

**Zeitschrift:** Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art  
**Band:** 61 (1974)  
**Heft:** 9: Japan = Japon

**Vorwort:** Le Japon, pays de la frénésie = Japan, das frenetische Land  
**Autor:** Stierlin, Henri

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 17.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Le Japon, pays de la frénésie

# Japan, das frenetische Land

Voir le Japon aujourd'hui, c'est recevoir un choc. Le choc du futur. Rattrapant le temps perdu pendant les siècles où le pays s'était fermé à l'influence occidentale, le Japon qui s'est rouvert depuis 115 ans aux échanges et contacts a mis les bouchées doubles.

De bon élève qu'il était voici trente ans seulement, il est devenu non seulement un maître, mais un colosse. A peine sorti de la féodalité, il se précipite tête baissée dans le libéralisme économique importé par les Etats-Unis, au lendemain de leur victoire de 1945. Désormais c'est l'effervescence, le dynamisme, le boom fantastique d'un pays lancé dans l'une des courses les plus violentes et vertigineuses du XXe siècle.

Déjà le Japon se réveille troisième puissance industrielle mondiale. Il est à la pointe de la technique dans le domaine de l'électronique, de l'optique, de l'industrie d'équipement. C'est un concurrent redoutable tant pour les Etats-Unis que pour l'Allemagne et plus spécialement pour l'Europe.

Mais c'est sur le plan intérieur que l'explosion est la plus étonnante. En trois décennies, l'archipel se couvre de buildings, de ports, d'aéroports, de routes, de voies de chemin de fer. Pour desservir l'immense agglomération – véritable mégalopolis du XXIe siècle – qu'est l'ensemble de Tokyo à Osaka, qui sur 500 km groupe plus de 24 millions d'habitants, on crée le train le plus rapide du monde: le Tokaido, ainsi nommé en souvenir de la vieille route des marchands qui reliait Edo (Tokyo) à Kyoto, et qu'immortalisèrent les estampes de Hiroshigé (1831).

Désormais, c'est un déluge de béton et d'acier qui recouvre la grande île de Honshu. Sur des centaines de kilomètres, les rivages admirables des baies nippones,

en bordure de la Mer Intérieure, sont défigurés par les autoroutes et les voies ferrées surélevées qui coupent les agglomérations de tout contact avec la mer, qui stérilisent le paysage.

Une ville énorme comme Osaka, par exemple, ne comporte aucun vrai plan d'urbanisme. Partout, on y est «nulle part»: ce n'est ni

Wenn man Japan heute besucht, erhält man einen nachhaltigen Eindruck. Das westlichen Einflüssen jahrhundertlang verschlossene, erst seit 115 Jahren wieder für Austausch und Kontakte geöffnete Japan holt jetzt die verlorene Zeit um so schneller auf.

Aus dem Musterschüler von vor 30 Jahren ist nicht nur ein Meister,

sondern ein wahrer Riese geworden. Kaum dem Feudalsystem entwachsen, stürzt sich Japan kopfüber in den von den USA nach ihrem Sieg von 1945 eingeführten ökonomischen Liberalismus. Von da an herrscht Gärung, Dynamik, der phantastische Boom eines Landes, das sich auf einer der heftigsten und tollsten Bahnen des 20. Jahrhunderts vorwärtsbewegt.

Schon steht Japan an dritter Stelle der Industrieländer. Es ist Spitzenreiter in Elektronik, Optik und Industrieausrüstungen. Es führt einen unerbittlichen Konkurrenzkampf mit den USA, mit Deutschland und, allgemein gesehen, mit Europa.

Im Inland ist der Boom jedoch noch erstaunlicher. In drei Jahrzehnten überzieht sich die Inselgruppe mit Hochhäusern, Hafenanlagen, Flughäfen, Strassen, Eisenbahnlinien. Zur Erschliessung der Riesenagglomerationen – wahre Megalopolis des 21. Jahrhunderts – von Tokio bis Osaka, wo auf 500 km mehr als 24 Millionen Einwohner leben, wird die schnellste Bahnverbindung der Welt gebaut; der Zug, der sogenannte Tokaido, trägt diesen Namen zur Erinnerung an die alte Handelsstrasse zwischen Edo (Tokio) und Kyoto, die in Hiroshiges Holzschnitten (1831) verewigt ist.

Seither überschwemmt eine Beton- und Stahlflut die grosse Insel Honshu. Hunderte von Kilometern herrlicher Meeresufer, am Innenmeer liegend, werden durch Autobahnen und überhöhte Eisenbahngleise entstellt, welche die Städte vom Meer abschneiden, die Natur steril machen.

