

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 48 (1961)
Heft: 10: Verkehr und Städtebau

Rubrik: Der kleine Kommentar

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: 14.01.2026

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



6



7



8

6
Die SAFFA-Insel am linken Seeufer, heute ein verlassenes Eiland

7
Der automatische Springbrunnen im Belvoirpark, eine etwas fragwürdige, aber vielbewunderte Errungenschaft der G/59 (nachts mit vielfarbigem Lichteffekt)

8
Eintöniger Kinderspielplatz in den ehemaligen Anlagen der G/59

Photos: Fritz Maurer

ken an den Ufern des Zürichsees entwickelt und verwirklicht wurden, zeigen unsere Bilder. Vielleicht haben andere Orte Positiveres geleistet? Fritz Maurer

Der kleine Kommentar

Cicero und das Landgeschäft

Die Erinnerung an die Schulzeit besitzt für jedermann eine ganz bestimmte und oft eine stark bestimmende Bedeutung, ob er's nun wahrhaben will oder nicht. Auch für den Basler trifft dies zu, und ganz besonders, wenn er seine Schulzeit im Humanistischen Gymnasium, im alten «Gummeli» am Münsterplatz, verbracht hat. Die besondere Atmosphäre des alten verwinkelten Schulhauses und seine fest verankerten Traditionen und Gebräuche werden ihn als Eindruck zeitlebens begleiten. Denn während seiner ganzen Schulzeit wird ihm vor Augen gehalten, daß er sein Wissen an einem der ältesten Gymnasien Europas mit mehrhundertjähriger Geschichte empfange und daß hier manch später erfolgreicher Mann seinen Caesar entziffert, seinen Cicero gebüffelt und seinen Homer deklamiert habe. Und ob er nun seine lateinischen Vokabeln mit der Leichtigkeit des Primus oder mit den Seufzern des Schulmüden lernt, immer wird er mit einem gewissen Stolz die Würde des Ortes und die traditionsgelehrte Atmosphäre in sich aufnehmen. Ergriffen von der Feierlichkeit der Stunde marschiert er dann jeweils im Frühling zur Schlußfeier in die Martinskirche, um dort je nachdem einen Preis in Form eines lehrreichen Buches oder auch keinen zu erhalten. Wenn er aber viele Jahre später als Bankdirektor oder in der Chemischen residiert, der Cicero ihm wieder zum verschloßenen Buche geworden ist und er von der «Odyssee» nur noch den ersten Hexameter kennt, so wird ihm doch die Atmosphäre des Gymnasiums und der ganz bestimmte Schulzimmergeruch unvergänglich bleiben. Nun, das alte Gymnasium «auf Burg» konnte dem Wissensdurst und dem Geburtenüberschuß unseres Jahrhunderts nicht mehr allein genügen. Man hat verschiedene Gymnasien in anderen Stadtteilen gebaut, obwohl es eine verlockende Idee gewesen wäre, alle Gymnasien in den Häusern des Münsterplatzes unterzubringen und ihnen den Genius loci des alten «Gummeli» zu schenken. Auch heute ist wieder ein neues Gymnasium notwendig geworden, und man suchte nach einem Platz am Rande der Stadt, um den Kindern der Vororte einen kürzeren Schulweg zu ermöglichen. Den Platz für ein ausgewachsenes Gymnasium zu finden, ist in Basel allerdings ein schwieriges Unternehmen, denn das Land ist Mangelware, und auch dem Staat sind die Reserven ausgegangen.

Wer heute Land besitzt, und seien es auch nur einige wenige Quadratmeter an strategisch wichtiger Stelle, der ist König im Reiche Basel. Auch der Staat muß sehen, auf welche Weise er das Land findet, das er für seine Aufgaben benötigt. Das Land für das Gymnasium hat man nun gefunden, zwischen Riehen und Basel in der Nähe des alten Gutes «Bäumlihof». Ein schöner Ort fürwahr, neben dem stattlichen Hofgut mit seinen Parkanlagen und alten Bäumen, außerdem günstig gelegen für die Schüler Kleinbasels und der Gemeinde Riehen. Leider war das Land jedoch nur zu kaufen, wenn man die am Grundbesitz beteiligten Architekten ebenfalls übernahm, ein Landgeschäft, wie es heute oft üblich ist und darum auch dem Staate in seiner Not zugebilligt werden muß.

