

### 3.KAPITEL: DIE „TORRI BALILLA“ DER FIAT

Seit 1927 war bei Fiat, ebenso wie bei staatlich betriebenen Ferienkolonien, für diejenigen Kinder, die einen Erholungsaufenthalt am Meer oder in den Bergen erhalten sollten, die Mitgliedschaft in einer der faschistischen Jugendorganisationen obligatorisch. Ferner mussten die Eltern bzw. Großeltern des Kindes bei der werkseigenen Arbeiterfürsorge der Fiat eingeschrieben sein und einen geringen Selbstkostenbeitrag leisten.<sup>81</sup> In den ersten Jahren mietete Fiat Betten bzw. Unterkünfte in häufig wechselnden Ferienorten an. Die wachsende Nachfrage der Werksangehörigen führte schließlich dazu, dass Giovanni Agnelli die Finanzierung einer Sommer-Ferienkolonie bei dem toskanischen Küstenort Marina di Massa übernahm<sup>82</sup>, die dann im Sommer 1933 nach einer Rekordbauzeit von nur hundert Tagen<sup>83</sup> eingeweiht werden konnte. Der Bau dieser ersten werkseigenen Ferienkolonie ist sicher als Erfolg der Partei im Rahmen des immer breiter gefächerten staatlichen Wohlfahrtsystems zu bewerten, zu dem aus finanziellen Gründen auch die Arbeitgeber ihren Beitrag leisten mussten. Dass sich Giovanni Agnelli bereits zu Beginn dieses Jahrzehnts als einer der ersten italienischen Industriellen überhaupt zum Bau einer solchen firmeneigenen Ferienkolonie entschloss, dürfte aber auch sein gutes Gespür für das politische Umfeld beweisen.

Obwohl das Angebot, Kinder auf Kosten der Fiat zur Erholung in Sommer-Ferienkolonien zu schicken, immer für *alle* Betriebsangehörigen, Arbeiter ebenso wie Angestellte, gegolten hatte, machten letztere erst seit der Eröffnung der werkseigenen Ferienkolonie in Marina di Massa tatsächlich Gebrauch davon. Wie

---

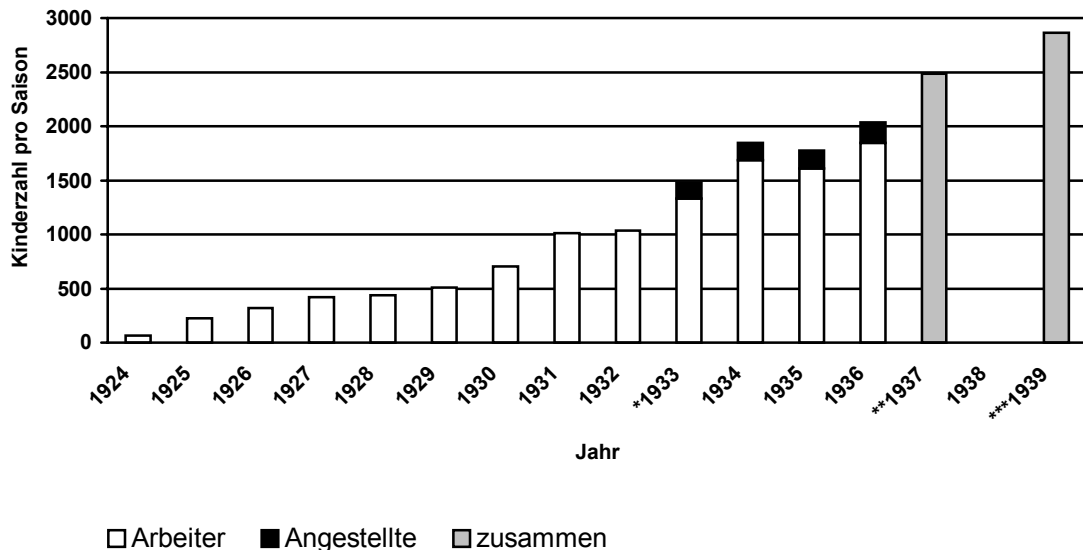
<sup>81</sup> Ende der dreißiger Jahre waren mehr als 60.000 Werktätige bei Fiat beschäftigt, von denen 47.575 in die seit 1923 existierende Arbeiterfürsorge eingetreten waren, deren Mitgliederzahl – einschließlich der 68.983 Familienangehörigen – 116.558 betrug.

<sup>82</sup> *„Si fa urgente ora la necessità di risolvere radicalmente il problema creato dal sempre maggiore afflusso di fanciulli. ... Il Senatore Agnelli, con munifico geste che ancora una volta sta a testimoniare quanto amore alberghi nell'animo Suo per tutta la famiglia Fiat, fa costruire – suo sumptu – a Marina di Massa la «Torre Balilla», in cui i figli di operai e di impiegati, in cordiale e simpatica promiscuità, uniti da quello stesso vincolo che nel diuturno lavoro accomuna i padri, fattori tutti di quel grande organismo che orgoglio e vanto di Torino Sabauda e Fascista, godano liberamente di tutte quelle cure emorse ed attente che dieci anni prima parevano ancora follia sperare.“* [Fiat-Cassa Mutua Operai 1936,S.4]

<sup>83</sup> o.A., *In 100 giorni!*, in: bianco e rosso 1933 (Juli), S.3

folgende Tabelle zeigt, war seit 1933 gleichbleibend in etwa jedes zehnte verschickte Kind kein Arbeiterkind.<sup>84</sup>

Tabelle 2: Zahl der Kinder, deren Ferienaufenthalt von Fiat finanziert und organisiert wurde



- \* Eröffnung der ersten Ferienkolonie „Torre Balilla“ in Marina di Massa
- \*\* Eröffnung der zweiten Ferienkolonie „Tina Nasi Agnelli“ in Sauze d’Oulx
- \*\*\* Eröffnung der dritten (Tages-)Ferienkolonie „Costanzo Ciano“ bei Turin

Quelle: Fiat-Cassa Mutua Operai, 13 anni di attività delle colonie estive 1924-1936, ca.1936; Fiat, Le Torri Balilla Fiat. Colonie estive per i figli dei lavoratori Fiat, Juni 1939

Die zweite Ferienkolonie der Fiat wurde 1937 in Sauze d’Oulx eröffnet. Diese beiden Ferienkolonien bildeten in jenen Jahren lediglich einen Teil der Fürsorge-Einrichtungen der Fiat. Zu dem Komplex sozialer Einrichtungen gehörten die Feierabendorganisation *Dopolavoro-Fiat* mit unterschiedlichsten Möglichkeiten für kreative und sportliche Betätigung, medizinische Einrichtungen direkt in der Fabrik, die Arbeiterfürsorge, diverse Berufsschulen, eine Bibliothek, Arbeiterwohnungen bzw. –siedlungen sowie zwei Lungensanatorien in den Bergen unweit von Turin, die zu den modernsten Europas zählten. Gegen Ende der dreißiger Jahre wurden die beiden Sommer-Ferienkolonien in Marina di

<sup>84</sup> Fiat-Cassa Mutua Operai 1936, S.7

Massa und Sauze d'Oulx durch die am Ufer des Po in unmittelbarer Nähe Turins gelegene Tages-Ferienkolonie „Costanzo Ciano“ (1939) ergänzt.

Bei vielen Bauten der Fiat – so auch bei den beiden Fiat-Ferienkolonien 1933 und 1937 – wurde die Ausführung oder zumindest die Bauleitung dem Bauingenieur Vittorio Bonadè Bottino übertragen. 1889 in Turin geboren, schrieb dieser sich 1908 am Polytechnikum ein, das er 1914 als Bauingenieur erfolgreich abschloss. Seit 1927 arbeitete er als freier Mitarbeiter für den Fiat-Konzern. Bereits in den Jahren 1919/20 war der Ingenieur am Bau der Fiat-Lingotto-Werke in Turin beteiligt gewesen und wurde dort in den Folgejahren wiederholt mit dem Bau von Fertigungshallen, neuen Fabrikgebäuden bzw. Erweiterungsbauten beauftragt. 1929-30 war Bonadè Bottino maßgeblich an Entwurf und Ausführung der beiden Fiat-Lungensanatorien „Edoardo Agnelli“ und „Tina Nasi Agnelli“ in Pra Catinat bei Turin beteiligt. Seit 1930 gestaltete er unter der Federführung Giovanni Agnellis und gemeinsam mit dessen Sohn Edoardo für Fiat den Ausbau des Wintersportortes Sestrière: Nach seinen Entwürfen wurden dort in der ersten Hälfte der dreißiger Jahre u.a. zwei Skilifte, zwei Hotels und die Kirche „S.Edoardo“ errichtet. 1938 leitete und projektierte Vittorio Bonadè Bottino den Neubau der Fiat-Mirafiori-Fabrik in Turin, die den mittlerweile für moderne Produktionsmethoden unzeitgemäß gewordenen „Lingotto“ ablösen sollte. 1979 verstarb er in Turin.

Entwurf und Ausführung aller dieser Fiat-Bauten, von denen einige in diesem Kapitel besprochen werden, stehen kaum für eigenständige Vorstellungen Bonadè Bottinos: Vielmehr waren sie in engster Abstimmung mit den Vorstellungen und Wünschen Giovanni Agnellis entstanden, der an den Planungen aktiv teilnahm. Für ausführlichere Informationen zu Vittorio Bonadè Bottino sei auf die Arbeit von Cristina Banfo aus dem Jahr 1992 verwiesen, in der erstmals das Gesamtwerk Bonadè Bottinos aufgearbeitet und untersucht wurde.<sup>85</sup>

---

<sup>85</sup> C.Banfo, Vittorio Bonadè Bottino. Un intellettuale-tecnico nella Torino tra le due guerre, Turin/Mailand/Genua, 1992 [Diss.]

### 3.1. „Torre Balilla“, Marina di Massa 1933 (V.Bonadè Bottino)

Dominierender Bestandteil dieser ersten, im Sommer 1933 eröffneten Fiat-Sommer-Ferienkolonie war ein 52m hoher, prägnanter Rundturm mit einem Durchmesser von etwa 24m (Abb.55).<sup>86</sup> Dieser Turm bildete die Mittelachse von zwei spiegelsymmetrischen, längsrechteckigen, an den Stirnseiten abgerundeten Seitenflügeln. Diese verliefen an der Küste in Nord-Südrichtung parallel zum damals hier ca.120m breiten Sandstrand. Diese Seitenflügel waren jeweils 30m lang und 12m breit. Erst vom zweiten Stock an war der Zylinder des Turmes freistehend. Seine unteren beiden Geschosse, deren Fassade deutlich von den höheren Geschossen unterschieden war, fungierte gemeinsam mit den Seitenflügeln als Sockel für den insgesamt dreizehn-geschossigen Turmbau. Dieser besaß im Inneren eine spiralförmige Rampe, die in 8m Breite mit einer lichten Deckenhöhe von 2,60m dreizehnmal um einen Zentralschacht von ca. 8m Durchmesser herum lief (Abb.56). Horizontal abgewickelt hätte diese Rampe eine Länge von 420m erreicht. Auf der vom Meer abgewandten Rückseite des Gebäudes befanden sich an den Nahtstellen zwischen den Seitenflügeln und der Rundung des Turm-Zylinders zwei halbrunde, die Sockelzone um ein Stockwerk überragende Treppenhäuser, die das Erdgeschoss und die ersten beiden Geschosse miteinander verbanden (Abb.57). Die tragende Konstruktion des Gebäudes bestand aus Stahlbetonpfeilern, deren Füllwände mit Ziegelsteinen aufgemauert waren.

