

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 47 (1960)
Heft: 3: Die Schule als offenes Haus

Rubrik: Stadtchronik

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 04.04.2026

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

Der kleine Kommentar

Empfang in Basel

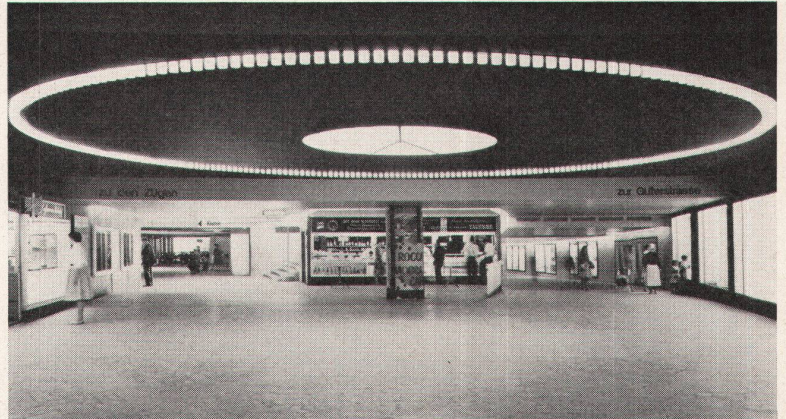
Der Kommentator reiste kürzlich nach Basel, nicht in bestimmter Absicht; er wollte lediglich wieder einmal den ganz besonderen Charakter dieser Stadt erleben.

Zum Charakteristischen für Basel gehört auch der Bahnhof und seine Umgebung. Man bekommt immer das Gefühl, die Stadt habe seinerzeit den Anschluß an den Zug verpaßt und ihn bis heute noch nicht wieder gefunden. Gewiß, die Behörden haben verschiedene Versuche gestartet, diesem offensichtlichen Mißstand entgegenzutreten; so machte man unter anderem auch einen Wettbewerb. Es hatte gute Resultate darunter, nur konnte man sich zu keinem so recht entschließen, und in der Zwischenzeit ist alles bereits überholt. Später kamen einmal die Finanzleute aus Amerika mit der Perminde und wollten das fehlende Bindeglied zwischen Bahnhof und Stadt in Form eines Monstergebäudes errichten. Die Basler stritten sich lange hin und her, ob dieses Gebäude nun schön oder nicht schön sei und ob die Perminde zum Positiven oder Negativen gehöre, bis die Finanzleute weiterzogen und ihr Unternehmen in Rom etablierten. Das Unkraut auf der betreffenden Baustelle aber wächst weiter, und die längst abbruchreifen Häuser kommen dem Zerfall immer näher.

In der Zwischenzeit hat man es an einer anderen Stelle des Bahnhofplatzes mit der Großzügigkeit versucht. Ein paar alte Häuser an der Elisabethenanlage wurden abgerissen, eine Gasse wurde überbaut und vorläufig die Hälfte einer



1



2

modernen Hochhausscheibe hingeplant; die andere Hälfte soll noch folgen. Sehr einfach ist das Haus, abwechselungsweise Fensterbänder, Brüstungsbänder und um das Ganze herum ein Rahmen, kurz: modern und großzügig; ob es mit der zweiten vorgesehenen Hälfte noch großzügiger oder noch länger wird, ist eine Ermessensfrage. Ob das Ganze auf einem Gesamtplan für das Bahnhofareal beruht oder einfach einmal hingestellt wurde, ist ebenfalls ungewiß. Das Haus trägt den Namen «Helianthus», die Sonnenblume. Soll dieser Name wohl versöhnlich stimmen? Jeder Gartenfreund weiß aus Erfahrung, daß Sonnenblumen am schönsten wirken, wenn sie in Gruppen gepflanzt werden, und jeder Botaniker kann bestätigen, wie sinnvoll und differenziert diese Blume in ihrem Stengel und im Blütenstand aufgebaut ist. – Ein solcher Name verpflichtet.

