

Editorial

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Preface**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **93 (2006)**

Heft 6: **Neuchâtel et cetera**

PDF erstellt am: **24.04.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Editorial

Si on regarde autour de soi dans les gares suisses, on peut souvent découvrir de grandes peintures murales, qui, couramment orientées vers le tourisme, représentent la région environnante sous son meilleur jour. Parfois un peu cocardières, et pourtant souvent de bonne qualité artistique, elles dépeignent des paysages héroïques ou relatent des idylles aujourd'hui quasiment disparues. En 1937–1939, le hall de la gare de Neuchâtel, en Suisse romande, fut orné de trois grandes fresques murales de Georges-Henri Dessoulavy, natif de La Chaux-de-Fonds: «Le Doubs» (le fleuve Français prenant source dans le Jura), «La Plage» et «Le Port». Aujourd'hui, les escaliers mécaniques descendant vers le passage souterrain menant aux quais, sont juste à côté du «Port», pourtant, peu de voyageurs gratifient cette représentation monumentale d'un regard. Au premier plan posent trois femmes vêtues d'un aperçu de la mode vestimentaire des Années Trente et d'éléments d'habit traditionnel de Neuchâtel; au centre, on s'affaire autour d'un voilier, et à l'horizon émergent les «quatre-milles» des Alpes Bernoises. Neuchâtel tout craché – il y a soixante-dix ans. Cette peinture qui a traversé les ans, deux jeunes gens qui n'y prêtent pas la moindre attention, et l'infrastructure moderne de la gare sont assez éloquents.

Le chef-lieu fait aujourd'hui partie, à l'échelle de la suisse, des petites villes de taille moyenne. Au pieds du Jura et à peu près à mi-chemin entre le Bassin lémanique avec ses deux grandes villes Genève et Lausanne, et les métropoles en pleine expansion que sont Bâle et Zurich, Neuchâtel s'est retrouvée, au cour du siècle dernier, mis à l'écart des grands centres économiques. La ville et le Canton de Neuchâtel ne se battent certes pas pour leur survie, mais depuis une bonne dizaine d'années, politiques et économie cherchent le renouveau qui pourrait hisser la région dans une catégorie supérieure. Une partie de cette stratégie réside dans les investissements urbanistiques et dans les transports, qui, avec le renouvellement et le développement d'infrastructures publiques et privées donnent un nouveau ton et offrent la possibilité de se faire remarquer grâce à une architecture de qualité.

Une part importante de ce cahier *et cetera* est dédiée à Neuchâtel, car la ville, avec son potentiel économique et culturel limité, connaît un sort que beaucoup d'autre villes de tailles similaires partagent – en Suisse comme ailleurs. Si ce calcul permet d'éviter, grâce à une croissance et un effort pour une qualité urbaine et architecturale la relégation dans une ligue inférieure, il permet – peut-être – même une ascension; rien ne peut encore le dire. Beaucoup de choses bougent de façon prometteuse à Neuchâtel. Le nouveau côtoie l'ancien, on se remet à construire, on assainit, on restaure. Qui sait, les fresques de gare de Dessoulavy connaîtront peut-être elles aussi un nouveau printemps.

La rédaction

Editorial

If you take a look around older railway stations you can often find large murals that are directed primarily at tourists and illustrate some of the most attractive features of the local region. Although at times rather folksy, these paintings are often of a decent artistic quality or tell a tale of idylls that have long since vanished. The hall of the railway station in Neuchâtel in western Switzerland was provided with three such large murals (1937–1939) by the painter Georges-Henri Dessoulavy who was born in La Chaux-de-Fonds: "Le Doubs" (a river in the Jura region whose source lies in France), "La Plage" (a beach scene) and "Le Port". Directly beside this painting of the harbour escalators today bring one down to an underground passageway leading to the platforms but hardly a single traveller bestows as much as a glance at the monumental painting. Three women posing in the foreground are dressed in a mixture of typical 1930s fashions and elements of traditional Neuchâtel costume, in the middle-ground work is being carried out to a sailboat, while the four thousand metre-high peaks of the Bernese Alps rise at the distant horizon. Neuchâtel as it lived and breathed – seventy years ago. This dated image, two young people that apparently couldn't care less about it, and the modern railway station infrastructure can here be understood as a highly symbolic illustration.