Das Untergeschoss der Ferienkolonie, dessen Grundriss nicht dokumentiert ist, war über eine im nördlichen Seitenflügel gelegene Treppe zu erreichen und diente insbesondere der Unterbringung technischer Einrichtungen (Heizungsanlage, Stromzentrale, Vorrats- und Lagerräume etc.). Ein hier gelegener Brunnen versorgte den Wasserspeicher im obersten Turm-Geschoss,

---

<sup>86</sup> Literaturhinweise zur ersten Fiat-Ferienkolonie „Torre Balilla“: o.A., *Torre Balilla. La nuova colonia marina Fiat*, in: bianco e rosso 1933 (Juni), S.1; o.A., *La „Torre Balilla“ alla Marina di Massa*, in: Motor Italia 1933 (Juli/Aug.) S.29ff.; o.A., *La „Torre Balilla“ – Colonia marina Fiat di Marina di Massa*, Manuskript 1933 (12.Juli); M.Pa., *La Torre „Balilla“ a Marina di Massa*, in: Architettura 1933 (Okt.), S.634-636; o.A., *L'Italia che si rinnova*, in: Domus 1933 (Nov.) S.596; V.Bonadè Bottino, *Colonia di Marina di Massa della Fiat*, in: Architettura Italiana 1933 (1.Dez.), S.253-255; B.Moretti, *Torre Balilla – Colonia marina Fiat a Marina di Massa*, in: ders., Ospedali, Mailand: Hoepli 1935, S.266-268; A.Staal, *Jeugdherbergen*, in: De 8 en opbouw 6. 1935, S.138f.

der die Versorgung mit Brauch- und Trinkwasser auf allen Etagen gewährleistete. Alle Räume wurden durch hochgelegene, längsrechteckige Fenster mit Tageslicht versorgt.

Der repräsentative Haupteingang der Ferienkolonie befand sich auf der zum Strand hin gelegenen Vorderseite des Gebäudes (Abb.58). Eine neunstufige, der Rundung des Turmbaus folgende Freitreppe führte durch zehn gläserne, zwischen den tragenden Pfeilern des Stahlbetonskeletts platzierte Türen ins Erdgeschoss (Abb.59). An der dem Strand abgewandten rückwärtigen Gebäudefront, wo in die Turmwand statt der Glastüren spiegelbildlich eine entsprechende Anzahl hochrechteckiger Fenster eingesetzt war, befanden sich zwei weitere Zugänge: Jeweils ein Treppenabsatz führte in eines der beiden halbkreisförmigen Treppenhäuser.

Der zentral im Erdgeschoss des Zylinders gelegene, runde Speisesaal war gemäß seiner zentralen Bedeutung für den Tagesablauf die Verbindungsdrehscheibe zu allen weiteren Bereichen der Ferienkolonie. Er war vom Strand über die Freitreppe ebenso erreichbar wie über die beiden rückwärtigen Zugänge. Vom Speisesaal ausgehend gelangte man sowohl direkt in die Seitenflügel, als auch über die Treppenhäuser in die im Turm gelegenen Schlafräume. Durch diejenigen Rundpfeiler, die die innere Aufhängung der Rampenkonstruktion bilden, war der Speisesaal in zwei Bereiche unterteilt, die sich auch in der Aufstellung des speziell für diesen Raum entworfenen Mobiliars wiederfinden: Im kreisförmigen inneren Bereich zeichneten die ringsegmentförmigen hölzernen Tische und Bänke die Rundung nach, während sie im äußeren Ring radial zur Mitte hin angeordnet waren (Abb.60/Abb.61).

An der Stirnseite des nördlichen Seitenflügels befand sich der erste von insgesamt drei zusätzlichen, separaten Nebeneingängen der Ferienkolonie. Er führte über einen Treppenabsatz in einen halbrunden Vorraum, von dem aus alle weiteren Räume dieses Seitenflügels im Erdgeschoss zu erreichen waren. Hier im Vorraum befand sich überdies die bereits erwähnte Verbindungstreppe zum Untergeschoss. Gegenüber dem Eingang lagen Wäscherei und Küche der Ferienkolonie, direkt hinter der Küche befand sich das Büro des Direktors. An den beiden Längsseiten verliefen die Verbindungsflure zwischen Küche und Speisesaal. Der letzte Abschnitt dieses Flügels leitete in den Speisesaal über.

Vom Speisesaal, der spiegelbildlich zum Nordflügel auch in den südlichen Seitenflügel hineinreichte, konnten über zwei Türen die zentralen Wasch- und Bade- bzw. Duschräume im Erdgeschoss-Südflügel der Ferienkolonie erreicht werden. Diese Räume waren, ebenso wie die Krankenstation, auch direkt über einen zweiten Nebeneingang auf der Rückseite des Gebäudes erreichbar. Die nun folgende, für Ferienkolonien obligatorische Quarantänestation für ansteckende Krankheitsfälle war über den dritten Nebeneingang an der Stirnseite des Südflügels nur von außen zugänglich.

Im ersten Stock befanden sich ausschließlich weitläufige, kaum durch Zwischenwände unterteilte Aufenthalts- und Erholungsräume. Eine originale Grundrisszeichnung des ersten Stockes, anhand derer sich die Aufteilung und Nutzung detaillierter nachvollziehen ließe, wurde offenbar nicht publiziert.<sup>87</sup> Die Wandabschnitte zwischen den tragenden Pfeilern blieben im Obergeschoss der beiden Seitenflügel auf halber Höhe offen (Abb.62; vgl.Abb.56), nur der zentrale Saal war durch Fenster nach außen abgeschlossen; er entsprach dem Speisesaal im Erdgeschoss (Abb.63). Ferner war in diesem Stockwerk eine Kapelle untergebracht.

Im zweiten Stock innen begann die insgesamt dreizehn identische Ebenen umfassende Spiralrampenkonstruktion des außen nun freistehenden Turmbaus (Abb.64). Die dreizehnte Ebene war zur Hälfte durch den Wasserspeicher belegt. Alle diese Stockwerke waren zu Fuß über einen 1,5m breiten, innen gelegenen Wegstreifen auf der Spiralrampe erreichbar. Zum Schacht hin war dieser Aufstieg durch verchromte Geländer und Drahtgeflecht abgesichert. Nach außen zu den Schlafsälen hin war er durch halbhohe Mauerwerk begrenzt (Abb.65). Der von jeder Stockwerks-Ebene aus benutzbare Fahrstuhl und ein diesem jeweils direkt gegenüber liegender Wasorraum teilten alle Ebenen in zwei Halbkreissegmente (Abb.66). In jedem dieser Segmente befand sich ein Schlafsaal mit dreißig Bettenplätzen. Der Wasorraum wurde von den Kammern der Nachtschwester flankiert, die jeweils mit zwei Zugängen, zur Zugangsrampe und zum Schlafsaal hin, versehen waren. Links und rechts vom Fahrstuhl befanden sich die sanitären

---

<sup>87</sup> Diesbezügliche Nachforschungen im Archivio Storico der Fiat blieben erfolglos. Eine Besichtigung vor Ort war ebenfalls wenig aufschlussreich, da gerade der erste Stock durch gravierende Umbauten im Inneren völlig verändert worden ist.

Anlagen. Alle diese Räume konnten direkt vom oben beschriebenen Rampenweg aus betreten werden.

In allen Räumen wies der Boden als Folge der Spiralrampenkonstruktion ein Gefälle auf, an das alle Möbel angepasst werden mussten. Die jeweils dreißig Betten waren, bis auf die letzten jeder Reihe, paarweise in zwei Reihen aufgestellt, so dass die Kopfenden in Richtung der Fenster bzw. des Schachtes zeigten (Abb.67). Zwischen den Betten eines Paares war eine halbhohe hölzerne Wand installiert, so dass Nischen mit jeweils zwei einander gegenüberliegenden Betten entstanden (Abb.68). In jeder äußeren Nische befand sich eines der regelmäßig umlaufenden Fenster, die sich ebenso wie die Lamellenfensterläden seitlich in die Wand schieben ließen (Abb.69).

Die weiß verputzte Fassade des Außenbaus wurde durch einen regelmäßigen Wechsel der rahmenlos eingeschnittenen, nahezu quadratischen Fenster mit halbrunden, alle Geschosse vertikal verbindenden, die tragenden Pfeiler der Konstruktion markierenden Wandvorlagen bestimmt (Abb.70). Im Sockelbereich waren die Fensteröffnungen hochrechteckig und ebenso wie die dazwischen liegenden, freien Wandflächen größer. Oberhalb der Seitenflügel mussten die Turmfenster der Steigung der Rampe folgen, deren Verlauf somit auch am Außenbau abzulesen war (vgl.Abb.55). Die aus einbetonierten Milchglasscheiben bestehende Überdachung des zentralen Schachtes diente als zusätzliche Tageslichtquelle (Abb.71).<sup>88</sup>

Das einzige plastische Baudekor befand sich im Sockelbereich auf der Strandseite der Ferienkolonie: Auf den freien Wandflächen, in halber Höhe zwischen den Fenstern des Erdgeschosses und des ersten Stockes, alternierend mit den die beiden Geschosse überspannenden Wandvorlagen, waren Liktorenbündel, seit 1926 offizielles Staatssymbol Italiens, angebracht (Abb.72). Nach Bonadè Bottino waren sie gleichermaßen dekoratives Element wie auch gewollter Hinweis auf die Entstehungszeit des Gebäudes während des Faschismus.<sup>89</sup> In zentraler Position über dem Haupteingang war statt der

---

<sup>88</sup> Heute ist sehr deutlich zu beobachten, dass, wenn die Fensterläden geschlossen sind, der Turm durch unvermeidbare Schmutzablagerungen auf dem Dach nahezu vollständig dunkel ist.

<sup>89</sup> „Sulla facciata i fasci littori ricavati nella costruzione stessa sono nello stesso tempo motivo decorativo e segno della costruzione.“ [V.Bonadè Bottino, *Colonia di Marina di Massa della Fiat*, in: *Architettura Italiana* 1933, S.55]

Liktorenbündel in großen, langgezogenen, verchromten Lettern der Schriftzug „Fiat“ angebracht (Abb.73). Jeweils ein weiterer, wesentlich kleinerer Schriftzug „Fiat“ kontrastierte mit den Flachdächern der Seitenflügel (vgl.Abb.58).

Die Hauptansichtsseite des Gebäudes war dem Meer zugewandt. Die dort verlaufende Küstenstraße musste überquert werden, um auf den zur Ferienkolonie gehörenden, rund 100m langen Sandstrand zu gelangen, wo sich der Platz mit der Fahnenstange für die täglichen Appelle befand (Abb.74;vgl.Abb.17). Das zur Ferienkolonie gehörige Grundstück umfasste insgesamt 55.000 m<sup>2</sup>, 8.000m<sup>2</sup> davon waren von Pinien bestanden.

