった)。すなわちフォルムを決定する鉄骨構造をもち、防水塗料を塗った布地で覆った飛行船で、最も大きいものは長さ25m、直径40m、最高時速は140kmだった。最終的に、交易運輸には高すぎる投資であり、気象条件に左右され続け、わずかな高射砲攻撃にも脆弱であることが明らかとなった——20世紀初頭の40年間に建造された160機あまりの硬式飛行船のうち、約110機が戦災もしくは天災で失われた(何より悪天候によって、第一次世界大戦中は平均して4日に1日の割合で飛行能力が制限された)。

[2]——「軟式」あるいは「柔殻」(プリンプとして知られる)飛行船。すなわち耐力構造を持たず、内側から圧力をかけて被膜を張った(軽量気球のように)飛行船で、最も小さいものでも長さ120mに及ぶ。軟式飛行船の建造は途絶することはなかったが、時代とともに減少した(軍事用のほか商業用に数十機が実働している)。アメリカがその最大の生産国である。

[3]——「半硬式」飛行船は、上記2種の中間の規模

で、竜骨構造を備えた柔軟な被膜をもつ。1930年代までイタリア特有の型だった。他の2種と短所を共有するものの、長所は継承しなかった。

飛行船格納庫の歴史を検証するうえで、次の3つの機能を踏まえることが肝要である。つまり、多くの場合それは、飛行船の建造所あるいは(格納庫と飛行船それぞれの大きさを規定した)組立工場として、また飛行船を収納し保守管理する場として、そして乗員に加えて航空運輸のための郵便、商品、乗客のターミナル施設として使用されていた。

このうち現存するわずか數十の事例は、それぞれ多様な保存状態と用途のもと、「空気より軽い」という20世紀の英雄的叙事詩を唯一伝える重要な証人だ。生き残りたち——特に硬式飛行船のための巨大な巣——が繰り広げるこの舞台の歴史的経緯こそ、本特集のテーマである。以下では、可能な限り最新で完全なデータに基づいた(ただし、プリンプ用格納庫のすべてを検証することはできなかった)歴史地理学に沿って構成したが、先に述べたように一次資料から得られる情報に限界があるため、確実に解明できたのはわずか数例に留まった。[Fig.1]