Nur eben, für ein Gymnasium scheint dem Kommentator dieses Landgeschäft als Grundlage der Architektur etwas zweifelhaft. Es sei damit keinesfalls etwas gegen die betreffenden Architekten gesagt, denn sie können ja nichts dafür, daß dieses Land ihrer Familie gehört, und außerdem haben sie auf der gleichen Grundlage bereits einmal ein Schulhaus für den Staat gebaut, ganz in der Nähe des projektierten Gymnasiums. Der Kommentator hat bereits früher einmal den Einfluß der Landknappheit auf die baslerische Architektur kommentiert, und auch heute scheint ihm, ohne daß er das Projekt der Architekten gesehen hätte, daß zum Beispiel ein Wettbewerb die bessere Grundlage für die Atmosphäre des zukünftigen Gymnasiums geben würde als ein Landgeschäft. Den betreffenden Architekten würde es ja freistehen, an diesem Wettbewerb ebenfalls teilzunehmen. Nur eben, die Landgeschäfte scheinen den Basler Baubehörden besser zu liegen als die Wettbewerbe.

Im alten Gymnasium am Münsterplatz sind es die Zeit und die Tradition, die die Atmosphäre der Schule geprägt haben. Dem neuen Gymnasium wird neben den Lehrern in erster Linie die architektonische Konzeption das bestimmende Gesicht geben. Der alte Cicero wird zwar auch wieder dabei sein; die Architektur wird er jedoch nicht kommentieren, er hat seine Anklage gegen andere, längst verjährte Geschäfte erhoben. Auch den Schülern wird voraussichtlich die Mathematiknote wichtiger sein als die architektonische Konzeption ihres Schulzimmers. Und trotzdem ist diese Konzeption und die daraus entstehende Atmosphäre für den ganzen Schulbetrieb von wesentlicher Bedeutung.

In Zürich ist vor einem Jahr ein neues Gymnasium fertiggestellt worden, das durch die Klarheit seiner Konzeption und durch die architektonische Konze-

quenz in seiner Durchbildung zu einer der maßgebenden Schulbauten unserer Zeit geworden ist. Es ist ein ausgesprochen moderner Bau, und seine architektonische Qualität wird trotz den Diskussionen, die er im Volk entfesselt hat, und trotz den kleinlichen Nörgeleien einzelner Lehrer die Atmosphäre des neuen Gymnasiums stark bestimmen. Im Gegensatz zum alten «Gymmeli» ist es ein Gymnasium unserer Zeit, aus dem die Akademiker unserer Zeit hervorgehen, wobei sie als bestimmenden Eindruck ihrer Schulzeit den Eindruck ihres Schulhauses mitnehmen werden. Auch die Behörden des Kantons Baselland müssen infolge des neuen Schulabkommens in den nächsten Jahren eine ganze Reihe von Gymnasien erstellen. Sie haben deshalb vor wenigen Wochen einen Kredit für die Durchführung verschiedener Wettbewerbe bewilligt. Auch dort ist man offenbar der Überzeugung, daß auf dem Wege der Konkurrenz und der Selektion am ehesten die Garantie für eine gute architektonische Lösung gegeben ist. So bleibt nur zu hoffen, daß die Wiedervereinigung möglichst bald die Basler Baubehörden von dem Druck des Landmangels befreit und ihnen damit wieder etwas mehr Freiheit in ihren Entscheidungen erlaubt.

Der Kommentator

Städtebau

Ein Plan für Tokio 1961

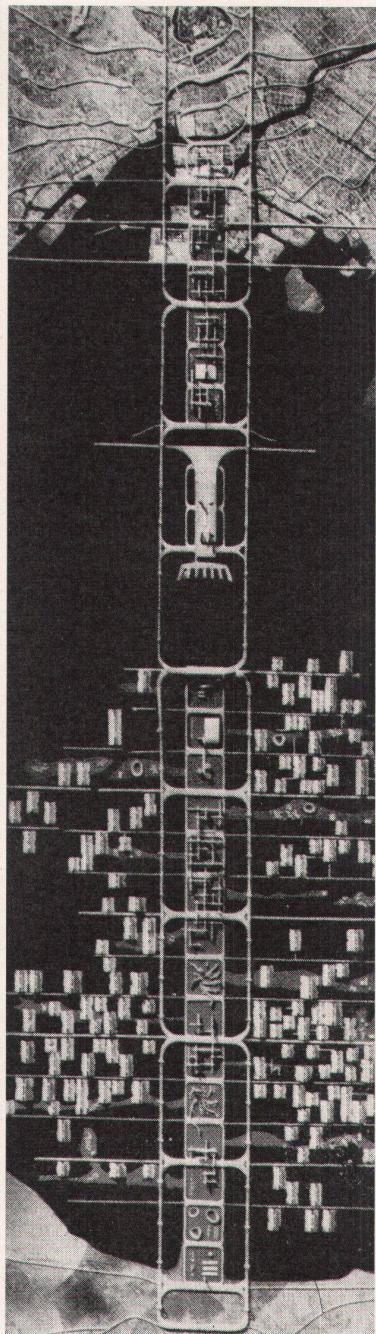
Ein Team unter der Leitung des bekannten japanischen Architekten Kenzo Tange legt uns in einer wohlfundierten städtebaulichen Untersuchung einen Plan für die zukünftige Entwicklung Tokios vor. Der Vorschlag ist insofern bemerkenswert, als er sich grundsätzlich mit dem Problem der Megalopolis oder Riesenstadt (= Stadt mit 10 Millionen Einwohnern und mehr) auseinandersetzt und aus den analytischen Erkenntnissen heraus eine Reorganisation der Stadtstruktur vorschlägt, die das heute vom Erstickungstod bedrohte Stadtgebilde wieder lebensfähig machen soll.