### 3.1.1. Zum Namen „Torre Balilla“

Als die erste Fiat-Ferienkolonie 1933 fertiggestellt war, erhielt sie die Bezeichnung „Torre Balilla“. Dieser Name ergab sich aus ihrer Turmform und ihrer Bestimmung als Ferienort für Mitglieder der O.N.B.<sup>90</sup>

Mit „Balilla“ wird auf einen Jungen namens Giovanni Battista Perasso angespielt, der nach ungesicherter Überlieferung am 5.Dezember 1746 in Genua mit einem Steinwurf den Anstoß zu einem Aufstand gegen die österreichischen Truppen in der Stadt gegeben haben soll. Als Vorbild im Kampf gegen die Fremdherrschaft war er unter dem Namen „Balilla“ schon während des Risorgimento zur populären Volksgestalt geworden.<sup>91</sup> Letztere hatte bei der Gründung der Jugendorganisation *Opera Nazionale Balilla* Pate gestanden und wurde dann von Fiat – wie die folgenden Ausführungen zeigen werden – gleich in mehrfacher Weise bemüht.

Auffallend ist, dass der Name der Ferienkolonie „Torre Balilla“ in keiner Weise auf den Bauherrn dieser Ferienkolonie hinweist, wie dies bei einer immerhin von Fiat bzw. Agnelli finanzierten und betriebenen Ferienkolonie eigentlich zu

---

<sup>90</sup> „Non a caso è stato detto questo suggestivo nome: «Torre Balilla» alla nuova, grandiosa costruzione recentemente sorta di fronte al nostro azzurro Tirreno, al limitare dell'immensa pineta litoranea. L'originale forma della sua costruzione meritava bene l'appellativo di «Torre»; e la speciale destinazione dell'edificio, dedicato ai figli d'Italia «che si chiaman Balilla» [Auszug aus der Hymne der O.N.B.] imponeva appunto il nome del giovinetto eroe genovese.“ [o.A., La „Torre Balilla“ alla Marina di Massa, in: Motor Italia 1933 (Juli/August), S.30]

<sup>91</sup> E.Pa., *Balilla*, in: Enciclopedia Italiana, Mailand/Rom 1930, S.965f.



erwarten wäre. Schließlich hätte die Ferienkolonie einfach „Colonia marina Fiat“, „Colonia marina Agnelli“ oder auch „Torre Agnelli“ genannt werden können. Dass dies gar nicht so abwegig gewesen wäre, belegt ein Artikel des „bianco e rosso“ anlässlich der Eröffnungsfeier der „Torre Balilla“ am 1. Juli 1933:

„ ... e sentiamo oscuramente che la voce del popolo battezerà la torre Balilla. *Torre Agnelli*, da Chi volle e fece compiere l'impresa, degno segno della rinnovata Italia Fascista.“<sup>92</sup>

Tatsache ist aber, dass die „Torre Balilla“ erst 1935 zum Gedenken an den in diesem Jahr bei einem Flugzeugabsturz tragisch ums Leben gekommenen jungen Edoardo Agnelli in „Edoardo Agnelli“ umbenannt wurde. Zu diesem Zeitpunkt hatte sich jedoch die ursprüngliche Bezeichnung schon so eingebürgert, dass sie sogar auf die zweite Ferienkolonie der Fiat in Sauze d'Oulx übertragen wurde, obwohl diese von Beginn an nach „Tina Nasi Agnelli“ benannt worden war. Im allgemeinen Sprachgebrauch entwickelte sich dann die Bezeichnung „Torre Balilla“ zu einem Synonym für diesen besonderen Typ der Fiat-Ferienkolonie.<sup>93</sup>

Zum Zeitpunkt der Eröffnung der „Torre Balilla“ 1933 war bei Fiat seit gut einem Jahr das Modell 508, der „Balilla“, in Produktion.<sup>94</sup> Der Name dieses Autos sollte „nach den Worten des Fiat-Präsidenten Giovanni Agnelli auch im Automobilbereich die großartigen Eigenschaften der faschistischen Jugend zum Ausdruck bringen“.<sup>95</sup> Auf dem offiziellen Werbeplakat des Graphikers Plinio Codognato (1878-1940) von 1932 wurde mit der steinschleudernden Figur des Balilla-Knaben in der Uniform der O.N.B. für das im Hintergrund oben abgebildete Fiat-Automobil geworben (Abb.75). Im gleichen Jahr gab es einen Modellbausatz des Fiat-„Balilla“ für Kinder zu kaufen, auf dessen Deckpappe

<sup>92</sup> C.M.Canova, *Il grattacielo dei bimbi Fiat*, in: bianco e rosso 1933 (Juli), S.2

<sup>93</sup> z.B. „La tipica costruzione della Torre Balilla come sede di colonia estiva Fiat è stata ideata dal Sen.G.Agnelli e progettata dall'ing. Bonadè Bottino di Torino, il quale è anche il costruttore delle Torri del Sestriere.“ [in: Fiat (Hg.), *Le Colonie per i bimbi della Fiat*, April 1941, o.A.] bzw. „Türme Balilla. Das sind die Türme der See- und Berg-Kolonien (in Apuania und in Ulzio in den Alpen) in denen die Kinder der Fiat-Arbeiter im Sommer ihre Ferien verbringen.“ [in: Mutue Aziendali Fiat 1940]

<sup>94</sup> Das Modell „Balilla“ wurde vom 17.-27. April 1932 auf dem Mailänder Autosalon zum ersten Mal offiziell präsentiert. In einer Version mit Dreigangschaltung wurde es 1932-1934 produziert und dann von einem Nachfolgemodell mit Viergangschaltung abgelöst, das bis 1937 hergestellt wurde. [vgl. Fiat (Hg.), *Tutte le Fiat*, Mailand: Domus 1991 bzw. A.Amadelli, *Fiat 508 Balilla*, erschienen in der Reihe: *Le vetture che hanno fatto la storia*, Mailand: Giorgio Nada 1989]

<sup>95</sup> Charnitzky 1994, S.277 (Fn.244)

wiederum ein kleiner Junge in der Uniform der O.N.B. vor einem Automobil der Marke „Balilla“ kniet (Abb.76). Bei Einweihung der Ferienkolonie stand demnach der Firmenname Fiat bereits seit über einem Jahr in einem direkten Zusammenhang mit der Bezeichnung „Balilla“ bzw. mit der gleichnamigen populären faschistischen Jugendorganisation, so dass eine Nennung des Konzerns selbst im Namen der Ferienkolonie nicht mehr unbedingt notwendig war. Eine Entwurfszeichnung, ebenfalls von 1932, belegt, dass ursprünglich der Schriftzug „Torre Balilla“ über dem Haupteingang und der Name des Unternehmens auf dem Turm angebracht werden sollte (Abb.77). In der Folge wurde dann darauf verzichtet, den Namen der Ferienkolonie am Hauptgebäude sichtbar zu machen. Auch nach der Umbenennung zum Gedenken an den verunglückten Sohn Agnellis erschien der neue Name nicht am Außenbau; es blieb bei dem Schriftzug „Fiat“, der oberhalb des Haupteingangsbereiches an der Rundung des Turmes, korrespondierend zu den auf die Seitenflügel beschränkten Liktorenbündeln, installiert war. So wurde das Firmenzeichen optimal hervorgehoben, gleichzeitig knüpfte aber die graphische Gestaltung der in die Länge gezogenen Buchstaben deutlich an die Form der Liktorenbündel an, so dass sie letztere regelrecht fortzuführen schienen. Abgerundet wurde dies durch die kleineren, aber ob ihrer Position deutlich abgesetzten und weithin sichtbaren „Fiat“-Schriftzüge oberhalb der Seitenflügel. Die so transportierte Botschaft ist klar: Die Fiat erbringt hier im Sinne des P.N.F. großzügig ihre *eigene* Leistung zur Förderung der nachfolgenden faschistischen Generationen.

Ähnlich ambivalent wie die Namensgebung war die Berichterstattung über die Ferienkolonien in der Firmenzeitschrift „Il bianco e rosso“ konzipiert: Wurde das soziale Engagement der Fiat gepriesen, so erschien parallel dazu auf der gleichen Seite auch ein kurzer Informationstext über den derzeitigen Stand vergleichbarer staatlicher Sozialleistungen.<sup>96</sup>

Die Mehrdeutigkeit der Bezeichnung „Balilla“, die subtile Gestaltung des Firmennamens am Hauptgebäude der Ferienkolonie sowie die Verweise auf staatliche Leistungen im Sozialbereich haben eines gemeinsam: Sie zeigen, dass

---

<sup>96</sup> Der kurz vor der Eröffnung der „Torre Balilla“ im Juni 1933 auf der Titelseite des „bianco e rosso“ publizierte Artikel „Torre Balilla. La nuova colonia marina Fiat“ hat rechts unten folgende Notiz abgedruckt: „L’assistenza del Partito Fascista per i figli del popolo si fa ogni anno più imponente: questa estate funzioneranno 1600 colonie marine montane e fluviali per oltre 350.000 bambini“.

die Fiat es verstand, ihre eigenen Interessen, wie die Verbesserung des Firmenimages, aber auch die Vermarktung ihrer Produkte, so umzusetzen, dass sie gleichzeitig als deutliches Bekenntnis zum Faschismus erschienen. Auf diese Weise profitierten Fiat bzw. der faschistische Staat jeweils von der Popularität des anderen.

### 3.2. „Tina Nasi Agnelli“, Sauze d’Oulx 1937 (V.Bonadè Bottino)

Die zweite Sommer-Ferienkolonie, die Fiat vier Jahre später im ca. 70km von Turin entfernten Gebirgsort Sauze d’Oulx bauen ließ, war ebenfalls ein runder, in Stahlbeton-Skelettbauweise errichteter Turm, dessen Inneres von einer Spiralrampenkonstruktion bestimmt wurde. Von der breiten Öffentlichkeit blieb dieser Bau 1937 nahezu unbemerkt. Zeitgenössische Photographien dieses Gebäudes sind, bis auf die Besprechungen bei Mario Labò<sup>97</sup> mehrere Jahre nach der Eröffnung, nur in der Photosammlung des Archivio Storico zu finden. Im Vergleich zur ersten „Torre Balilla“ waren die Maße moderater: Der Zylinder erreichte bei einem äußeren Durchmesser von 30m „nur“ eine Höhe von 35m. Die lediglich acht Ebenen aufweisende, 7.5m breite Spiralrampe, die im zweiten Stock begann, wäre abgewickelt auf ebener Erde 300m lang. Am Gebäude wurden keine direkten Anbauten vorgenommen, der Turm stand vollständig frei (Abb.78). Auf seiner Westseite wurde als Krankenstation, aber auch zur Unterbringung des Hausmeisters ein separates Gebäude errichtet (Abb.79). Zwei Jahre später entstand 1939 auf der Ostseite des Turmes ein weiteres eigenständiges Gebäude, das ein Kino und zusätzliche Aufenthaltsräume enthielt (Abb.80); es war durch einen unterirdischen Gang mit dem Hauptgebäude verbunden.

