

Zeitschrift: Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 9 (1955)

Heft: 6

Rubrik: Planung und Bau

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.02.2025

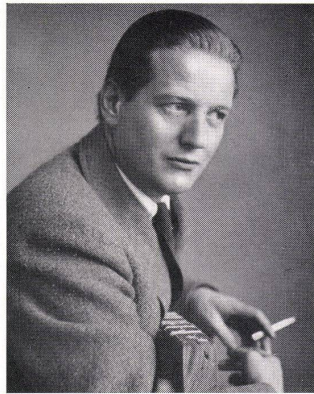
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Verkauf
durch Simmen & Co
Zürich, Brugg,
Lausanne

SOLAND-STOFFE

für
Wiederverkäufer
und Architekten
durch Soland & Co, Zürich



Hans G. Knoll †

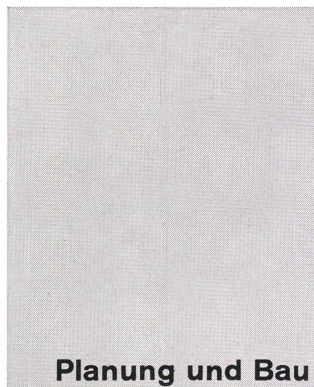
Am 8. Oktober 1955 kam Hans Knoll bei einem Autounfall in Kuba ums Leben. 1914 in Stuttgart geboren, ging er 1938 nach den Vereinigten Staaten. Ein Jahr später gründete er die Hans Knoll Möbelschmiede. Aus diesen Anfängen in ganz kleinem Rahmen entstand 1946 die Knoll Associates Inc. in New York und 1953 die Knoll Textiles.

Im Laufe der folgenden 9 Jahre hat Hans Knoll eine Weltorganisation des modernen Möbels aufgebaut. Seine vorbildlichen Ausstellungsräume in New York City, Boston, Chicago, Dallas, Detroit, Miami, San Francisco und Washington, seine 3 Fabrikbetriebe in Pennsylvania, seine Büros, Fabriken und Ausstellungsräume in Belgien, Deutschland, Frankreich, Kanada, Kuba, Schweiz, Skandinavien und Venezuela, die in diesem kurzen Zeitraum geschaffen wurden, zeugen von seiner enormen Arbeitskraft. Dieser Aufbau einer kaufmännischen Organisation in so kurzer Zeit bedeutet an und für sich eine große Leistung. Bewundernswürdiger erscheint uns noch das Ziel, das sich Hans Knoll gesetzt hat. Er sammelte in der ganzen Welt Modelle, die besten modernen Stil verkörpern und sich zur industriellen Herstellung eignen. Nicht die kaufmännische Organisation, sondern die ideale Führung hat seine größte Aufmerksamkeit beansprucht. Er war überzeugt, daß der kaufmännische Erfolg sich einstellen müsse, wenn er selbst vom formalen Wert eines Modells durchdrungen sei. Seine Methode stellte gewissermaßen das Gegenteil der amerikanischen Marktforschung dar. Nicht der allgemeine Markt, sondern die persönliche Überzeugung war maßgebend bei der Annahme oder Ablehnung von Modellen.

Eine große Hilfe wurde ihm Florence Knoll als ebenbürtige Mitarbeiterin. Aus der Schule von Mies von der Rohe herkommend, verband sie seine Unbestechlichkeit des Urteils mit einer großen Arbeitskraft und einem überdurchschnittlichen Können zur Gestaltung von Räumen und Schaffung von neuen Modellen. Es entstanden Einrichtungen und Ausstellungen, die auf lange Zeit hinaus vorbildlich sein werden. Florence Knoll erwächst nun die Aufgabe, das Unternehmen in gleichem Sinn und Geist mit der Hilfe ihrer Mitarbeiter weiterzuführen.