Der Versuch, eine neue räumliche Ordnung zu finden, in welcher sich die Struktur der Stadt, das Verkehrssystem und die Architektur wieder in eine organische Einheit zusammenfindet, erinnert stark an Le Corbusiers «Plan voisin» für Paris aus dem Jahre 1925.

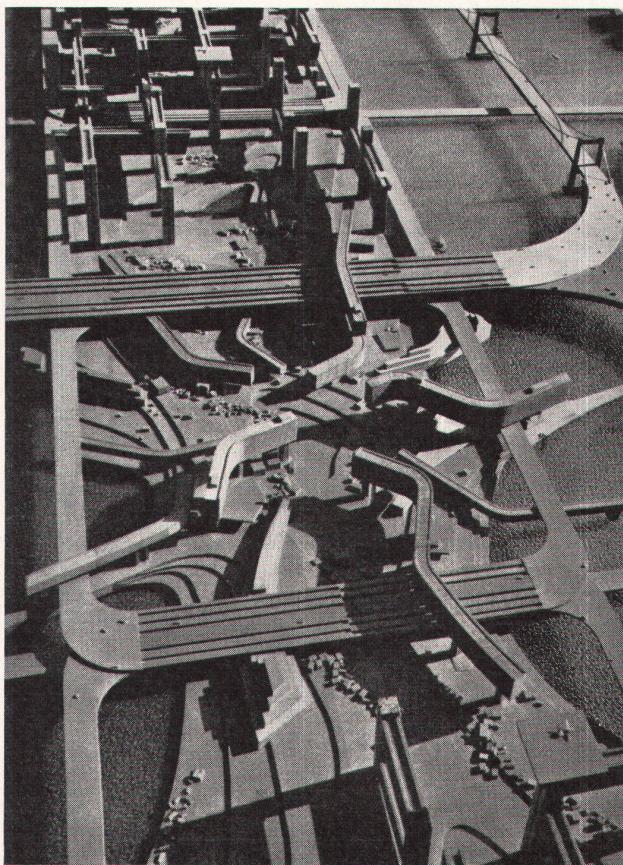
Die Arbeit des Teams von Kenzo Tange geht von folgenden Überlegungen aus: Die Megalopolis ist eine neue Erscheinung des 20. Jahrhunderts. Ihre Entstehung beruht nicht auf einer anomalen oder krankhaften Wachstumsentwicklung, sondern sie ist notwendiger Angelpunkt für die Funktionen der mechanisierten Gesellschaft.

Charakteristisch für die Megalopolis ist die Erfüllung sogenannter tertiärer Funktionen, das heißt Funktionen der Verteilung, des Verbrauchs, der Reklame, der Forschung, der Verwaltung. Diese Funktionen bedingen neben den indirekten Verbindungs- und Übertragungsmöglichkeiten wie Telefon und Television vermehrte direkte Verkehrsbeziehungen. Der gut funktionierende Verkehr, das heißt nicht nur der tägliche Berufsverkehr, sondern vor allem der ständig fluktuierende Besucherverkehr, wird deshalb zur Voraussetzung für das Bestehen der Megalopolis.

Alle Riesenstädte und Tokio im besondern sind heute von der Lähmung bedroht, indem der riesige in das Zentrum einströmende Verkehr nicht mehr bewältigt werden kann. Die öffentlichen Verkehrsmittel sind ungenügend, unbequem und erlauben kein individuelles Erreichen des Ziels. Der private Verkehr wird sich vermehrt durchsetzen. In den heutigen Städten fehlen ihm sowohl Verkehrs- wie Parkierungsfläche. Die Entwicklung der heutigen 10-Millionen-Städte zu 15-Millionen-Städten in kurzer Zeit ist sicher. Konnte mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (Eisenbahn und



2



1

Plan der Stadterweiterung in der Bucht von Tokio

1 Geschäft- und Verwaltungszentren in der Mitte der Straßenachse

2 Gesamtspektrum der Stadterweiterung. Oben bestehende Stadt, senkrecht neues Straßen- system mit eingeschlossenen Geschäfts- und Verwaltungszentren, links und rechts der Achse Wohngebiete auf dem Wasser