Veröffentlicht wurden lediglich der Grundriss des Erdgeschosses und der einer der sieben identischen Ebenen der Rampenspirale. Grundrisszeichnungen des untersten bzw. obersten Geschosses und des ersten Stockes fehlen ebenso wie

---

<sup>97</sup> Labò 1941 (Nr.168) bzw. Labò 1942, S.52ff.

eine Schnittzeichnung des Gebäudes. Genauere Angaben zu den beiden 1937 bzw. 1939 errichteten Nebengebäuden wurden offenbar nicht publiziert.<sup>98</sup>

Das teils ebenerdige Untergeschoss des in Hanglage errichteten Turmes verfügte, vermutlich auf der Westseite, über einen separaten Eingang<sup>99</sup> (Abb.81). Zusätzlich zu den allgemeinen technischen Einrichtungen des Gebäudes waren neben der Heizung etc. auch die Küche<sup>100</sup> und die Wäscherei sowie die zentralen Bade- bzw. Duschräume der Ferienkolonie im Untergeschoss untergebracht. Außen war das etwas vorkragende Erdgeschoss mit einem offenen Umgang versehen.

Der zweitürige Haupteingang des Turms auf der Südseite war über mehrere Stufen zu erreichen (Abb.82;vgl.Abb.78). Dahinter, bereits im Gebäude, lag der Eingangsbereich, der von zwei identischen, halbrunden Treppenanlagen flankiert wurde, die ins erste Rampengeschoss des Gebäudes führten. Seitlich von diesen Treppenanlagen befanden sich nach Westen die Direktion und nach Osten ein Lagerraum. Gegenüber dem Eingang lag zwischen zwei von insgesamt elf kreisförmig angeordneten Rundpfeilern, die die Aufhängungspunkte der Rampenkonstruktion bildeten, der vollständig verglaste Zugang zum Speisesaal (Abb.83). Letzterer nahm sowohl den durch die Rundpfeiler definierten, kreisförmigen Innenbereich ein, als auch einen Teil des äußeren, jenseits dieser Rundpfeiler gelegenen Ringes. Da dieser Zentralraum multifunktional war, er diente zugleich als Aufenthaltsraum, mussten Tische und Stühle mobiler als in der ersten Ferienkolonie gestaltet werden: Die Tischordnung bestand aus U-förmig zusammengestellten, rechteckigen Dreier-Tischgruppen, die im äußeren Bereich strahlenförmig angeordnet waren, während im inneren Kreis vier dieser Gruppen um eine fünfte herum standen. Da dieser eine Raum, von vornherein zu klein geplant, dem Bedarf (Speisesaal und Aufenthaltsraum) bei weitem nicht

---

<sup>98</sup> Selbst C.Banfo, die während ihrer Arbeit Zugang zum Privat-Archiv aus dem Nachlass Bonadè Bottinos hatte, konnte keine weiteren Entwurfszeichnungen als die hier genannten angeben. Entsprechende Nachforschungen im Archivio Storico der Fiat, in Sauze d'Oulx sowie Anfragen beim heutigen Besitzer der in den achtziger Jahren verkauften und dann zu einer Vier-Sterne-Residenz umgebauten ehemaligen Ferienkolonie blieben erfolglos.

<sup>99</sup> Es liegen keine entsprechenden Informationen vor, da aber im Inneren der Ferienkolonie offenbar keine Verbindungstreppe zum Erdgeschoss vorhanden war, liegt es nahe, einen gesonderten Zugang zu vermuten.

<sup>100</sup> Dass die Küche aus praktischen Gründen zumindest eine Verbindungsmöglichkeit zum Speisesaal haben musste, etwa in Form eines Lastenaufzuges, ist offensichtlich, nur bleibt unklar, wo sich diese befunden haben soll.

genügen konnte – zumal in einem klimatisch nicht so verlässlichen Gebiet - musste schon 1939 ein zusätzliches Gebäude errichtet werden, in dessen erstem Stock sich u.a. einer der Schlafräume für das Personal und das medizinische Untersuchungszimmer befanden.

In den nach oben folgenden sieben identischen Ebenen der Rampenspirale waren jeweils zwei Einheiten mit je 32 Betten untergebracht (Abb.84). Die oberste Ebene wurde zur Hälfte von zwei Wassertanks eingenommen und bot deswegen nur für 18 Betten Raum. Jeder der einander direkt gegenüber liegenden Schlafsäle hatte eigene sanitäre Anlagen, die hinter einem Vorraum installiert waren, der von der Zugangsrampe aus zu betreten war. Einer der beiden sanitären Komplexe wurde von zwei Kammern für die Nachtschwester flankiert, die mit der Zugangsrampe und mit den Schlafsälen durch Türen verbunden waren. Im hinteren Bereich dieser Kammern lag jeweils eine Wäschekammer. Eine halbhohe, mit Einbauschränken versehene Wand, die zwischen den Rundpfeilern verlief, trennte die Zugangsrampe von den Schlafsälen (Abb.85). Letztere waren durch frei im Raum stehende, hölzerne Trennwände in Nischen für je zwei Betten unterteilt (Abb.86). Anders als in der ersten Ferienkolonie orientierten sich alle Kopfenden zur Mitte hin. Anstelle des großzügigeren Mittelganges in Marina di Massa entstanden so zwei entlang der Einbauschränke bzw. der Fenster verlaufende enge Durchgänge. Ein Fahrstuhl war nicht vorhanden.

Während die Konstruktion aus tragenden Stahlbetonstützen und gemauerten Zwischenwänden grundsätzlich der in Marina di Massa entsprach, war die Fassade in den Bergen anders gestaltet: Das Sockelgeschoss stand in einem deutlichen Gegensatz zu den folgenden Geschossen. Die scheinbare Leichtigkeit seiner verglasten Kolonnade aus hellen, relativ schlanken, unverputzten, runden Betonpfeilern kontrastierte mit dem massiven Eindruck der dunkelrot verklüppelten höheren Geschosse, der durch eine charakteristische, regelmäßige, stetig aufsteigende Abfolge nahezu quadratischer Fenster bestimmt wurde (Abb.87). Während die großen Fensterflächen des Erdgeschosses außen mit massiven Rollläden ausgestattet waren, hatten die kleineren Doppelfenster der Rampengeschosse lediglich Fensterläden auf der Innenseite.

Einziger Schmuck der Fassade waren schmale, in den Klinker eingekerbte Bänder, die benachbarte Fenster am Sturz bzw. an der Sohlbank miteinander verbanden. In der Gesamtansicht des Gebäudes ergänzten sie sich zu einem

scheinbar durchlaufenden Band, das am Außenbau den Verlauf der inneren Rampe nachzeichnete.

Der Platz für die täglichen Fahnenappelle befand sich auf der rückwärtigen Seite der Ferienkolonie. Der äußere, auf dieser Seite nicht ebenerdige Umgang des Erdgeschosses konnte als Tribüne genutzt werden (Abb.88).

Orientierungsschwierigkeiten, die sich bei den beiden Fiat-Ferienkolonien zwangsläufig durch den gleichförmigen, „zerfließenden Aufbau“ der Rampenkonstruktionen ergeben mussten, versuchte man durch die Anbringung von „Zippen“ zur Kennzeichnung der einzelnen Stockwerke entgegenzuwirken. In eine ähnliche Richtung weisen Tafeln mit den Namen bekannter faschistischer Persönlichkeiten, die auf einigen Photographien zu erkennen sind. Die Möbel mussten wegen des Gefälles, der Krümmung aller freien Wände und aus Platzgründen möglichst fest eingebaut sein, wie z.B. die Einbauschränke der Trennwand zwischen Zugangsrampenweg und Schlafsälen. War dies nicht möglich bzw. ungünstig oder zu aufwendig, wie bei den Betten, wurde die Steigung der Rampe durch verstellbare Möbelbeine kompensiert.

### **3.3. Zur Architektur der Fiat-Ferienkolonien**

#### **3.3.1. Die Turmbauten**

Ein Turm, d.h. ein im Vergleich zu seiner Grundfläche relativ hohes Bauwerk, kann freistehend sein oder in einen anderen Gebäudekomplex integriert. Der zweite Fall ist meist bei Kirchen, Rathäusern und Burgen bzw. Schlössern anzutreffen.<sup>101</sup> Abgesehen von Wasser- und Leuchttürmen, deren Turmform funktional bedingt war, waren profane, freistehende, selbständige Turmbauten bis zum Ende des 19.Jahrhunderts selten. Erst mit dem Beginn des 20.Jahrhunderts verbreiteten sich, ausgehend von Nordamerika und in besonderem Maße von New York und Chicago, die raumgewinnenden

---

<sup>101</sup> Zu Turmbauten allgemein siehe: E.Heinle/F.Leonhardt, Türme aller Zeiten – aller Kulturen, Stuttgart: Deutsche Verlagsanstalt 1988; Ausst.-Kat „Il mondo delle torri. Da Babilonia a Manhattan“, Mailand: Mazzotta 1990

Wolkenkratzer-Türme über die ganze Welt. Technische Voraussetzungen für die Errichtung dieser Turmhochbauten waren die neuen (feuer)sicheren Stahlbetonkonstruktionen und die neuen Möglichkeiten der vertikalen Erschließung der Gebäude durch den Lift.

Rationale Gründe – wie insbesondere die Gewinnung von zusätzlichem Raum in der Höhe - allein können das Phänomen Wolkenkratzer im 20.Jahrhundert jedoch nicht ausreichend erklären<sup>102</sup>: Als weithin sichtbares Gebäude besitzt jeder Turm Signalwirkung und bildet einen markanten Bezugspunkt innerhalb seines Umfeldes. Die Höhe eines Turmes dient nicht nur seiner Funktion, sondern auch dem Repräsentationswillen seiner Erbauer. Dabei ist nicht unbedingt die tatsächlich messbare Höhe ausschlaggebend, auch Proportionen und Beziehung eines Turmbaus zu seiner Umgebung spielen eine Rolle.

Runde Turmbauten gelangten in der Architektur der zwanziger und dreißiger Jahre zwar selten zur Ausführung, sind aber doch bei einzelnen Projekten in unterschiedlichsten Variationen anzutreffen: Der 1904 in Rom geborene Architekt Mario Ridolfi war 1928 auf der „Ersten Ausstellung rationaler Architektur in Italien“ mit insgesamt fünf Entwürfen vertreten.<sup>103</sup> Einer davon war die „*Torre dei ristoranti*“, ein runder Turm, dessen einzelne Geschosse sich scheibenartig übereinander verschieben und so den Eindruck entstehen lassen, die Konstruktion stürze gerade in sich zusammen (Abb.89). Bereits 1922 hatte der insbesondere in Wien tätige Architekt Adolf Loos bei dem internationalen Wettbewerb für den zukünftigen Firmensitz der Chicagoer Zeitung „Chicago Tribune“ seinen bekannten Entwurf für ein Gebäude in Form einer dorischen Säule eingereicht (Abb.90).