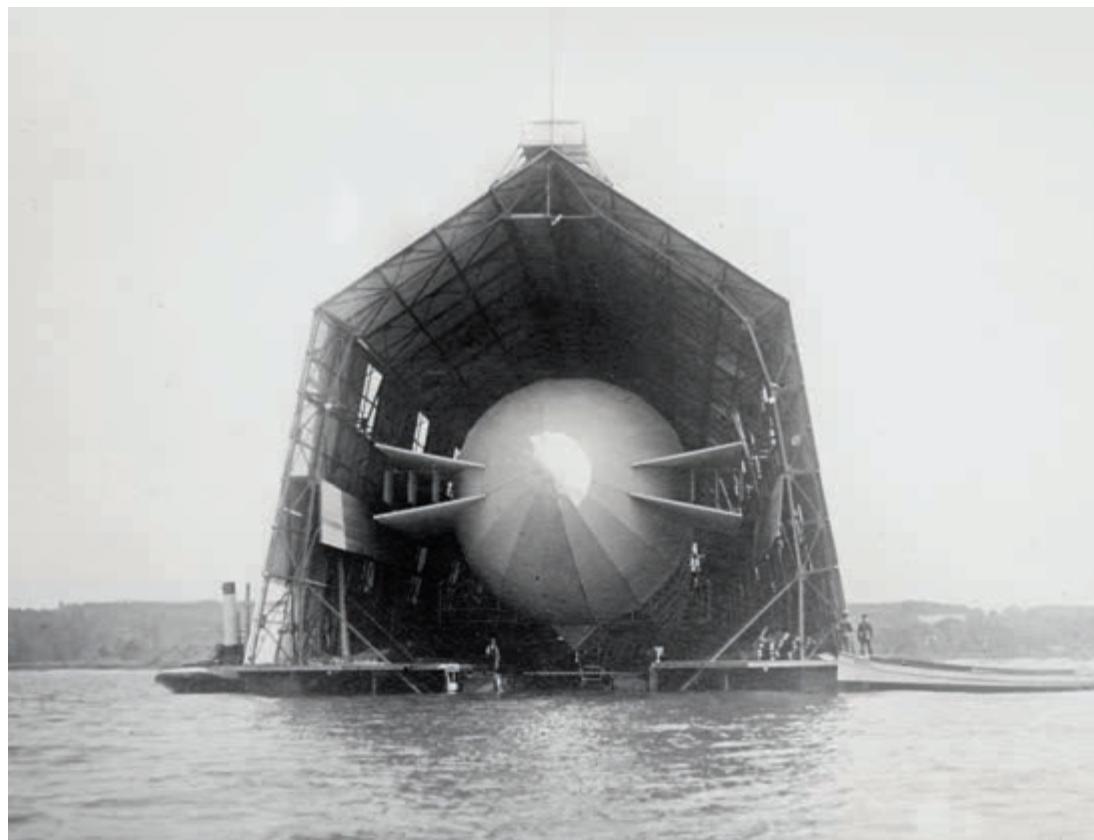


Fig.1:水上格納庫「ライヒスハレ(帝国格納庫)」とLZ3式飛行船 | マンツェル(ドイツ)

スポーツのための建築

スポーツのための建築

参照 | 本誌 pp.32-33

「スポーツと民主主義」

スポーツは民主主義の落とし子だが、家族を愚鈍にさせることに自ら貢献する。

カール・クラウス「諺と矛盾」

『Bei Wort genommen』、1955年

「スポーツと経済」

EUの経済成長と就業に関して加盟国全体を対象に行われた最新の研究によると、EUにおけるスポーツに関連した付加価値の比率は1.76%となる。EU内のスポーツ関連の職業比率は2.12%である。増殖効果を考慮すれば、スポーツの占める比率はEUの付加価値総額の2.98%にも達する。こうした研究に基づくと、ヨーロッパの付加価値に占めるスポーツの割合は、農業、林業、漁業を合計した割合に匹敵すると言える。なぜなら、EU内で生まれる1ユーロの利益のうち6割がスポーツと結びついているからだ。

ヨーロッパ連合

「EU経済へのスポーツの貢献に関する諮問会議決議」

『EU公式報告書』、2014年2月4日

「カヌー競技高能率トレーニング・センター」

設計=スパシアラル=テ/アルヴァロ・フェルナンデス・アンドラーデ

風景の襞の間 マッテオ・ヴェルチェッローニ

参照 | 本誌 pp.34-41

ポルトガル北部、ポルト市の後背地にあたるドウロ渓谷は魅力的な風景で知られている。川の両岸に沿ってドウロ種のブドウ畠が拓かれ、さらに河口に近づくと有名なポルト・ワインが造られている。ユネスコ世界遺産に登録されたドウロ渓谷は、荒涼とした険しい土地とブドウ栽培に向いた段丘からなる。忍耐強く土壌から岩石を取り除き、人の手で開墾された段々畠が連なっている。この地では、ブドウ栽培のために人々が作り出した風景が全体を支配する。段状に連なる石の列と、斜面に点々と散らばり時とともに不定形に広がったワイナリー施設の寡黙なヴォリュームが、リズムを刻んでいる。カヌー競技オリンピック強化選手のための訓練施設は、川岸から丘陵へと高まっていく地勢とともに、渓谷の造形的文法を構成する上述した2つの特質に収斂する。建物は、2つに分かれたヴォリュームを結び合わせるように大地を這い上がる。すなわち、基壇となる第1のヴォリューム(ジムと練習用プールを備えた訓練施設)と、斜面の上に建つ第2のヴォ



左は共用施設、右はテラス状の宿舎群

リューム(集会スペースと事務室、オーディトリウムと図書室、共同食堂とカフェテリア)である。いずれにも、段々畠の非定型的な幾何学を強調することを意図した形態や空間構成の選択が見て取れ、ぎくしゃくと蛇行するヴォリュームとして展開する。一方は周囲に建つこの地方の住宅建築に合わせた要塞のように、水平につなぐように展開する。対してもう一方は、垂直の突起、食堂とラウンジのあるホールの両端に配された大きなガラス壁でリズムがつけられている。このホールは屋外の風景、渓谷を流れる川を望