Hans Knoll hatte eine besondere Gabe, Menschen zu gewinnen. Seine persönliche Lebenswürdigkeit und die Achtung, die ihm dank seiner konsequenten Haltung entgegengebracht wurde, hat ihm die Mitarbeit der ersten Architekten auf der ganzen Welt gesichert. Franco Albini, Harry Bertola, Pierre Jeanneret, Mies van der Rohe, Isamo Noguchi, Eero Saarinen, Tapiovaara um nur einige zu nennen, zählen zu seinen Mitarbeitern. Kaufmännisch betrachtet zählt die Knoll Associates nicht zu den ganz großen Weltfirmen, sie ist, am amerikanischen Markt gemessen, wohl nicht einmal ein sehr großes Möbelunternehmen. Der Name Knoll ist aber trotzdem unter den Architekten und andern interessierten Kreisen in der ganzen Welt bekannt und ein Begriff geworden. Der Begriff für kompromißlose moderne Möbel bester Form. Es ist die Idee, die Hans Knoll jederzeit dem materiellen Erfolg übergeordnet hat, die Idee, der er ohne abzuweichen während dieser 9 Jahre gefolgt ist, die ihm diese Weltgeltung zu Recht verschafft hat. Weil es ihm nicht in erster Linie um das gute Geschäft ging, gerade darum drängten sich die besten Mitarbeiter zu ihm, und gerade darum war es ihnen eine Bestätigung ihrer eigenen Leistung, wenn ihre Mitarbeit angenommen wurde. Hans Knoll selbst hat keine Möbel und Innenräume entworfen. Er hat aber die Ideen der Entwerfer in die Wirklichkeit umgesetzt und war so ein großer Anreger. Er hat mit seiner Begeisterungsfähigkeit die Architekten befruchtet, ihre Modelle in kompromißlosem Rahmen gezeigt und mit seiner Durchschlagskraft weltbekannt gemacht.

Knoll-Möbel sind heute richtungweisend. Wir werden diesen Richter und Freund sehr vermissen. Hans Knoll hat uns gezeigt, daß es möglich ist die Idee über den Kaufmann zu stellen und doch mit ihm zu verbinden und gerade in dieser Verbindung zu einem innern und äußern Erfolg zu führen. Es ist uns Trost und Ansporn für unsere eigene Leistung in dieser Zeit, die dem reinen materiellen Erfolg so großen Wert beimißt. R. G.



Planung und Bau

«Die einzigartige Chance, unsere zerstörten Städte nach modernen Grundsätzen wieder aufzubauen, ist zu achtzig Prozent vertan.» Das ist ein bitteres Wort. Wo immer Architekten zusammentreffen, bekommt man es zu hören, mehr als einmal. Diejenigen unter ihnen, die mit der Stadtplanung zu tun haben, kämpfen verzweifelt, wie man ihnen glauben mag, um den restlichen Spielraum, der noch zur Verwirklichung ihrer Pläne verfügbar ist. Die Erfolgsberichte der Gemeinden und Ministerien über soundsoviel tausend neu «erstellte» Wohnungen imponieren ihnen wenig, am Lokalstolz dieser oder jener restaurierten Stadt nehmen sie keinen Anteil, das Schlagwort vom deutschen Wirtschaftswunder ist ihnen ein Ärgernis.

Das Dilemma der Städteplanung

In der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 1. Oktober 1955 erschien, geschrieben von Helene Rahms, ein Bericht über eine Tagung in Kloster Loccum, an der die führenden Köpfe deutscher Städteplanung zusammen mit Architekten und Kommunalpolitikern teilnahmen. Die darin entwickelten Ideen erscheinen uns auch außerhalb Deutschlands von großer Aktualität, weshalb wir sie hier wiedergeben.

Berühmte vergessene Thesen

Was wollen sie eigentlich? Ein vier Tage währendes Gespräch zwischen Städteplanern, Architekten, Kommunalpolitikern, Wirtschaftlern und Finanzbeamten in der Evangelischen Akademie in Loccum machte das Dilemma deutlich, in dem sich die Städteplanung heute befindet. Seit dem Ende des Ersten Weltkriegs arbeiten Architekten in aller Welt daran, die im 19. Jahrhundert aufgewucherten Häusermeere zu bändigen, Steinwüsten in Organismen menschen-



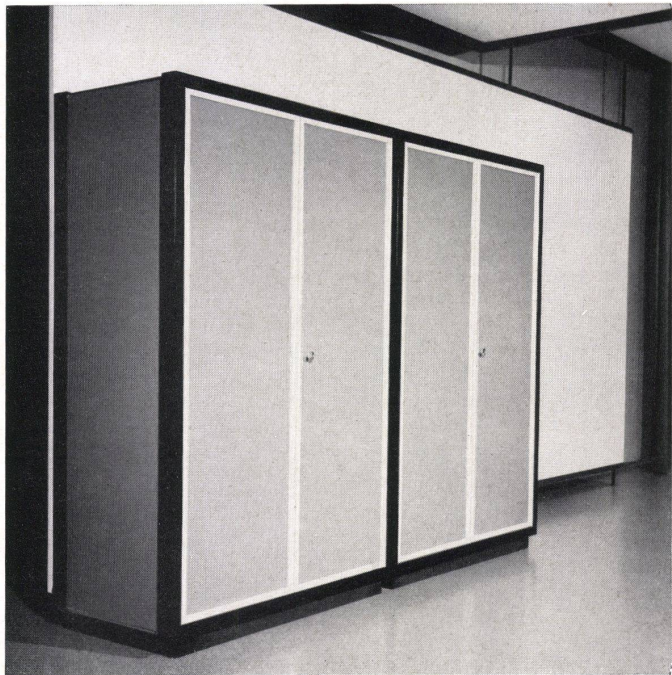
165161 Pendel, Glas opal seidenmatt.
SWB Auszeichnung: die gute Form.
Erhältlich in allen Fachgeschäften