Die als „gelungene Verbindung modernster Architektur und Ingenieursbaukunst“ gepriesene „*Torre Littoria*“ Gio Pontis (Abb.91), die anlässlich der Mailänder Triennale von 1933 errichtet wurde, ist nicht nur durch das Jahr ihrer Entstehung enger mit den Fiat-Türmen verbunden: Im weithin sichtbaren Inneren der stählernen, allerdings sechseckigen Turmkonstruktion verläuft eine spiralförmige Wendeltreppe.<sup>104</sup>

---

<sup>102</sup> vgl. Ausst.-Kat. Mythos Wolkenkratzer, hrsg.v. Architekturmuseum Basel, 1992

<sup>103</sup> vgl. Architettura di Mario Ridolfi/1, Septemбераusgabe der Zeitschrift „Controspazio“ 1974; Brunetti 1985

<sup>104</sup> E.Persico, *La Torre Littoria*, in: Casabella 1933 (August/September), S.18-21

Bei den italienischen Ferienkolonien gibt es für die charakteristische runde Turmform der Fiat-Ferienkolonien keine unmittelbaren Vorläufer- bzw. Nachfolgebauten. Die 1935 vom Genueser Kampfverband bei dem Architekten Camillo Nardi-Greco in Auftrag gegebene Ferienkolonie in Chiavari, die in diesem Zusammenhang seit Beginn der vierziger Jahre stets angeführt wurde, lässt sich hier nur bedingt zuordnen<sup>105</sup>: Der zentrale, tatsächlich turmartige Baukörper der Ferienkolonie, der – ähnlich wie bei der „Torre Balilla“ in Marina di Massa - von zwei eingeschossigen symmetrischen, an den Stirnseiten abgerundeten Seitenflügeln flankiert wird, erscheint in der Frontalansicht vom Strand aus rund (Abb.92).<sup>106</sup> In Wirklichkeit ist der Grundriss dieses Gebäudeteils, in dessen freistehenden Geschossen die Schlafsäle untergebracht waren, ähnlich konzipiert wie die Seitenflügel (Abb.93/Abb.94): Der längsrechteckige Gebäudekörper ist zum Strand hin abgerundet, auf der zur Straße gewandten Seite des Gebäudes - wo sich auch der Haupteingang der Ferienkolonie befand - schiebt sich das Treppenhaus deutlich abgesetzt, wesentlich schmaler und den Schlafsaaltrakt deutlich überragend, in den auf dieser Seite eckigen Turmbau hinein (Abb.95). Eine spiralförmige Rampenanlage im Inneren gab es nicht, die einzelnen Geschosse waren über das Treppenhaus zu erreichen.

Während es in der zeitgenössischen (italienischen) Architektur keine mit den beiden Fiat-Ferienkolonien vergleichbaren Turmbauten zu geben scheint, ist ein Blick auf weitere Gebäude der Fiat aus den dreißiger Jahren aufschlussreicher, denn die erste Ferienkolonie in Marina di Massa war nicht der erste derartige Turmbau der Fiat: Ein Jahr zuvor war im nahe Turin gelegenen Wintersportort Sestrièrè das Hotel „La Torre“ eröffnet worden (Abb.96).<sup>107</sup> Fiat zeichnete nicht nur für den Bau dieses neuen Hotels verantwortlich, sondern auch für die

---

<sup>105</sup> Bei M.Labò [1942, S.2] werden die erste Ferienkolonie der Fiat in Marina di Massa und die hier angesprochene Ferienkolonie in Chiavari zu Vertretern einer – nur aus diesen beiden Gebäuden bestehenden - „Gruppe“ zusammengefasst, deren Charakteristikum der von zwei niedrigen Seitenflügeln flankierte Turm sei.

<sup>106</sup> Literaturhinweise zur Ferienkolonie in Chiavari: o.A., *La Colonia marina di Chiavari*, in: Rassegna di Architettura 1936, S.289-294; Labò 1942, S.16f.; Utopie nouvelle 1985, S.12

<sup>107</sup> o.A., *La più moderna stazione italiana di sports invernali*, in: Motor Italia 1932 (Dez.), S.48-50; G.Pellegrini, *La Torre di Sestrièrès*, in: Domus 1933 (Jan.) o.A.; M.Pa., *Albergo Turistico (La Torre di Sestrièrès)*, in: Architettura 1933 (Mai), S.289-292; V.Bonadè Bottino, *Albergo Turistico „La Torre di Sestrièrès“*, in: Architettura Italiana 1933 (März), S.45-56; o.A., *Turmhotels für Sportzwecke von Sestrères*, in: Deutsche Bauzeitung 1934 (5.Sept.), S.715-718



gesamte Planung der Ortsentwicklung mit dem Ziel, aus Sestrière einen bedeutenden Wintersportort zu machen. Die Konzeption hierfür wurde von Giovanni Agnelli selbst, seinem Sohn Edoardo und V.Bonadè Bottino ausgearbeitet, die Ausführung der Bauten über Fiat finanziert.

Beim oben genannten „La Torre“ wurde die für beide Ferienkolonien charakteristische Turmform in Verbindung mit einer innen verlaufenden Spiralrampe erstmals von Fiat angewendet. Im Baubericht Bonadè Bottinos ist vermerkt, dass das Konzept dieses Turmbaus, dessen Inneres von einer spiralförmigen Rampe bestimmt werde, auf besonderen Wunsch Agnellis entwickelt worden sei.<sup>108</sup>

Anders als später in den Sommer-Ferienkolonien lagen bei diesem ersten Fiat-Hotel entlang des innen verlaufenden Rampenweges statt der ineinander übergehenden offenen Schiffsäle Einzelkabinen, von denen jeweils zwei durch eine Tür miteinander verbunden werden konnten (Abb.97/Abb.98). Parallel zur Entstehung des ersten Hotels „La Torre“ war mit dem Bau eines weiteren Turmhotels mit innerer Rampenspirale, dem „Duchi d’Aosta“<sup>109</sup> begonnen worden, das aber wegen baulicher Schwierigkeiten erst 1934 eröffnet werden konnte (Abb.99/Abb.100).<sup>110</sup>

Das Konstruktionsprinzip eines Stahlbetonskelettes mit aufgemauerten Wandabschnitten aus Ziegelstein und einer inneren Spiralrampenanlage blieb bei den vier Turmbauten der Fiat gleich, deutliche Unterschiede ergaben sich aber durch differenzierte Proportionen der Gebäude, abweichende Gestaltungen der Fassaden sowie die jeweilige Beziehung der Bauten zu ihrem Umfeld.

Die turmförmigen Hauptgebäude beider Ferienkolonien unterscheiden sich bereits in ihren Grundproportionen. In Marina di Massa liegt das Verhältnis von

---

<sup>108</sup> „Il Senatore Giovanni Agnelli, promotore degli impianti turistici del Sestrières, suggerì di disporre le cabine lungo un nastro sviluppantesi ad elica all’interno di una torre, il cui pozzo centrale avrebbe permesso lo sviluppo di una rampa di disimpegno delle cabine ed il cui volume avrebbe integrato l’ambiente di ogni singola cabina meglio di quanto permesso un’altra costruzione.“ [V.Bonadè Bottino, *Albergo Turistico «La Torre di Sestrières»*, in: *Architettura Italiana* 1933 (März), S.49]

<sup>109</sup> o.A., *Albergo Duchi d’Aosta, Sestrières*, in: *Architettura Italiana* 1934 (Feb.), S.62-70; o.A., *V.Bonadè Bottino, Architect. The Duca d’Aosta Hotel, Sestrières, Italy*, in: *American Architect* 1935 (Juni), S.64f.

<sup>110</sup> Während Bonadè Bottino bei diesen beiden Hotels mit Entwurf und Ausführung beauftragt war, übernahm er bei dem dritten und letzten – nicht turmförmigen - Hotel der Fiat in Sestrière, dem „Principi di Piemonte“ lediglich die Bauleitung; der Entwurf stammte hier von Giovanni Chevalley [G.Chevalley, *Albergo Principi di Piemonte al Colle del Sestrières*, in: *Architettura Italiana*, 1933 (Juli), S.141-149]

Höhe zu Breite bei rund 2:1, in Sauze d'Oulx bei nahezu 1:1. Entsprechend unterschiedlich ist die äußere Wirkung der Bauten: Bei der ersten Ferienkolonie, die mit 759 Plätzen gegenüber den 494 der zweiten auch wesentlich größer war, wird die vertikale Ausrichtung des hohen schmalen Turm-Zylinders zusätzlich durch die die Geschosse übergreifenden, halbrunden Wandvorlagen betont. Diese in einer flachen Küstenregion prägnante vertikale Ausrichtung wird durch den optischen Halt, den die weit ausladenden, den Turm gleichsam verankernden Seitenflügel geben, wohltuend gemildert.

Der Eindruck der zweiten Ferienkolonie, bei der die Platzverhältnisse im Inneren infolge der fehlenden Seitenflügel wesentlich beengter waren, ist im Vergleich zu Marina di Massa schwerfälliger und gedrungener. Dies wird durch den Kontrast zwischen Sockel- und Obergeschossen besonders betont. Die Verbindungsbänder der Fenster folgen zwar der Steigung der Rampe, verstärken aber eher noch die horizontale Orientierung des Gebäudes. Der fest auf erhöhter Position, frei in der Berglandschaft stehende runde Turm wirkt von allen Seiten konstant und unveränderlich. Nur am zurückhaltend gestalteten Portal des Haupteingangs, das durch drei dickere, entasierte Pfeiler und einen kleinen Treppenabsatz hervorgehoben wird, ist wenigstens aus der Nähe eine Hauptansichtsseite erkennbar. Die Richtungslosigkeit dieses runden Turmbaus ist offenbar gewollt: Auf eine Erweiterung der reinen Turmform, die in Marina di Massa zur klaren Differenzierung der Haupt- bzw. Seitenansichten des Gebäudes geführt hatte, wurde bewusst verzichtet, der absehbare, daraus resultierende Platzmangel wurde in Kauf genommen.