In Swiss terms this canton capital is a medium-sized town. Situated at the foot of the Jura mountains, about halfway between Lake Geneva basin with the large towns of Geneva and Lausanne and the booming metropolitan regions of Basel and Zurich, in the course of the last century Neuchâtel gradually dropped out of the league of the large business cities. Although the town and canton of Neuchâtel are not exactly fighting for their life, for at least a decade politicians and business people have been trying to lift the region into the next highest category of interesting locations. Part of the strategy is based on equipping the town with urban and transport facilities that are combined with the renewal and expansion of public and private infrastructures to place new accents and that also offer an opportunity to attract interest by means of high-quality architecture.

A significant part of this issue is devoted to Neuchâtel precisely because this town with its limited economic and cultural potential shares a common fate with many other towns of a similar size – in Switzerland and elsewhere. Whether the plan to prevent relegation to a lower league by means of growth and improvements in urban and architectural quality and to perhaps even move up to a higher league will work out in the end, is impossible to say as yet. But in Neuchâtel there are certainly many promising developments, new elements are being added to old, construction, renovation and restoration work is proceeding apace, allowing us to hope that some day even Dessoulavy's railway station paintings may experience a new spring.

The editors

Editorial



Wer sich in älteren Bahnhöfen der Schweiz umsieht, entdeckt häufig grosse Wandbilder, die oft touristisch ausgerichtet die jeweilige Region von ihrer besten Seite zeigt. Manchmal etwas heimattümelnd und doch von anständiger künstlerischer Qualität zeigen sie heroische Landschaften oder erzählen von heute verblichenen Idyllen. Die Halle des Bahnhofs im westschweizerischen Neuenburg versah der in La Chaux-de-Fonds geborene Georges-Henri Dessoulavy 1937–1939 mit drei grossen Wandmalereien: «Le Doubs» (der in Frankreich entspringende Fluss im Jura), «La Plage» (ein Strandbild) und «Le Port». Gleich beim Hafenbild führen heute Rolltreppen in die Unterführung zu den Gleisen, doch es gibt kaum Reisende, welche die monumentale Darstellung eines Blickes würdigen. Im Vordergrund posieren drei Frauen in einem Verschnitt der Kleidermode aus den Dreissigern und Versatzstücken der traditionellen Neuenburger Tracht, im Mittelgrund wird an einem Segelboot hantiert, und am Horizont tauchen die Viertausender der Berner Alpen auf. Neuenburg, wie es leibt und lebt – vor siebzig Jahren. Das in die Jahre gekommene Bild, zwei junge Menschen, die sich einen Deut darum kümmern, und die moderne Bahnhofinfrastruktur mögen sinnbildlich vieles illustrieren.

Der Kantonshauptort gehört heute im schweizerischen Vergleich zu den kleinen Städten mittlerer Grösse. Am Jurafluss, etwa auf halber Strecke zwischen dem Genferseebecken mit den grossen Städten Genf und Lausanne und den boomenden Metropolitanregionen Basel und Zürich gelegen, ist Neuenburg im Laufe des letzten Jahrhunderts ins Abseits der grossen Wirtschaftsmetropolen geraten. Stadt und Kanton Neuenburg kämpfen zwar nicht um ihr Überleben, aber seit einem guten Jahrzehnt bemühen sich Politik und Wirtschaft um einen Aufbruch, der die Region in eine nächsthöhere Kategorie interessanter Standorte hieven könnte. Teil der Strategie ist die urbanistische und verkehrstechnische Aufrüstung, die mit der Erneuerung und Erweiterung öffentlicher und privater Infrastrukturen neue Akzente setzt und Gelegenheit bietet, sich mit qualitätvoller Architektur auf sich aufmerksam zu machen.

Ein gewichtiger Teil dieser et cetera Nummer ist Neuenburg gewidmet, weil die Stadt mit ihrem begrenzten wirtschaftlichen und kulturellen Potential ein Schicksal teilt, das viele andere Städte ähnlicher Grösse kennen – in der Schweiz und anderswo. Ob das Kalkül aufgeht, mit Wachstum und Bemühungen um urbanistische und architektonische Qualität die Relegation in die nächstuntere Liga zu verhindern, ja vielleicht sogar den Aufstieg zu schaffen, ist noch nicht abzusehen. In Neuenburg ist Vielversprechendes im Gang. Neues gesellt sich zu Altem, es wird weitergebaut, saniert und restauriert. Vielleicht, dass sogar Dessoulavys Bahnhofsbilder dereinst einen neuen Frühling erleben.

Die Redaktion

Georges-Henri Dessoulavy, «Le Port», eines von drei Wandbildern in der Halle des Bahnhofs von Neuenburg, 1937–1939. – Bild: Nott Caviezel