

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 53 (1966)
Heft: 1: Universitätsgebäude in England

Rubrik: Fragment

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: 08.02.2026

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

Fragment

Die Schule als offenes Haus

Man sprach von neuen Aufgaben der Schule ... Die Klasse für Innenausbau an der Basler Gewerbeschule hatte zur Diskussion eingeladen. Ihr interimistischer Leiter Kurt Culetto wollte seinen Schülern zeigen, wie man ein Problem – in diesem Falle die Gestaltung des Klassenraumes – von der Wurzel her anpackt und dabei auch jene Aufgaben bedenkt, die die Zukunft erst stellt.

Der Rahmen illustrierte das Thema: es war das erstemal, daß wir die Gewerbeschule zu einer abendlichen Diskussion betraten. Die Hofbeleuchtung akzentuierte die Architektur und stellte die große Stele von Hans Arp noch stärker ins Zentrum. Unter dem schützenden Verbindungsgang begrüßte man die ersten Bekannten. Im Sommer ergäbe dieser Hof einen bezaubernden Treffpunkt.

Die Anwesenheit des neuen Rektors Emil Ruder gab der Veranstaltung Gewicht. Man sprach von neuen Aufgaben der Schule ... Roland Gross war aus Zürich gekommen. Er schlug die Themen an: Bastelecke, damit beginnt es; Gemeinschaftsarbeit; Umstellungsmöglichkeiten im Klassenzimmer. Mehrfache Verwendbarkeit der Räume. Die Rolle der Halle. Die Bedeutung des Schulhauses für die Gemeinde, das Quartier. Die große Investition eines Schulhauses soll möglichst umfassend ausgenutzt werden. Das oft wertvolle Areal muß auch am Abend zugänglich und belebt sein. Abendkurse, Vorträge könnten veranstaltet, Hobbyräume weiter benutzt, Hofanlagen und Gärten weiter begangen werden.

Hat der Referent das alles gesagt, oder lag es nur in der Luft? Wollte man es erst später vorbringen? Ich weiß es nicht. Leider konnte die vorgesehene Diskussion nicht stattfinden, da der Abwart ein längeres Verbleiben im Schulhaus nicht gestattete. Er wolle das nicht einreißen lassen, soll er mit schöner Offenheit erklärt haben.

L. B.

1 Die Wohnbevölkerung Berns innerhalb der 20-Minuten-Grenze

Stadtchronik

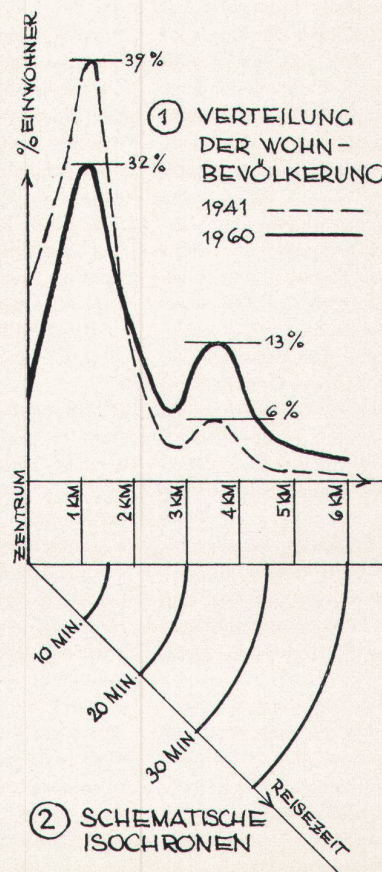
Berner Stadtchronik

Die öffentlichen Verkehrsmittel und die Agglomeration

Obwohl Bern noch keine Verkehrszusammenbrüche kennt und vorläufig die meisten Leute nach wie vor zum Mittagessen nach Hause fahren, ist diese Stadt natürlich nicht von der in allen Städten der industrialisierten Welt aufgetretenen Entwicklung des Verkehrs verschont geblieben. Diese Entwicklung charakterisieren vor allem zwei Phänomene:

1. Es beteiligen sich immer mehr und mehr Menschen am fahrenden Verkehr.
2. Es wählen immer mehr und mehr Menschen zu diesem Zweck das eigene Automobil.

Beide Phänomene werfen Probleme auf. Doch wird nur das zweite wirklich ernsthaft angegangen. Über das erste Phänomen unterhalten wir uns eigentlich nur in Konversationsform. Wir unternehmen nichts. Wir wollen gar nicht. Wir ahnen, daß für unsere «tertiäre» Lebensweise das «vivere non est necesse, navigare necesse est» in leichter Variation erneut zu einem Wahlspruch geworden ist, zu



dessen Ergründung oder gar Beeinflussung technische Überlegungen nicht ausreichen.

Viel mehr beschäftigt den Planer das zweite Phänomen. Hier spielen neben emotionellen auch sehr handfeste, mit Stoppuhr und Buchhaltung erfaßbare Faktoren mit. Daß Umherfahren notwendig ist, damit hat sich der Planer abgefunden, aber nicht damit, daß diese Aktivität unbedingt im privaten Automobil stattfinden solle. Der Individualverkehr läßt sich kaum kontrollieren und nimmt überdies, sowohl rollend wie ruhend, enorme Flächen in Anspruch. Es gibt nun Planer, die gegen die Ausbreitung des Autos im Stadtverkehr vor allem mit zwei Waffen kämpfen: mit dem Parkverbot und mit Aufrufen zur Benützung öffentlicher Massentransportmittel. Beide Waffen sind aber heute bis fast auf den Griff abgestumpft, den jene Planer dessenungeachtet noch immer krampfhaft umklammert halten. Sie behaupten steif und fest, die Fahrer der heute im Zentrum Berns befindlichen Autos könnten ebensogut das Tram oder den Bus nehmen. Und, fügen sie grimmig hinzu, das werden sie schon noch erzwingen. Von solchen Erklärungen unbeeinflusst geht aber die Entwicklung den entgegengesetzten Weg. Es gibt immer mehr Menschen in der Agglomeration, die ohne eigenes Automobil das Zentrum der Stadt nur mit unzumutbaren Zeitverlusten erreichen.

Markus Hohl hat eine Dissertation geschrieben, in der eine Karte der Isochronen für die Agglomeration vorkommt. Aus ihr geht hervor, daß man von jedem Punkt der Agglomeration aus den Rand einer in der Innerstadt abgetrennten Kernzone mit Bus oder Tram in 45 oder weniger Minuten erreichen kann. Das eigentliche Stadtgebiet liegt innerhalb der 20-Minuten-Grenze, und die 10-Minuten-Grenze gleicht einem Kreis mit 1,5 km Radius, innerhalb dessen die Hälfte der Einwohner Berns (nicht der Agglomeration) wohnt. Mit andern Worten: 50% der Einwohner der Gemeinde Bern erreichen den Rand dieser Kernzone in 10 oder weniger Minuten.

Gerade diese auf den ersten Blick für die Verkehrsbetriebe so schmeichelhaft erscheinenden Feststellungen enthüllen den Grund, warum das Bus- und Tramsystem in seiner heutigen Form fast ohne Einfluß auf die künftige Strukturentwicklung der Agglomeration und auf die Verwendung des privaten Autos sein wird. Wir wollen die Isochronenkarte einmal mit einer andern Aufzeichnung der gleichen Dissertation kombinieren. Beide Zeichnungen wurden hier für den vereinfachten Gebrauch stark schematisiert, in der Hoffnung, auf diese Weise eine von lokalen Eigentümlichkeiten unabhängige