エーロ・サーリネン: イエール大学インガルス・ホッケーリング、1956-59



全景

「トゥッソルス=バジル陸上競技場」

設計=RCRアルキテクテス

優美なスタイル マッテオ・ヴェルチェッローニ

参照 | 本誌pp.42-49

RCRアルキテクテスは、カタルーニャ州ジローナ近郊のオロトとガローチャ火山帯自然公園のあいだに位置するスポーツと余暇のためのトゥッソルス=バジル緑地に、スポーツ施設を考案した。それはサッカー・グラウンドと陸上競技トラックを効果的なランドスケープ体系の中に統合するものだ。

2つのスポーツ施設はわずかにずらされて平行に隣り合い、白樺の森の植生を保持し価値づけるために周囲の自然に挿入されるという特徴をもつ。一方、ランドスケープはRCRにとってこれまで常にあらゆるプロジェクトの最重要要素であり、今回の場合も建設計画の主導的テーマとなった。

設計案は地形と、互いに隣り合い森の木々に囲まれた2つの草地をうまく使って、サッカー・グラウンドと陸上トラックを配置している。陸上トラックはトラックの内側に既存の樹木を包含するように置かれた。こうして樺の木がフィルターおよび施設全体の境界と化し、こうした樹木の存在が(スポーツ施設の)空間を確定し、この建設計画の方向性を示唆する。

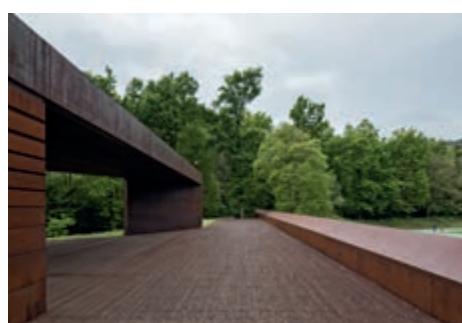
水廻りなどの諸設備が置かれた建物は、施設全体へのエントランスとして機能する。陸上競技トラックの片端の、トラックとその周囲の草地よりも高い位置に置かれた。

コルテン鋼の巨大なポルターユとして構想され、陸上トラックに向かうと同時にアクセス道路にも向いた三角形平面のポルティコに変わったこの水平の建築は、ファサードの処理が特徴的である。すなわち、高さの違うスタイルの帯を積み重ねて仕上げてある。同じスタイルの帯は、エントランスと眼下の陸上競技トラックの高さを結ぶ、頑丈な堤防として構想されたコンパクトな壁のデザインにも反復されている。

コルテン鋼で覆われた建物に、その周囲とテラスの石畳が溶け合う。砂利敷きの歩道は、鉄筋を平たく編み、その間に同素材・同寸法の斜方鉄筋を平行に固定したスタイルの網によって固定されている。このスポーツ施設で唯一突出しているのはエントランスの建物で、人々



エントランス・ゲート/ポルティコ



エントランスから続くテラス



左にテラス、右に競技場を見る

CASABELLA JAPAN リーディング

『CASABELLA』863/864号での特集「美しき家」において紹介できなかった興味深い記事を、ここに紹介したい。

ミース・ファン・デル・ローエ(1886-1969)による「トゥーゲントハット邸」は1930年に完成しているが、その後に『CASABELLA』に掲載された作品紹介の再録である。ミース自身が掲載を打診し、写真も送っている。歴史上の名作と称される以前の新作としての登場だ。まさに新進気鋭の巨匠・ミースの最新作なのだ。

このトゥーゲントハット邸とル・コルビュジエ(1887-1965)のサヴォア邸——岡田哲史氏が「CBJレクチャー」にて読み解中——という現代建築を代表する2つの住宅には多くの符合点があることを、皆さんにはご存じだろうか。建築家の年齢が近いことは周知のこととして、まずは設計から完成までの日付である。1928-30年(トゥーゲントハット邸)と1928-31年(サヴォア邸)。1940年以降に迫った数奇な運命も共通している。大戦中はドイツ軍やソ連軍などに接収・占拠される。余談ではあるが、荒っぽく扱われたとはいえ、なぜモダニズム嫌いのナチスが両住宅を破壊しなかったのかという疑問が湧く。知的・文化的な理由とは思えない。ただ単に大きかったからなのだろうか。駐屯する司令部や兵舎として……。それはさておき、蹂躪された住宅は戦後も見捨てられたままだったが、最終的にはその価値が認められて修復・保存されることになる。そして2001年と2016年に、それぞれ世界遺産に登録されたことは記憶に新しい。