Die Ferienkolonie in Sauze d'Oulx und deren unmittelbares Vorbild, das erste turmförmige Hotel „La Torre“ in Sestrière, fügen sich beide durch die farblich auf die umliegende Berglandschaft abgestimmte, rot verlinkerte Fassade und ihre gedrungenen, bodenständigen Proportionen harmonisch in die bergige Umgebung ein. Das mit der ersten „Torre Balilla“ vergleichbare, hochaufragende, zweite Hotel „Duchi d'Aosta“ nimmt innerhalb der vier Turmbauten eine Mittelstellung ein: Das weiß verputzte Gebäude ordnet sich während der Ski-Saison harmonisch in die verschneite Winterlandschaft ein. Liegt aber kein Schnee, ist seine Wirkung ähnlich kontrastreich wie die der Ferienkolonie in Marina di Massa: Das blendende Weiß eines hoch in den Himmel ragenden Turmes hat am Meer, in den schneefreien Jahreszeiten aber auch in der

bergigen Landschaft Sestrières Signalwirkung. Die Betonung der Vertikale bei diesen ohnehin schlanken, hochaufragenden Turmbauten, ihr deutlich moderner Gesamteindruck, all dies hebt beide Gebäude als Orientierungspunkte und deutliche Zäsur innerhalb ihres Umfeldes hervor: Sie sollen auffallen und gesehen werden, sie sollen innovativ sein. In der Fiat-Werkszeitschrift „Il bianco e rosso“ wurde die „Torre Ballila“, errichtet in unmittelbarer Nähe der stilistisch und formal eng mit den architektonischen Vorstellungen des 19. Jahrhunderts verbundenen Ferienkolonie „Ugo Pisa“ von 1913 (Abb.101), bei ihrer Eröffnung gar als erster italienischer „Wolkenkratzer“ gefeiert.<sup>111</sup>

### 3.3.2. Die Spiralrampen

In der Architektur der dreißiger Jahre erscheint die Rampe, deren besondere spiralförmige Form für alle Fiat-Türme verbindlich blieb, häufig als Alternative zur Treppe. Dies ist nicht nur auf die sich durch neue technische Mittel und Materialien ergebenden gestalterischen Möglichkeiten zurückzuführen, sondern auch auf neue Maßstäbe und Anforderungen der Architekten an Ästhetik und Funktion der zu erbauenden Gebäude. Hier ist das Motiv der „architektonischen Promenade“ bei LeCorbusier zu nennen, wie es mehrfach in seiner Ende der zwanziger Jahre entstandenen „Villa Savoye“ verwendet wird (Abb.102).<sup>112</sup> Wichtigster Aspekt einer derartigen „architektonischen Promenade“ ist, dass sie nicht nur bloßes Funktionselement, sondern darüber hinaus „gestalteter Wegraum durch das Gebäude [ist], der beim Durchschreiten die Struktur des Gebäudes offenlegt und ständig wechselnde, unerwartete und manchmal erstaunliche Durchblicke“ erlaubt.<sup>113</sup>

Auf den ersten Blick scheint die Spiral-Rampe in den Fiat-Bauten dem Verständnis der „architektonischen Promenade“ bei LeCorbusier zu widersprechen: Die bis zu dreizehn identischen Ebenen der Rampenspirale fließen in permanenter Wiederholung ineinander über, wodurch die letztlich anzustrebende Orientierung in völlige Orientierungslosigkeit verkehrt wird.

---

<sup>111</sup> C.M.Canova, *Il grattacielo dei bimbi Fiat*, in: bianco e rosso 1933 (Juli), S.2

<sup>112</sup> vgl. J.Joedicke, *Die Rampe als architektonische Promenade im Werk LeCorbusiers*, in: Daidalos 12., 1984 (15.Juni), S.104-108; E.Blum, *LeCorbusiers Wege. Wie das Zauberwerk in Gang gesetzt wird*, Braunschweig: Vieweg 1991<sup>2</sup> (1988<sup>1</sup>)

<sup>113</sup> Joedicke 1984, S.106

Andererseits aber kann der Betrachter durch einen Blick in den inneren Schacht seine Position jederzeit genau feststellen, da die Konstruktion offen liegt. Es wiederholen sich zwar immer wieder identische Raumfolgen, ihre unterschiedliche Position im Gebäude bleibt jedoch unmittelbar erlebbar.

Dieses in der Architektur der Moderne neue, perspektivenreichere Erleben unterschiedlichster Räume und Umgebungen, die Möglichkeit, Architektur aus vielen unterschiedlichen Blickwinkeln wahrzunehmen, ist charakteristisch für viele Ferienkolonien der dreißiger Jahre: Stellvertretend für die Rampenanlagen im Inneren vieler Ferienkolonien seien hier einige prominentere, bereits im zweiten Kapitel angesprochene Beispiele herausgegriffen: So war 1934 die „Novarese“ mit zwei Rampenanlagen an ihren abgerundeten Stirnseiten ausgestattet. Bei der 1937 errichteten Ferienkolonie „Principe di Piemonte“ des Architekten Daniele Calabi waren die Schlafsäle der Kinder ebenfalls über eine großzügige Rampenanlage zu erreichen (Abb.103). Auch die 1937-39 errichtete Ferienkolonie „Costanzo Ciano“ des Mailänder Architekten Mario Loreti hatte zwei große Rampenanlagen im Inneren (Abb.104). Insbesondere bei der letztgenannten Ferienkolonie scheint die Dimension der Rampenanlage in keinem Verhältnis mehr zu ihrer eigentlichen Funktion zu stehen, der Verbindung und Erreichbarkeit der einzelnen Schlafsaalgeschosse. Es wurden aber auch am Außenbau sichtbare Rampen projektiert, wie der Entwurf einer Ferienkolonie des Architekten Agnoldomenico Pica zeigt, der im Rahmen eines 1936 von dem Chemieunternehmen Montecatini ausgeschriebenen Wettbewerbs zur Errichtung einer werkseigenen Ferienkolonie eingereicht wurde: Die Sonnenterrasse der Ferienkolonie sollte durch eine Rampenspirale direkt mit dem Strand verbunden werden (Abb.105). Selbst vom Gebäude deutlich abgesetzte, separate Rampentürme wurden entworfen und gebaut: Der Rampenturm der 1939 eröffneten Ferienkolonie „Montecatini“ hatte in seinem obersten Stockwerk einen Wasserspeicher, während die übrigen Geschosse des begehbaren Turmes, der das eigentliche Gebäude deutlich überragte, mit Aussichtsbalkonen versehen waren (Abb.106).

Obwohl Rampen bei Ferienkolonien auffällig inszeniert sein konnten, erreichten sie doch nirgends eine solche zentrale Bedeutung wie bei den Bauten der Fiat, wo die Rampe, konstruktive Idee des Bauwerks, zum den Raum, die Form und die äußere Struktur bestimmenden Prinzip wurde.

Hochaktuell und funktional gerechtfertigt waren spiralförmige Rampenanlagen bei einem ganz anderen, in den zwanziger und dreißiger Jahren relativ neuen Gebäudetyp, den Parkhäusern bzw. Großgaragen. Hier war die Frage zu lösen, wie eine reibungslose Verteilung vieler Autos möglichst platzsparend und ökonomisch erfolgen konnte. Zur Wahl standen Aufzugsgaragen mit Drehscheiben und zentrale Rampenanlagen.<sup>114</sup> Die 1929 fertiggestellte, von Enrico Bacchetti entworfene „*Casa dell'automobile*“ (Abb.107) in Rom hatte zum Beispiel im Inneren eine solche spiralförmige Rampenanlage (Abb.108). Sie bildete den Verteiler-Kern eines nahezu quadratischen Gebäudes und wies im Inneren erstaunliche Parallelen auf zu der nur wenige Jahre späteren, für alle Turmbauten der Fiat verbindlichen Rampenkonstruktion (Abb.109).

Dass sich bei Ferienkolonien oder Hotels mit einer zentralen spiralförmigen Rampenkonstruktion im Inneren, die ursprünglich zur besseren Verteilung von Automobilen in einem Parkhaus entwickelt wurde, gewichtige Nachteile ergaben, überrascht nicht. So beeindruckend das auf diese Weise entstandene ästhetische Spiel unterschiedlicher und doch identischer Ebenen auch ist, den praktischen Anforderungen einer Ferienkolonie oder eines Hotels konnte dieses Konzept nicht gerecht werden. Vielmehr drängt sich der Eindruck auf, hier habe ein Automobilkonzern versucht, technische Neuerungen zur Unterbringung von Automobilen weniger effektiv als vielmehr effektiv auf die „Unterbringung“ von Menschen zu übertragen. Dass derartige turmförmige Ferienkolonien und Hotels im Betriebsalltag mit speziellen – und nahezu unlösbaren - Problemen zu kämpfen haben, wie etwa eine schwierige Orientierung und ein hoher Geräuschpegel, war spätestens aus der täglichen Praxis in der ersten Fiat-Ferienkolonie hinreichend bekannt. Bereits im Hotel „La Torre“ hatte es Schwierigkeiten gegeben, so dass dann im „Duchi d'Aosta“ z.B. die Schachtwände nachträglich deutlich verstärkt bzw. besser isoliert werden mussten. Erstaunlicherweise wurde die Ferienkolonie in Sauze d'Oulx 1937 mit einem relativ großen zeitlichen Abstand von den anderen drei Türmen als vierter Fiat-Turmbau errichtet, ohne dass die zutage getretenen Schwächen dieses Konzeptes beseitigt worden wären. Trotz der berechtigten Kritik, zugunsten ästhetischer Kriterien, einer außergewöhnlichen Form und Konstruktion seien

---

<sup>114</sup> H.Conradi, Grossgaragen, H.d.A. IV.2.6b., Leipzig: Gebhardt's 1931; L.Lenzi, / garages, in: Architettura e arti decorative 1928 (Juni), S.440-470

grundlegende funktionale Aspekte vernachlässigt oder gar ignoriert worden, wurde hier die Turmform durch völligen Verzicht auf direkte Anbauten noch kompromissloser gestaltet. Die absehbare, offenbar bewusst in Kauf genommene Folge war Raummangel, der dann durch den Bau zusätzlicher Gebäude kompensiert werden musste, die den Turm zwar frei bestehen ließen, aber zu einer heterogenen Gesamtanlage führten und den ursprünglich angestrebten Charakter eines nahezu richtungslosen „archetypischen“ Turmbaus im nachhinein zunichte machen sollten.

### **3.4. Architektur und Werbung bei Fiat**

Sicher befand sich die Fiat bei ihrer Turmbauserie in einer Art Zwangslage: Jede Abweichung von der Turmform bei den nächsten Bauten konnte von der Öffentlichkeit so verstanden werden, dass Fiat die Berechtigung der am Turmkonzept geäußerten Kritiken indirekt eingestehe. Dann hätte die Gefahr bestanden, dass aus den Aufsehen erregenden Türmen, die Fiat als Förderer avantgardistischer Strömungen und als versiert im Umgang mit ungewöhnlichen neuen technischen Möglichkeiten charakterisierten, Negativsymbole der Selbstüberschätzung geworden wären.

Eine weitere mögliche Erklärung für das konsequente Festhalten am Turmkonzept trotz offensichtlich bestehender Schwachpunkte der Konstruktion zumindest im Rahmen der gewählten Zweckbestimmung der Gebäude ist, dass von vornherein mehrere, von möglichst vielen Gesellschaftsschichten frequentierte Turmbauten vorgesehen waren, die als Gruppe gesehen einen über die Architektur hinausweisenden Zweck erfüllen sollten.