Die Basler bemühen sich aber trotz aller Mißerfolge weiterhin um ihr Bahnhof-Sorgenkind. Man wollte dem ankommenden Reisenden die Ankunft etwas erleichtern und baute deshalb eine Unterführung, welche die Bahnperrens direkt mit der Haltestelle der Straßenbahn auf dem Bahnhofplatz verbindet. Eine solche Unterführung – das wußte man aus der Erfahrung in anderen Städten – muß attraktiv gestaltet sein, damit sie von den Leuten auch benützt wird. Und der Architekt stand nun vor der schweren Frage, ob er dem unterirdischen Raum mehr den Charakter eines Verkehrsweges in Stromlinienform oder eines

1

Das neue Geschäftshaus «Helianthus» an der Elisabethenanlage beim Bundesbahnhof in Basel, erste Etappe. Die zweite Etappe wird auf der rechten Seite in gleicher Form etwas zurückversetzt angebaut

2

Die neue Unterführung im Bahnhof Basel, die den Centralbahnplatz direkt mit den Perrons verbindet

Photos: 1 Paul Merkle, Basel; 2 Peter Boettcher, Riehen

Empfangssalons der Stadt geben sollte. Aus dem Dilemma kam er offensichtlich nicht ganz heraus, und so ist es eine unterirdische Salonstraße geworden: überall schön schleifende Übergänge mit Kurven, Rampen und schräg in der Wand stehenden Vitrinen, in der Mitte ein wundervolles Rondell, Stil «Fin de siècle» oder «Kinofoyer», in dem dem Reisenden zum Willkomm ein Bier oder ein Hot-Dog angeboten wird. Man stellt sich immer vor, daß die Architektur viel einfacher wäre, wenn man beim Innenraum nicht immer auf die Außenfassade Rücksicht nehmen müßte. Die Unterführung hat ja keine Fassaden, und es war trotzdem so schwierig. Nun streiten sich die Basler noch, ob am Ende der Unterführung eine Rolltreppe angebracht werden solle oder ob man sich diese Ausgabe ersparen könne. Da das Sparen im Kleinen zu den baslerischen Eigenschaften gehört, hat man über diese hochpolitische Angelegenheit eine Volksabstimmung veranstaltet.

Es ist bekanntlich nicht leicht für einen Außenstehenden, den Zugang zu den Baslern zu finden; den Zugang vom Bahnhof her machen einem aber die Basler besonders schwer.

Der Kommentator

Stadtchronik

Chronique Lausannoise

L'aménagement de Vidy

Au printemps 1959, la ville de Lausanne ouvrait un concours d'idées pour l'aménagement des terrains situés en bordure du lac, entre la Chamberonne et Ouchy. Les architectes, ingénieurs et paysagistes suisses pouvaient y participer. Le problème était d'une importance par-



1

Aménagement de Vidy, Lausanne

1
Plan de situation du terrain avec les zones réservées

- 1 Autoroute
- 2 Station d'épuration
- 3 Port marchand
- 4 Centre de télévision

2
1^{er} prix. Architectes: E. Mamin, H. Vuilleumier

3
2^e prix. Architectes: A. Pahud, I. Ferrari, J. Chatelan

ticulière puisque la zone à aménager recouvre une partie des terrains destinés à l'Exposition Nationale 1964. Le programme du concours prévoyait à la fois l'étude de zones de verdure, de zones d'habitation. De plus, une grande surface devait être réservée aux sports et à la détente. Les concurrents avaient à s'occuper également de la circulation générale.

Le site proposé est remarquable: de grandes étendues de verdure, des rivages naturels, et le délicieux Parc Bourget avec sa réserve d'oiseaux, bordent le lac et s'ouvrent sur un panorama

magnifique. Privilège unique que d'aménager une zone pareille! Le concurrent, hélas, déchantait vite, car les conditions du programme fractionnaient singulièrement l'ensemble du terrain en imposant de graves servitudes telles qu'une station d'épuration, une autoroute et un port marchand. Ces conditions, fixées par des décisions municipales, rendaient extrêmement difficile tout plan d'ensemble.

Nous pensons que cela suffit pour expliquer que le jury se trouvât finalement devant 27 projets seulement. La tâche du jury n'en fut pas facilitée pour autant, au contraire, et ses conclusions finales sont assez éloquentes! Nous en citerons quelques-unes:

«Le jury regrette que la liberté des concurrents ait été limitée par des conditions impératives provenant de décisions des autorités prises sans qu'ait été élaboré auparavant un plan d'urbanisme général de la région lausannoise.