前置きが長くなってしまった。特集「美しき家」の序文に引き続き、激動の時代に掲載された紹介記事を楽しんでいただければ幸いである。

[小巻哲/CBJ編集部]

カーザ・ベッラ
美しき家 CASABELLA 編集部

参照 | 『CASABELLA』863/864号, p.72

建設工事が始まったのは1929年6月だった。1931年10月、[ドイツの文芸・建築雑誌]『Die Form』誌上にユストウス・ビアの論考「トゥーゲントハット邸に住むことはできるか?」が登場する[訳注1]。ルートヴィヒ・ミース・ファン・デル・ローエはグレーテ・レーヴェ=ベアとフリツ・トゥーゲントハットのためにこの住宅を設計した。それはグレーテがフリツと結婚した時に、彼女の両親が娘に贈った結婚祝いだった。グレーテ・トゥーゲントハットはビアの問い合わせに

応答して、この家は「単なる必要性の対極にある、個々人の生活における本源的な精神的感覚を認める」と述べ、「厳格さ」こそ彼女が住む空間の鍵だと主張した[訳注2]。そこには「終わりに向かう時代の意味」(ヴァルター・リーツラー)が反映されていた[訳注3]。

1931年にミースは『La Casa Bella』誌にトゥーゲントハット邸の写真を送った。エドアルド・ペルシコ[訳注4]は1931年の47号にそれらを掲載し、署名記事を書いた。ペルシコの文章には、ミースが採用したと「似たりズム」に関する指摘をはじめとして無邪気な言動がいくつか目に付く。彼によれば、それはル・コルビュジエやグロビウスの作品にも見いだせるリズムだった。ただし、こうした単純化は少しあるもの、ペルシコの文章は、トゥーゲントハット邸が1930年代初頭のヨーロッパ建築文化の中で最も鋭敏な人々に与えた衝撃と、イタリアで認知され始め『La Casa Bella』が記録していたいくつかの緊張の、生々しい証言なのだ。

トゥーゲントハット邸は、その内在的な意味、ミース・ファン・デル・ローエのキャリアを描くうえで果たした役割、巷に引き起こした反応ゆえに、『CASABELLA』が本特集を組んだように、住宅と別荘を論じ続けることがいかに重要かを示す価値ある例証であった。住宅や別荘を建てる事によって——しばしば他の状況に増して——建築家たちは自分たちの才能を証明する方法を手にしたのだ。

【訳注】

1——Justus Bier, "Kann man in Haus Tugendhat wohnen?"(トゥーゲントハット邸に住むことはできるか?), *Die Form*, 1931, pp.392-394. なお、本翻訳に際して以下を参照した。海老澤模奈人「ミース・ファン・デル・ローエのトゥーゲントハット邸をめぐる議論。翻訳と解題」『東京工業大学工学部紀要』、38(1), 2015年, pp.1-15

2——"Die Bewohner des Hauses Tugendhat geaussern sich"(トゥーゲントハット邸の住人は語る), *Ibid.*, pp.437 ff.

3——Walter Riezler, "Das Haus Tugendhat in Brün"(ブルノのトゥーゲントハット邸), *Ibid.*, pp.321-332

4——エドアルド・ペルシコ(1900-36)は当時の『La Casa Bella』誌の編集者/デザイナー。1935年に編集長に就任するが、翌年に謎の死を遂げた(当局の関与?)。独裁政権下のイタリア・ミラノ、その死は解明されなかった。参照:「アンドレア・カミレッリ、エドアルド・ペルシコの謎の死」『CASABELLA』812号、2012年。