#### **3.4.1. Symbol Spiralrampe**

1929 bei der öffentlichen Präsentation des Fiat-Modells „514“, das in den folgenden drei Jahren verkauft wurde, warb Fiat mit der Spiralrampe der gerade fertiggestellten „*Casa dell'automobile*“ in Rom (Abb.110). Das Motiv der Rampe stand symbolisch für die Modernität dieses zumindest wegen seiner neuen

technischen Einrichtungen international gelobten Parkhauses<sup>115</sup> und war gleichzeitig Bedeutungskürzel für die Funktion des Gebäudes selbst, die in einer unmittelbaren Beziehung zum Automobil stand. Bereits im Jahr zuvor, 1928, war auf einem Werbeplakat der Fiat die spiralförmige Rampe als Motiv verwendet worden (Abb.111): Zwei Automobile fahren mit aufgeblendeten Scheinwerfern auf einer Spirale nach oben. Das nach dem „Prinzip des Schräg-ineinanderschachtelns von geometrischen Körpern zu einer Spiralenform“<sup>116</sup> entstandene Bildmotiv dieses Werbeplakates, dessen Interpretation als abstraktes Kürzel für ein Parkhaus nahe liegt, erinnert gleichzeitig an Wladimir Tatlins berühmtes „Denkmal der III.Internationale“, dessen Modell Tatlin von März bis November 1920 zusammen mit seinen Schülern und Mitarbeitern gebaut hatte (Abb.112).<sup>117</sup> Bereits während seiner Entstehung löste es ein lebhaftes Echo im Ausland aus; die Dadaisten feierten Tatlin auf der ersten internationalen Dada-Messe in der Berliner Galerie Otto Burchard, die am 5.Juni 1920 eröffnet wurde, als Leitfigur. 1925 wurde ein weiteres Modell auf der Pariser Internationalen Kunstgewerbe- und Industrieausstellung im sowjetischen Pavillon gezeigt und mit einer Goldmedaille ausgezeichnet. Tatlins „Denkmal der III.Internationale“, der Tatlin-Turm, gilt bis heute als wichtige Zäsur in der Entwicklung der modernen Kunst. Die in den zwanziger, aber vor allem dreißiger Jahren ausgeprägte Vorliebe der Architekten für spiralförmige Rampen und Wendeltreppen geht nicht zuletzt auf Tatlin zurück. Mit der Übernahme des Rampen-Motivs in Werbung und Architektur erscheint die Fiat nicht nur technisch auf dem neuesten Stand, sondern profitiert als Automobilunternehmen auch noch vom avantgardistischen, progressiven Image der zeitgenössischen Kunst des Maschinenzeitalters.<sup>118</sup>

---

<sup>115</sup> Der in Bezug auf seine technischen Einrichtungen moderne Bau war am Außenbau als italienischer Palazzo gestaltet. Dies führte dazu, dass er auf dem *tavolo degli orrori*, einer Collage, auf der zeitgenössische reaktionäre Architektur versammelt wurde, auf der zweiten Ausstellung rationaler Architektur 1931 in Rom gezeigt wurde. [Rossi 1991, S.53]

<sup>116</sup> H.Rimmler, Die Image-Bildung des Automobils im Plakat 1900-1930, Heidelberg 1991 [Diss.], S.220ff.

<sup>117</sup> N.Punin, Das Denkmal der III.Internationale (Ein Projekt des Künstlers W.J.Tatlin), Broschüre, Petrograd 1920, publiziert in: L.A.Shadowa (Hg.), Tatlin, Weingarten: Kunstverlag Weingarten 1987, S.411-415

<sup>118</sup> vgl. J.Elderfield, *The line of free men: Tatlin's towers and the age of invention*, in: Studio International 1969 (Nov.); A.A.Strigaljow, *Das Schaffen Tatlins: Von der Malerei zur Materialkonstruktion*, in: Shadowa 1987, S.15-50

Die innen verlaufende Spiralrampe, die zusammen mit der seltenen Gebäudeform den Bekanntheitsgrad aller Fiat-Turmbauten positiv beeinflusste, hatte noch einen weiteren Bezug zu den Fiat-Werken: An den beiden Schmalseiten des 1926 eingeweihten, berühmten Turiner Fiat-Lingotto-Werkes<sup>119</sup> befindet sich jeweils eine Rampenspirale, die die fünf Produktionsgeschosse der Fabrik untereinander verbindet und gleichzeitig als Zufahrt zur berühmten Teststrecke auf dem Dach des Werkes dient (Abb.113-Abb.115).

Eine Rede Bonadè Bottinos anlässlich des hundertsten Geburtstages von Giovanni Agnelli bestätigt, dass die eben skizzierte Verbindung beabsichtigt war. In seinem Manuskript heißt es zur Entstehung des ersten turmförmigen Baus der Fiat, dem Hotel „La Torre“, dass Bonadè Bottino Giovanni Agnelli einen Entwurf mit spiraligen, „an den Lingotto erinnernden Rampen“ zur Verbindung der einzelnen Stockwerke vorgelegt habe, woraufhin dieser den Vorschlag gemacht habe, die Rampe doch auf die gesamte Breite des Gebäudes auszudehnen.<sup>120</sup>

Bereits beim Bau des „Lingotto“ in den zwanziger Jahren war darauf geachtet worden, das Gebäude möglichst außergewöhnlich zu gestalten; selbst negative Auswirkungen auf die Funktionalität wurden, normalerweise undenkbar bei Industriebauten, hier in Kauf genommen: Die Teststrecke auf dem Dach der Fabrik war letztlich eher ein publikumswirksames Symbol als tatsächlich funktional orientierte Architektur. Eine Besichtigung dieser international berühmten Teststrecke war offizieller Programmpunkt bei Besuchen bekannter Persönlichkeiten in Turin (Abb.116). Die wirklichen Hochgeschwindigkeitstests wurden nachweislich nicht auf dieser offiziell dafür vorgesehenen Teststrecke

---

<sup>119</sup> Literaturhinweise zu den „Lingotto“-Werken: C.Olmo (Hg.), *Il Lingotto. 1915-1939. L'architettura, l'immagine, il lavoro*, Turin: Allemandi 1994; P.Cevini/B.Torre, *Architettura e industria. Il caso Ansaldo (1915-1921). Adolfo Ravinetti architetto (1884-1967)*, Genua: Sagep 1994, S.60-75; M.G.Daprà-Conti, *Produzione meccanica e progetto: lo stabilimento del Lingotto*, in: Casabella Nr.486. 1982, S.40-47; M.Pozzetto, *La Fiat-Lingotto. Un'architettura torinese d'avanguardia*, Turin: Centro Studi Piemontesi 1975

<sup>120</sup> „Il figlio AVV. Edordo ed esperto di sport invernali, entusiasta dell'iniziativa, propose una più vasta impostazione; s'impondeva comunque un primo appoggio alberghiero: «dormitorio per sciatori» fu il programma; abbozzato un progetto di torre, con rampa elicoidale di accesso ai singoli piani, nel ricordo delle rampe elicoidali del Lingotto, il Senatore [Agnelli] propose di estendere la superficie elicoidale all'intero spessore della corona e sviluppare le cabine a piani sfalsati di una quota del passo dell'elica; nacque così la Torre di Sestrières.“ [V.Bonadè Bottino, Centenario della nascita di Giovanni Agnelli. Incontri e ricordi, Manuskript, ca.1963, S.7f.]



durchgeführt, sondern auf der parallel zum Lingotto verlaufenden öffentlichen *via Nizza*.<sup>121</sup>

Der Bau des „Lingotto“ brachte Fiat nicht nur internationale Anerkennung und großes Interesse seitens der künstlerischen Avantgarde ein, sondern ermöglichte es Fiat auch, die dieser Architektur zugeschriebenen positiven „Eigenschaften“ in die eigene Automobilwerbung einzubringen.<sup>122</sup> Durch die visuelle Verknüpfung von Fiat-Automobilen mit dem „Lingotto“ wurde dessen Image durch eine „optische Analogisierung“<sup>123</sup> auf den zu verkaufenden Gegenstand Automobil übertragen. Die Automobile sollten in einem ebenso avantgardistischen, dynamischen Licht gesehen werden wie die Fabrik, der sie entstammten.<sup>124</sup> Anzumerken ist, dass hier in erster Linie das „Kunstwerk Lingotto“, auf allen drei als Beispiel gezeigten Plakaten (Abb.117-Abb.119) in idealisierter Form im Vordergrund unten zu sehen, positive Auswirkungen auf das Image des gemeinsam mit ihm abgebildeten Automobils, und natürlich auf das Image des Unternehmens Fiat selbst, haben sollte. Von der Avantgarde gefeiert, war der „Lingotto“ „vom Standpunkt der produktiven Effizienz und der Rationalität des kapitalistischen Profits nur ein bescheidener Erfolg“.<sup>125</sup> Die sich bereits abzeichnende, von Nord-Amerika ausgehende Entwicklung hin zur eingeschossigen, den neuen Fließbandmethoden besser angepassten Fertigungshalle führte dazu, dass Fiat keine zehn Jahre nach der Fertigstellung des „Lingotto“ um wettbewerbsfähig zu bleiben die Produktion in die neu

---

<sup>121</sup> R.Banham, *Fiat-Lingotto und die Vision einer zeitlosen Neuen Ordnung*, in: R.Banham, *Das gebaute Atlantis. Amerikanische Industriebauten und die frühe Moderne in Europa*, Basel/Berlin/Boston: Birkhäuser 1990, S.149-159

<sup>122</sup> vgl. J.Gubler, *Reklame & Architektur*, in: *Reklame & Architektur*, hrsg.v. J.Gubler u. G.Tirone, Septemerausgabe der Zeitschrift „Rassegna“ 1990, S.6-11

<sup>123</sup> Nach H.Rimmler ist mit einer „optischen Analogisierung“ in der Werbung gemeint, dass einem Produkt zunächst anhand eines Vergleiches bestimmte Eigenschaften zugewiesen werden, die das Image dieses Produktes bestimmen sollen. „*Nach Abschluss dieses [genannten] Prozesses, d.h. in dem Moment, wo das Image ausgebildet vorliegt, kann auf den ausdrücklichen verbalen oder bildlichen Vergleich verzichtet werden: die jeweiligen Eigenschaften werden dann als Charakteristika des Gegenstandes assoziiert.*“ [Rimmler 1991, S.158]

<sup>124</sup> Laut H.Rimmler ist es „*bezeichnend, dass für den Bildvergleich ausschließlich Lebewesen herangezogen wurden und keine Gegenstände*“, denn „*die damit verknüpften Eigenschaften werden als Eigenschaften eines Subjektes mit der entsprechenden psychologischen Wirkung vorgestellt und nicht als Merkmale eines Objekts*“ [Rimmler 1991, S.164]. Für unseren Fall gilt dies nicht, denn hier wurden offenbar Gegenständen – wie einem Gebäude – bestimmte Eigenschaften übertragen, um sie dann mit einem weiteren Gegenstand, dem Auto, in Verbindung zu bringen.

<sup>125</sup> Banham 1990, S.154

errichteten Mirafiori-Werke verlagern musste, „...die im Hinblick auf die Produktion wichtiger sind als die Lingotto [Werke], aber weder Maler noch Dichter, noch die Kunst oder Architektur-Kritiker inspiriert haben“.<sup>126</sup>

### 3.4.2. Turmbauten als indirekte Werbeträger

Der Fiat-Konzern mit Giovanni Agnelli an der Spitze nahm in der italienischen Industrie als marktführender Vertreter der boomenden Automobilbranche gemeinsam mit der chemischen Industrie eine Schlüsselstellung ein.<sup>127</sup> Das expandierende Unternehmen blieb immer in privaten Händen, sicherte sich aber gleichzeitig u.a. als *industria nazionale* weitgehende staatliche Unterstützung.<sup>128</sup> Ende der zwanziger Jahre war der Begriff „nationale Industrie“ eng verbunden mit dem Auftreten einer neuen, jungen und aggressiven Unternehmerschicht, die sich in besonderem Maße mit dem nationalen Interesse Italiens verbunden fühlte. Gemäß der Vorstellung von einer „spezifisch italienischen“ und gerade deshalb weltmarkttüchtigen nationalen Industrie ließ Giovanni Agnelli, einer der Wortführer dieser neuen Unternehmerschicht, seinem Turiner Familienunternehmen 1929 den Rang der „nationalen Industrie“ offiziell zusprechen.<sup>129</sup>

Das Selbstbewusstsein der Fiat manifestierte sich in vielen ihrer Bauten: Der „Lingotto“ in Turin, die turmförmigen Hotels von Sestrièrè und schließlich die Ferienkolonien waren alle Besonderheiten innerhalb ihrer jeweiligen Gattung.