«Le parcours de l'autoroute partage la zone sise au nord du Parc Bourget en deux aires, ce qui rend l'aménagement rationnel du quartier très difficile.

«Le concours révèle que la station d'épuration sera gênante pour les unités d'habitation.

«Le port marchand ne trouve pas une situation favorable le long du rivage entre Ouchy et la Chamberonne.

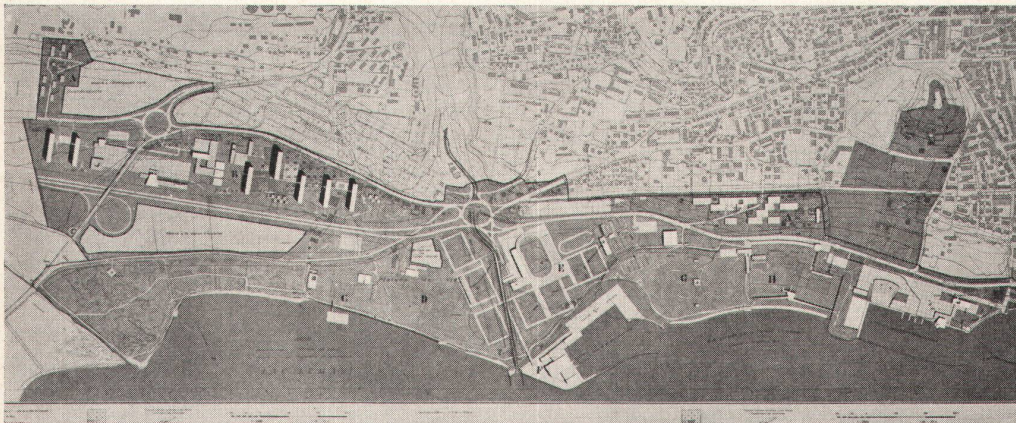
«Les expériences faites à l'étranger indiquent qu'il serait préférable de placer un centre de télévision dans une zone adéquate et permettant un développement futur.»

Il est à remarquer que deux projets dont le parti est bien affirmé n'ont fait l'objet que d'un achat, étant donné qu'ils ne respectaient pas toutes les conditions du programme.

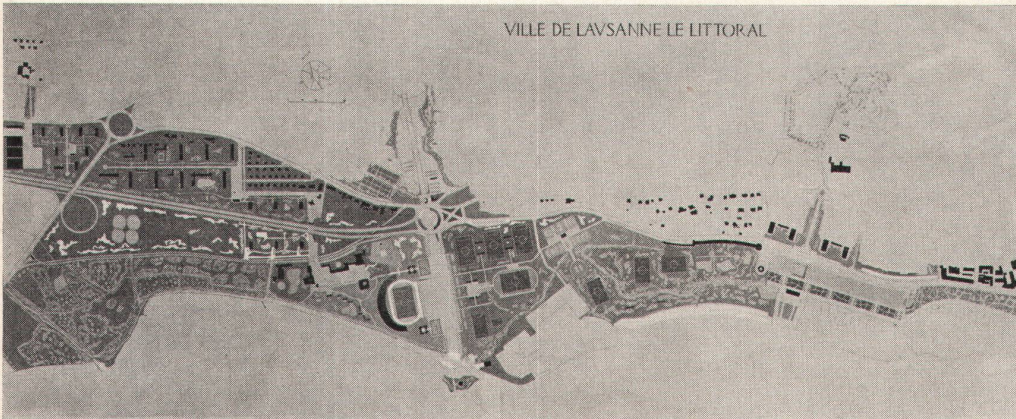
Si nous tenons à féliciter le jury d'avoir dit les choses clairement, nous regrettons cependant, avec une certaine surprise, qu'il n'ait pas mentionné dans son rapport les remarques qu'on attendait au sujet des cités d'habitation qui constituent pourtant une partie essentielle du programme.

En effet, les concurrents avaient à prévoir une zone d'habitation pour une population de 4 à 5000 habitants, comportant toutes les installations nécessaires à la vie d'un tel quartier. C'est dans l'aménagement de ces quartiers que se trouvait certainement la grande difficulté du concours. Les concurrents essayèrent de résoudre le problème suivant des solutions fort différentes tant dans l'échelle que dans les emplacements.