B. A. G. - Erzeugnisse werden in Fachkreisen des In- und Auslandes, dank ihrer neuzeitlichen und lichttechnisch zweckentsprechenden Gestaltung, hoch geschätzt.

B. A. G. Bronzewarenfabrik AG Turgi
Ausstellungs- und Verkaufsräume:
Stampfenbachstrasse 15, Zürich 1

BAG TURGI

Form + Zweck



pavatexschrank

zweitürig, diverse farben
rahmen schwarz u. ahorn
mit 4 tablarer und kleider-
stange. prospekte auf an-
frage. fr. 340.- mod. k. thut.

möbelgenossenschaft

basel güterstraße 133

würdigen Beieinanders zurückzuwandeln. Le Corbusier in Frankreich, Oud in Holland, Alvar Aalto in Finnland, Gropius, Mies van der Rohe und Ernst May in Deutschland, um nur einige Namen zu nennen, waren die Apostel der neuen Ideen, die in den zwanziger Jahren allmählich zum Programm des «Urbanismus», der «Bewegung für planmäßigen Städtebau» zusammenwuchsen. Die CIAM, der «Congrès Internationaux d'Architecture Moderne», im Jahre 1928 in La Sarraz in der Schweiz gegründet, war und ist mit der Interpretation dieser Ideen beschäftigt. In der «Charta von Athen» wurden sie 1933 zum ersten Male zu Thesen formuliert. Diese Charta, die schon im Namen den Charakter eines historischen Dokumentes beansprucht (in Loccum sprach man zuweilen verkehrtlich von der «Magna Charta») ist für die Architekten seither eine Art Katechismus – den Laien, den Betroffenen, denen, die in den Städten von heute und morgen wohnen, ist sie so gut wie unbekannt. Das ist grotesk, fast so, wie wenn ein Bürger des 18. Jahrhunderts nichts von der Deklaration der Menschenrechte gewußt hätte. Zwar ist die Charta heute in manchen Punkten überholt und der Ergänzung bedürftig. Aber ihre Grundprinzipien klingen noch immer überzeugend, wiewohl die Praxis des Wiederaufbaus, speziell in Deutschland, ihnen oft genug Hohn spricht. Ihre allgemeine Kenntnis wäre wohl nützlich – sie könnte uns in ein aktiveres, nicht nur kritisches Verhältnis zu unserer neu erstehenden Umgebung bringen.

Die Charta definiert im ersten Teil den Charakter der heutigen Stadt. Von dieser Definition aus werden die einzelnen Grundsätze abgeleitet. Wir wollen hier einige aufgreifen, als Anreiz zum Vergleich. Die Charta von Athen verlangt: ... daß künftig den Wohnvierteln das beste Gelände der Stadt gehört im Hinblick auf Topographie, Klima, Sonnenbestrahlung und insbesondere auf günstig gelegenes Gartengelände; ... daß für jede Wohnung eine Mindestzeit der Sonnenbestrahlung festgelegt werde; ... daß die Anlage der Wohnhäuser längs der Hauptverkehrsstraßen untersagt wird; ... daß die modernen technischen Möglichkeiten voll ausgenutzt werden, um Hochbauten zu errichten, welche durch weiten Abstand voneinander den nötigen Boden für ausgedehntes Gartengelände freimachen; ... daß künftig jedes Wohnviertel über genügend Grünflächen verfügt für Spiel und Sport der Kinder, für junge Menschen und Erwachsene; ... daß die Entfernung zwischen Arbeitsstätte und Wohnung auf ein Minimum begrenzt wird; ... daß die Straßen je nach ihrer Bestimmung eingeteilt werden: Wohnstraßen, Promenaden, Durchgangsstraßen, Hauptstraßen.