Eine Riesenstadt wie Osaka zum Beispiel kennt keinerlei Stadtplanung. Man ist überall «nirgendwo»: weder ist man im Zentrum noch im Geschäftsviertel, noch am Stadtrand, noch im Hafen. Es ist immer alles zugleich, ein riesiges Durcheinander, wo man nebeneinander vor-



Deux Japans: celui de 1831, vu par Hiroshigé, avec ses maisons de bois et de papier, et celui de béton et d'acier d'Osaka en 1974  
Zweimal Japan: 1831, von Hiroshige gesehen, mit seinen Holz- und Papierbauten und 1974 Osaka in Beton und Stahl

le centre, ni le quartier des affaires, ni la périphérie, ni le port commercial. C'est toujours tout à la fois: un gigantesque chaos où se pressent quatre maisons de bois traditionnelles, un gratte-ciel de 25 étages, un parking pour 2000 voitures, un nœud d'autoroutes urbaines, des voies de chemins de fer (express, métros, trains suburbains, etc.), des entrepôts, des chantiers et des terrains vagues mêlés à des usines qui crachent leur fumée et à de vieux quartiers d'habitations à deux étages, aux boutiques minuscules sur des rues larges comme des high-ways, ou étroites comme des sentiers vicinaux, avec, ici ou là, une dernière rizière entre deux blocs modernes qui a survécu on ne sait trop comment dans le tourbillon des affaires...

Toute prospective est bannie par les lois de la libre entreprise, dans ce qu'elle a de plus brutal. Une seule autoroute pour tout le pays, et des routes médiévales, aménagées tant bien que mal, sur lesquelles on est heureux de rouler à 25 km/h de moyenne, et où s'engouffrent des milliers de camions lourds. Une pollution à ce point intenable que les agents de police, aux carrefours, ne peuvent exercer leur activité plus d'une heure d'affilée. Des embarras de circulation tels qu'on n'en vit jamais d'aussi gigantesques en Occident. Et dans cet infernal «stress» de la vie quotidienne, un peuple qui est resté souriant, patient et discipliné. Si discipliné que les grands affrontements entre étudiants qui manifestent et policiers casqués ne débutent pas avant que les reporters de la télévision locale aient pris position pour filmer les opérations...

Bref, pour nous autres Occidentaux, c'est sans cesse la surprise, le désespoir ou l'incompréhension. Malgré les buildings ultra-modernes, construits à l'américaine, tout acier et verre, avec climatisation intégrale, malgré la voiture individuelle qui est élevée au niveau du culte, malgré la télévision et ses multiples chaînes en couleur, malgré les calculatrices électroniques, les frigorifiques, les machines à laver, les costumes stricts à la manière européenne, les rues aux vitrines somptueuses de Ginza, le Japon est plus déroutant que n'importe quel autre pays du monde.

C'est pourquoi un tel numéro, consacré au visage du Japon à travers son architecture, est une gageure. Il ne peut offrir qu'une image partielle. Partiale. H.St. ■

*findet: vier konventionelle Holzhäuser, ein 25stöckiges Bürohaus, einen Parkplatz für 2000 Autos, ein Stadtautobahnkreuz, Bahngleise (S-Bahn, U-Bahn, Vorortzüge usw.), Lagerhäuser, Baustellen, Brachland um rauchende Fabriken und ältere Wohnquartiere, kleine Läden an Strassen, die so breit wie Autobahnen oder so schmal wie Fusswege sind, ab und zu ein letztes Reisfeld, zwischen zwei modernen Wohnblöcken liegend, das wie ein Wunder den Taumel der Geschäfte überlebt hat...*

*Jegliche Vorausplanung wird durch brutalstes freies Unternehmertum unterdrückt. Eine einzige Autobahn für ganz Japan, daneben mittelalterliche Landstrassen, so gut wie möglich zusammengeflochten, auf denen man höchstens 25 km/h fahren kann und die von Tausenden von Lastwagen befahren werden. Eine derartige Luftverschmutzung, dass die Verkehrspolizisten nicht länger als eine Stunde an den Strassenkreuzungen bleiben können. Derartige Verkehrsprobleme, wie man sie in solchen Ausmassen noch nie im Westen gesehen hat. Und im grausamen Stress des Alltags ein Volk, das Lächeln, Geduld und Disziplin nicht verlernt hat; so diszipliniert, dass die grossen Krawalle zwischen demonstrierenden Studenten und behelmteter Bereitschaftspolizei erst nach Eintreffen der Fernsehreportage-teams beginnen...*

*Kurz, für uns Europäer bedeutet das ständig Überraschung, Verzweiflung oder Verständnislosigkeit. Trotz hypermodernen Gebäuden amerikanischen Stils, ganz in Stahl und Glas mit Integralklimatisation, trotz vergöttertem eigenem Wagen, trotz Fernsehen mit vielen Farbprogrammen, trotz elektronischen Rechenmaschinen, Kühlschränken, Waschmaschinen, schlichten Anzügen nach europäischem Vorbild, trotz üppigen Schaufensterstrassen in Ginza bleibt Japan verwirrender als irgendein anderes Land der Welt.*