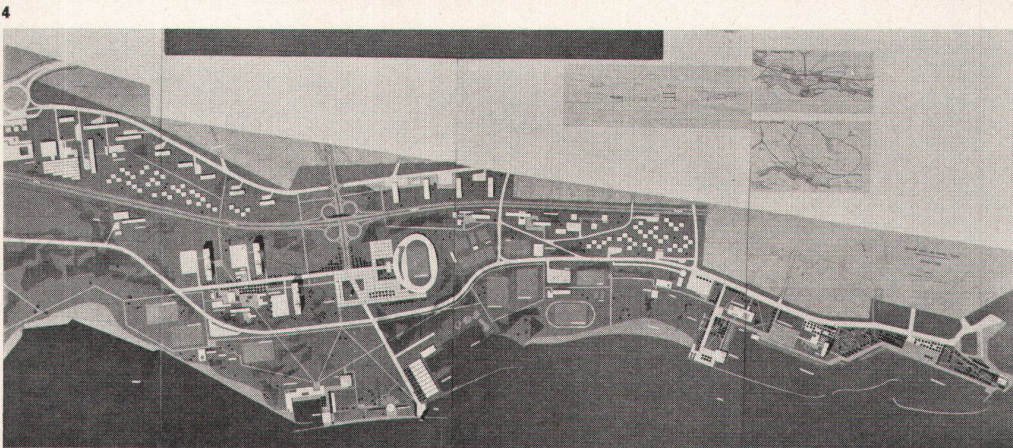
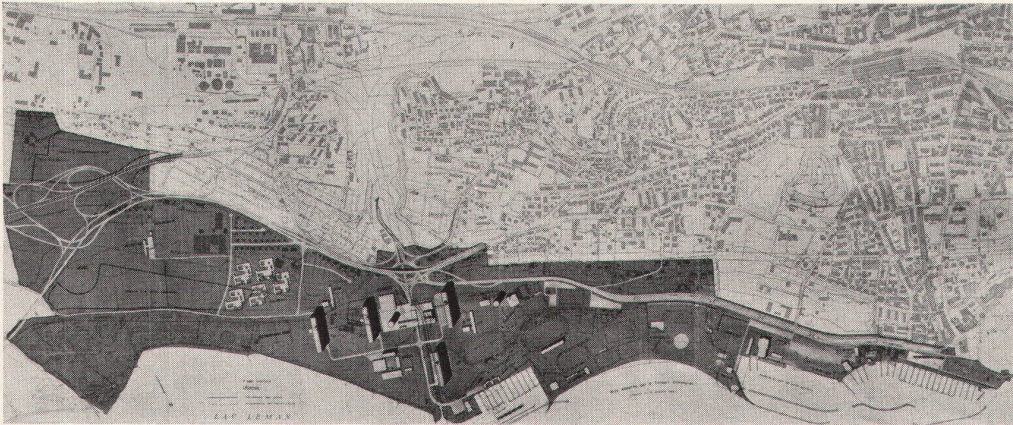
Parmi les projets primés se trouvent aussi bien des bâtiments de 70 m de hauteur que des modestes cités en tapis. Selon que l'on adopte l'une ou l'autre de



2



3



4 Achat. F. Aubry, M. Lévy, J. Lonchamp, A. Plancherel, C. Wasserfallen

5 Achat. R. Keller, Schaffner et Schlup, E. Musy, P. Baud, B. Schmid, P. Daves

ces solutions, la nature du site et la silhouette du paysage risquent d'être fortement modifiées.

Si nous avons de bonnes raisons de croire que les autorités tireront la conclusion toute naturelle du résultat de ce concours, soit l'étude d'un plan d'aménagement de toute la région lausannoise, on se sent moins rassuré quant aux conséquences que pourraient avoir les diverses propositions pour la zone d'habitation. On se demande même s'il est possible d'envisager dans cette région la construction d'une cité pour 4 à 5000 personnes.

Nous sommes certains que seule l'étude d'un plan d'urbanisme général donnera la réponse. Et si ce concours a prouvé une telle nécessité, il aura pleinement rempli son but.