モダニティの究極:建築家ミース・ファン・デル・ローエ エドアルド・ベルシコ

参照 | 『CASABELLA』863/864号, pp.94-103

初出 | 『La Casa Bella』47号, 1931年11月

「トゥーゲントハット邸」は建築家ミース・ファン・デル・ローエの設計に基づき、ブルノ(チェコスロバキア)に建設された。住宅の脇を車道が通り、急斜面の上部が庭園になっている。住宅は2つの部分から構成されているが、車道からは上層のボリュームしか見えない。建てられた方——敷地のうち庭園より上方——ゆえ、2層とも見えるのは庭からのみである。車道からのエントランスがある上階は、寝室とガレージとされた。下階は日中を過ごすリビング空間に充てられた。乳白色のガラスで閉じたケージに囲まれた屋内階段を起点に、2層の内部空間が始まる。エントランスは階段室を包むケージの曲面の裏に隠されて目立たず、住宅一般において帯びるような建築的重要性を持たない。建物はスチールのスケルトン構造で、天井は石材で補強したコンクリート造、外壁は半割の煉瓦による組積造で、モルタルとトルフォレウム(泥炭プレート)のパネル・システムで仕上げられている。リビングに充てられ

た階は温気により暖房される。これに対して、寝室のある上の階と床面積の小さい部屋は温水暖房とされる。

—

本稿に掲載した写真はミース・ファン・デル・ローエ本人から提供されたものである。本誌の読者はお気づきのように、彼は最も独創的で世界的に最も知られている近代建築家の一人である。ミース・ファン・デル・ローエは、イタリアにおいて本誌ほど彼の精神に近い建築誌はないことを伝え、刷新された住宅という概念が未来志向的で、どれほど影響を及ぼすかわからない一大事件に思えるようなイタリアという国に、希望の光を見出していると明かした。したがって、本誌読者の名においてミース・ファン・デル・ローエに感謝し、彼の最新作が示すヴィジョンが、イタリアで同様の問題に取り組んでいる人々の提案を強化するよう祈念しなければならない。

ルートヴィヒ・ミース・ファン・デル・ローエ(1886年、アーヘン生まれ)^{モダン・アーキテクト}は近代建築家の代表者とみなせる。彼の全作品を注意深く観察すれば、この芸術家が、独自の「道」の探求から「空間」の新たな概念の主張に至るまで、新しき建築芸術の主要テーマについてインスピレーションを働かせていることに気付く。彼の活動は、近代建築の最も

大胆な仮説の総合的実験だと言えるかもしれない。グスタフ・アドルフ・プラツの『Baukunst der Neuesten Zeit(新時代の建築芸術)』(1927 | 邦訳書:「近代建築史」「建築工芸アイシーオール」川喜田煉七郎訳、2巻7号-4巻1号、1932-34)では、ほかのヨーロッパ人建築家がすべて「実作」を取り上げられているのに対して、ミース・ファン・デル・ローエは数点の設計案とスケッチのみで紹介されている。この事実は、何にもまして、イタリア国外でも真に独創的な趣向の流布がいかに難しいかを示しており、ミース・ファン・デル・ローエにおける妥協しない精神と絶対的な完璧さの要求をよりよく理解する助けとなろう。彼こそ、近代建築という広範な救世主的潮流を最もよく体現する建築家なのだ。

ミース・ファン・デル・ローエが才能を傾注したテーマとは、つまるところ、ル・コルビュジエあるいはグロピウスが取り組んだのと同じである。しかしミースの重要性は、新たな解を考案する方式と彼のコンセプトの「普遍的」発展可能性に存する。例えば、ル・コルビュジエは建築における何か新しい「方向性」の発明者であるが、「金属製家具」をデザインする能力をミースほど推し進めた者はいただろうか? 「空間」概念はグロピウスのあらゆる作品に関わってくるが、誰ひとりとして——最も大胆なロシア・シュ

掲載誌『La Casa Bella』47号(1931年11月)の再録



左頁:断面図、寝室階平面図、リビング階平面図

右頁:エントランス。リビング空間に充てられた部屋は車道レベルより下の階に位置し、じかに庭に出られる。このファサードの完全に「古典的な」特徴に注目されたい。ただしその美しさは、ヨーロッパ建築で最も近代的で最も先進的なスタイルに抱っている。水平性の強いファサードのスタイルは、調和と数の法則によって偉大なる造形的神話が花開いた古代の、晴朗な住まいを喚起する。



左頁:車道レベルより低い、庭側から見たファサード。



右頁:庭からの外観。
この位置から見ると、住宅は車道の裏に建っている。

左頁:エントランス。
階段を囲むフレームは、すべて乳白色のガラス・パネルで仕上げられている。
左は寝室群、右はガレージ。