*Daher ist ein solches dem Angesicht Japans unter dem Gesichtspunkt seiner Architektur gewidmetes Heft ein schweres Unterfangen; es kann nur ein unvollständiges Bild geben, ein partiisches...* H.St. **Übersetzung: Bernd Stephanus** ■

# Häuser und Menschen in Tokio

Aspekte urbaner Gegenwart Von Mathis Th. Gredig

Tokio, die unproportionierte, unkoordinierte, unorganisierte Ballung von Massen von Lebenden, Lebendem und Nichtlebendem, ist die grösste Stadt der Welt. Die flächenmässige Ausdehnung von Grosstokio beträgt 2000 km<sup>2</sup> (ungefähre Grösse des Kantons Zürich). Auf diesem Gebiet leben etwa 12 Millionen Menschen. Ein beinahe permanenter Verkehrszusammenbruch wird hervorgerufen durch 1,5 Millionen Autos. Die Grösse der Stadt (die schon am Ende des 18. Jahrhunderts die grösste Stadt der Welt war) hängt damit zusammen, dass Tokio Hauptnervenzentrum des Landes ist. Es beherbergt den Sitz der staatlichen Legislative und Exekutive mit allen dazugehörigen Ministerien sowie die wichtigsten Universitäten, Forschungsinstitute, Pressezentren, Druckereien. Es ist auch Zentrum für Produktion und Verteilung, weshalb praktisch alle Grossfirmen und Banken ihren Hauptsitz in Tokio haben.

Die Stadt ist in diesem Jahrhundert zweimal fast völlig zerstört worden: 1923 durch das grosse Erdbeben und die anschliessenden Brände; ein Bombenhagel verwüstete es während des zweiten Weltkrieges. Die kulturell schwer belastete Stadt ist keine 50 Jahre alt! (Die Kultur Japans kann in Tokio nicht an historischen Denkmälern bewundert werden.)

Das Wachstum von Tokio geschieht ohne gezielte Planung. Ausschlaggebend sind die Bodenpreise, die vor allem von der Entfernung und den Verkehrsverbindungen zum Zentrum abhängen. Neben selbständigen New Towns in der weiteren Umgebung werden an der Peripherie unzählige Schlafstädte nach westlichen «Vorbildern» gebaut. Pro Jahr werden mehr als 1,5 Millionen Häuser erstellt. Die Landpreise steigen inflationär. Im Zentrum werden immer mehr Wohnhäuser neuen in- und ausländischen Geschäftsniederlassungen geopfert.

All diese Daten lassen uns wohl

eindrückliche Grössenordnungen, Problemkreise und Komplexitäten ahnen; was aber Tokio Leben einhaucht, sind die Menschen, die Leute, die dort leben. Sie haben Tokio gemacht – sie machen Tokio – sie sind Tokio.

## Häuser

Durch die Öffnung gegen die westlichen Länder Ende des 19. Jahrhunderts hat sich Japan plötzlich einer Vielzahl von Einflüssen ausgesetzt, die das heutige Aussehen von Tokio mitbestimmen und verschiedene Haustypen entstehen liessen: am weitesten verbreitet sind freistehende, ein- bis zweistöckige, grauverputzte, unschöne Holzhäuser, dicht nebeneinanderstehend, durch einen schmalen Gartenstreifen und eine Mauer von der Strasse getrennt. Die Masse der Ständerkonstruktion, der Fenster und Türen richten sich nach dem Einheitsmodul der japanischen Tatami (Strohmatte). Diese Häuser werden meistens vom quartierzugehörigen Zimmermann erstellt, der die Balken und Stützen für verschiedene Typen zugeschnitten am Lager hält. Dadurch sind die Häuser billig und in ein bis zwei Monaten erstellt. Sie sehen sich alle ähnlich, aber kaum eines ist gleich wie das andere.

Aufgrund der steigenden Bodenpreise und grösseren Nutzungsbedürfnisse werden von staatlichen, halbstaatlichen und privaten Wohnbauorganisationen an der Peripherie und in den Vororten in monotonster Art und Weise Wohnblöcke aus Beton aneinandergereiht, um die grosse Zahl neuer Zuwanderer unterzubringen. Akzente im endlosen, engmaschigen Teppich der durchschnittlich 1- bis 7stöckigen Bebauung sind Warenhäuser, Bürobauten und bis 15stöckige Apartmenthäuser für Angehörige der höheren Einkommensschichten und für Ausländer. Die ausgesprochen grossstädtischen Bereiche sind charakterisiert durch verschiedenartigste Gebäudegebilde; verschiedenartig hin-