F. Brugger

Basler Chronik

Die Nähe der Großratswahlen und der Ersatzwahlen für Bundesrat Tschudi gibt

der Basler Politik Auftrieb. Echte und bestellte Interpellationen schaffen Gelegenheit, bisher wohlgehetes Material in die Öffentlichkeit zu tragen. Und je mehr sich die ideologischen Unterschiede zwischen den Parteien verwischen, desto lieber entnimmt man den Stoff der parteipolitischen Auseinandersetzung dem städtischen Alltag, dem Bau- und Verkehrswesen.

Der rasche Fortschritt der deutschen und schweizerischen Autobahnprojekte erzeugt bei den Baslern den Albtraum, ihre Stadt werde plötzlich das fehlende Glied einer sonst perfekten Kette sein. Bevor man die Anfahrts- und Abnahmesysteme baut, stellt sich aber die bange Frage: Ist Basel Ziel oder Durchgangsort? Und wenn nur Durchgangsort, wird nicht auch der Vorbeifahrende einen Blick von der Pfalz tun wollen? Würde sich der internationale Verkehr doch mit dem städtischen mischen, oder würde er Gebrauch machen von einem Zwischenstück, das unter dem Hörnli das deutsche Autobahnende mit dem schweizerischen direkt verbände?

Vor einem Trugschluß muß vor allem gewarnt werden: Manche glauben, diese Umfahrungenssysteme für den internationalen Verkehr entlasten die Zufahrtsstraßen zur Innerstadt. Aber die Verkehrsmisere wird von den Stadt- und Vororts-

bewohnern selber erzeugt; diese bilden auch die Verkehrsspitzen bei Arbeitsbeginn und -schluß; den sehr viel gleichmäßiger anfallenden Fremdenverkehr vermöchten unsere Straßen wohl noch zu bewältigen. – Zum Problem der Zu- und Abfahrtstraßen zu den Autobahnen hat eine Fachkommission aus Mitgliedern des BSA und SIA dem Baudepartement eine neue Lösung unterbreitet, die mit einem Tangentenring von Umfahungsstraßen arbeitet.

Deutlich im Vorfeld der Wahlen erkundigte sich ein Liberaler nach dem Stand der Revision des Hochbautengesetzes. Hier hofft mancher auf Lockerung, mancher auf strengere Fassung, je nachdem es ihn betrifft. In dem bevorzugten Villenquartier Bruderholz ist eine Verärgerung ausgebrochen, weil einzelne Besitzer ihre Villa zu Etagenhäusern umbauen wollen, während andere finden, das widerspreche dem Villencharakter des Quartiers. Nun schreibt unser Baugesetz die Nutzungsweise der Wohnhäuser nicht vor; es legt lediglich die äußeren Maße fest. – Einige Steinwurfweiten südlich vom Schauplatz dieser Ereignisse ist das anders; dort gilt das neue basellandschaftliche Baugesetz, das jeweils deutlich den Nutzungsscharakter der Bauten einer Zone definiert – in dieser Gegend Einfamilienhäuser.

Es ist zu vermuten, daß bei einer Neufassung starke Lobbies auf eine Verdichtung der Überbauung hin arbeiten werden; unter dem Motto der Sparsamkeit mit dem knappen Bauland des Stadtkantons wird man besonders auf vermehrte Zulassung von Hochhäusern drängen. In diese Richtung zielt wohl auch die neue «Baumschutzzone» im Rahmen des zu erweiternden Grünzonenplans, die in gewissen Gebieten den Baumbestand erhalten will, ohne ein Bauverbot auszusprechen. Da wird wohl oft das Hochhaus der einzig mögliche Kompromiß sein. Sind wir aber schon so sicher, mit dieser Wohnform die städtebauliche Generallösung für die nächsten hundert Jahre gefunden zu haben? L.B.

Bauchronik

Das Hochhaus «Zur Palme» wird gebaut

In unserem März-Heft des Jahres 1957 haben wir das Projekt für das Geschäftshaus «Zur Palme» in Zürich publiziert, das sowohl in städtebaulicher als auch in architektonisch gestalterischer Hinsicht für Zürich eine interessante und