---

<sup>126</sup> „There was only one moment in Fiat history in which the architectural image not only did not advance, but almost succeed in submerging its own industrial product: when, that is, the Lingotto works seemed to represent the broadest abstraction of combined work: the triumph of reinforced concrete, the technicians' forge, the cathedral of industrial enterprise. The later works at Mirafiori are more important than those at Lingotto from the point of view of production, yet they have inspired neither painters nor poets, neither art nor architecture critics. Fiat, that is, has been careful to avoid an analogical image transfer: realism is substantially its philosophy, and its advertising image.“ [A.Abriani/E.Calvi, *The Olivetti Advertising Dream*, in: *Reklame & Architektur*, Septemberausgabe der Zeitschrift „Rassegna“ 1990, S.21-29; S.22]

<sup>127</sup> G.Mori, *Industrie und Wirtschaftspolitik in Italien zur Zeit des Faschismus (1922-1939)*, Kölner Vorträge und Abhandlungen zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Heft 30, Universität Köln 1979, S.5

<sup>128</sup> vgl. Castronuovo 1977, S.316-416

<sup>129</sup> T.Rafalski, *Italienischer Faschismus in der Weltwirtschaftskrise (1925-1936). Wirtschaft, Gesellschaft und Politik auf der Schwelle zur Moderne*, Opladen: Westdeutscher Verlag 1984 [S.106]; K.Priester, *Der italienische Faschismus. Ökonomische und ideologische Grundlagen*, Köln: Pahl-Rugenstein 1972

Wiederholte Male brachte sich der Konzern mit auffälliger Architektur auf spektakuläre Weise ins Zentrum der öffentlichen Aufmerksamkeit. Dies legt nahe zu fragen, ob die Fiat-„Serie“ turmförmiger Hotels und Ferienkolonien nicht als Teil einer umfassenden Werbestrategie betrachtet werden kann. Fest steht zumindest, dass die Turmbauten der Fiat – vor allem in ihrem Ursprungsort Sestrière, dessen Markenzeichen die Türme bis heute geblieben sind<sup>130</sup> – genug Aufsehen erregt hatten, um für Werbezwecke interessant zu sein. Bereits die Entstehung des modernen Sestrière diente ja der Vermarktung von Automobilen: Der Verlockung eines spontanen, unkomplizierten, sicheren und zugleich aufregenden Ausfluges im Automobil, wie sie in der zeitgenössischen Automobilwerbung bereits länger propagiert wurde, wurden konkrete und erreichbare Ziele gesetzt. Unweit von Turin gelegen und auf entsprechend ausgebauten Straßen erreichbar für diejenigen, die es sich leisten konnten, im eigenen Automobil anzureisen<sup>131</sup>, bot sich Sestrière als Naherholungsort geradezu an.

Bei der Werbung sowohl für Fiat-Automobile<sup>132</sup> wie auch für den Wintersportort Sestrière selbst entwickelten sich die signifikanten Hoteltürme zu Bedeutungskürzeln, die nicht nur für das spontane Abenteuer einer sportlichen Herausforderung, sondern auch für einen bestimmten Lebensstil standen. Davon zeugen viele Annoncen der Fiat im Verlauf der dreißiger Jahre, insbesondere in der Automobilzeitschrift „Motor Italia“, auf deren Titelblatt im Dezember 1932 das „La Torre“ mit einem Fiat-„Balilla“ und im selben Monat des nächsten Jahres eine Ansicht Sestrières und ein Fiat-„Ardita“ auf dem Weg dorthin abgebildet waren. Von 1932 bis 1939 annoncierte Fiat regelmäßig zur Skisaison in den Wintermonaten von November bis März in „Motor Italia“ für die Hoteltürme Sestrières in Verbindung mit unterschiedlichen Fiat-Automobilen.<sup>133</sup> Insetiert

---

<sup>130</sup> Die Identifikation des Ortes Sestrière mit seinen runden Turmbauten funktioniert bis heute, wie der Bau eines *runden* Gebäudes zur Unterbringung der Athleten bei den Skiweltmeisterschaften 1997 bewiesen hat. Die ehemaligen Hotels der Fiat sind beide während der Skisaison noch als solche in Betrieb und befinden sich derzeit im Besitz des „Club Med“. Anlässlich der erwähnten Skiweltmeisterschaften wurde das „Duchi d’Aosta“ vollständig modernisiert bzw. renoviert.

<sup>131</sup> Es wurden auch Fiat-Bustouren angeboten, für all jene, die ohne Auto anreisen, um dann im „bezahlbaren“ Mittelklasse-Hotel „La Torre“ abzusteigen.

<sup>132</sup> Es handelt sich um die Fiat-Modelle „508 Balilla“ (1932-1939), „518 Ardita“ (1933-1938), „1500“ (1935-1948), „1100“ (1937-1966) und „500 Topolino“ (1936-1948).

<sup>133</sup> Fiat-Annoncen in der Zeitschrift „Motor Italia“ für Automobile in Verbindung mit den Turmhotels von Sestrière: Dez.1932 (Titelblatt); Dez.1933 (Titelblatt); Dez.1935, S.12;

wurde aber auch sporadisch in einer weniger auf das Automobil festgelegten Zeitschrift wie „Domus“ (Abb.120).<sup>134</sup> Der Stadtmensch bediente sich des Automobils, um seine städtischen Lebensformen auf das Land auszudehnen. Vom Prinzip her vergleichbar mit den oben angeführten Werbeplakaten, auf denen der „Lingotto“ mit abgebildet worden war, sollten sich potentielle Käufer mit Automobilen identifizieren, die ein genauso verwegend-abenteuerliches, sportliches Image hatten bzw. haben sollten wie Sestrièrè (Abb.121/Abb.122), das in den dreißiger Jahren Treffpunkt der mondänen Welt war.<sup>135</sup>

Dass die erste Ferienkolonie unmittelbar nach der Präsentation des neuen Fiat-Balilla unter dem Namen „Torre Balilla“ eröffnet wurde, kann kaum ein Zufall sein, sondern lässt eher eine bereits vorhandene Konzeption vermuten. Da nicht nur alle vier in Betracht kommenden Bauten rund und turmförmig waren, sondern sich auch jeweils ein Hotel und eine Ferienkolonie ungefähr entsprachen, konnte die Einbeziehung der letzteren den Erfolg dieser Werbestrategie nur positiv beeinflussen. Die erste, bekanntere Ferienkolonie 1933 in Marina di Massa spielt dabei eine wichtige Rolle. In einem Artikel des „bianco e rosso“, veröffentlicht anlässlich der Beendigung der ersten Feriensaison in der „Torre Balilla“ 1933, wurde stolz auf die angeblich „mit dem Lingotto-Werk“ vergleichbare Berühmtheit der Ferienkolonie verwiesen, die so viele nationale und internationale Besucher anziehe, dass sogar Einladungskarten vergeben werden müssten.<sup>136</sup> Die Ferienkolonien verhinderten so von Anfang an eine Übergewichtung der „Turm-Serie“ in Richtung auf die oberen sozialen Schichten, die dem Firmen-Image sicher nicht zuträglich gewesen wäre. So wurde der Eindruck erweckt, alle Schichten würden *gleichermaßen* von den Initiativen des Fiat-Konzerns profitieren – ebenso wie in der zeitgenössischen Automobil-Werbung das wenig realistische Ziel eines „Balilla für Jedermann“ propagiert wurde: Der zu diesem Zeitpunkt den realen Verhältnissen in keiner Weise entsprechende Traum vom „Volkswagen“ - „*La Balilla per tutti.*“ - wird beispielhaft in dem in den dreißiger

---

Jan.1936, S.8; Dez.1936, S.1; Nov.1937, S.57; Jan.1938, S.7; Dez.1938, S.2; März 1939, S.69

<sup>134</sup> Domus 1933 (Jan.), o.A.; Domus 1935 (Jan.), S.2

<sup>135</sup> „Anzi, parallelamente allo scalpore suscitato fra gli architetti, una certa curiosità invade la mondanità di tutto il mondo tanto che a Sestrièrè si possono incontrare dive del cinema americano come i reali italiani.“ [Banfo 1992, S.71]

<sup>136</sup> o.A., *Il cambio della nidiata alla Torre balilla*, in: bianco e rosso 1933 (Aug.), S.5

Jahren entstandenen Werbezeichentrickfilm *Non è più un sogno*.<sup>137</sup> dargestellt: Hier kommen die Menschen einer ganzen Stadt zu dem für scheinbar jedermann erschwinglichen Luxus eines Autos, das die Lösung aller Alltagsprobleme zu sein scheint.

Die in der Anzeigen- bzw. Plakatwerbung für Fiat-Automobile zitierte Architektur musste nicht notwendig in direkter Verbindung zum Automobil – wie die Automobilfabrik Fiat-Lingotto – stehen. Wichtig war, dass die Gebäude auffällig waren und dass eine deutlich erkennbare Beziehung zur Fiat vorhanden war, wie es in erster Linie bei den Hoteltürmen von Sestrière der Fall gewesen ist. Überzeugt von der Werbewirksamkeit einer Wiederholung sollten auch die Ferienkolonien als Türme mit einer inneren Spiralrampe gebaut werden, so dass die letzteren sich schließlich zu einer Art architektonischem Markenzeichen – den Türmen der Fiat – entwickelten.

Eindeutig soziale Bauten, die der P.N.F. selbst nur im Rahmen seiner Wohlfahrtspolitik einordnete, waren indirekt, ohne jemals auf Anzeigen oder Plakaten abgebildet worden zu sein, selbst Teile einer Produktwerbung geworden. Ein privater Konzern partizipierte so effektiv und geschickt von der Propagandamaschinerie der faschistischen Partei, ohne deren Privilegien auch nur anzutasten.

Überleitung zum 4.Kapitel:

Die Architektur der im folgenden, vierten Kapitel behandelten, erst gegen Ende der dreißiger Jahre erbauten Ferienkolonie des Unternehmens Piaggio bildet nicht nur einen deutlichen formalen Gegensatz zu den Ferienkolonien des Automobilherstellers Fiat. Sie steht auch für gegensätzliche Ansichten über Bau und Nutzen einer solchen Einrichtung unter den Bedingungen des Faschismus. Die aus diesem Gegensatz resultierenden Unterschiede zu den Fiat-Ferienkolonien, sowohl im Hinblick auf ihr architektonisches Gesamtkonzept als auch hinsichtlich baulicher Details, sollen im folgenden Kapitel aufgezeigt und erläutert werden.

---

<sup>137</sup> Der Film ist einzusehen im Archivio Storico der Fiat unter der Signatur: ASF – V03B07.