Man suche nun die deutsche Stadt, die im hektischen, von der Wohnungsnot getriebenen Wiederaufbau diese Forderungen teilweise oder gar konsequent erfüllt hätte. Frankfurt bietet ein eindringliches Gegenbeispiel. In der Absicht, die «Intimität der Altstadt» wiederherzustellen, errichtete man am Mainufer ein neues Höfviertel. Von diesem Geschachtel normter zwei- bis vierstöckiger Haustypen versprach man sich, daß es «irgendwie» an die Struktur der mittelalterlichen Stadt erinnern, dazu der farbig getönte Putz ihm malerische Wirkung verleihen solle. Schon nach den ersten drei Jahren ist der Irrtum offenbar: so wie das «Make up» dieser Häuser sich zu trüben beginnt, kündigt sich von fern die tristesse proletarischer Vorstadtkolonien an. Dieses Beispiel zeigt, daß der Rückgriff in die Stadtbaugeschichte und erst recht das ungefähre Wiederanknüpfen an sie, die Stadt als «Einheit von Geist, Leib und Seele» (wie Stadtbaurat Hillebrecht aus Hannover die mittelalterliche Stadt nannte), nicht rettet. Säkularisierung und Demokratisierung haben das Gefüge der Städte längst von ihren ursprünglichen Bautenzen abgelöst.

Das Leben der modernen Stadt wird nicht mehr vom Dom und nicht mehr vom Schloß aus bestimmt. Die bloße Addition von Häuserzeilen aber, wie sie der industriegesellschaftlichen Entwicklung des

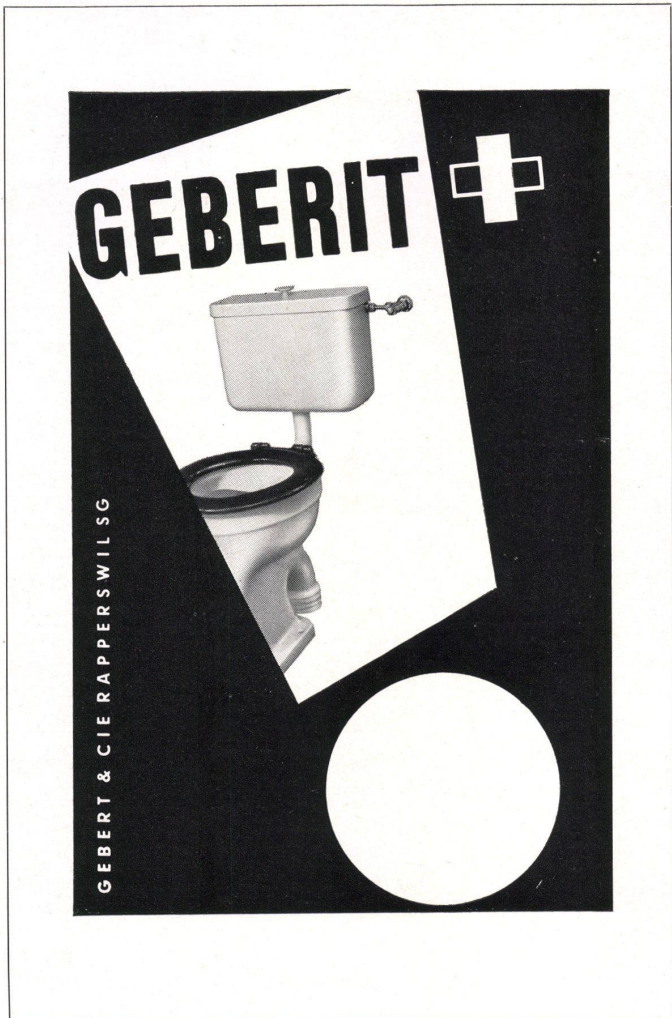
19. Jahrhunderts entsprach, hat sich, neuerdings verbunden mit dem Terror des Verkehrs, zu dem entwickelt, was Le Corbusier in seinen Aphorismen «Grundfragen des Städtebaus», erschienen im Verlag Hatjé, Stuttgart, rundweg einen Hexenkessel nennt. «Die Autos fahren wieder, ihr Gestank ist wieder da, die Gehwege mit ihrem vergewaltigenden Gedränge, ihrer ganzen Würdelosigkeit, ihrer ständigen Drohung: Hier ist der Durchgang erlaubt, wer etwas anderes tut, auf den lauert der Tod! Nicht mehr in den Himmel schauen können, sondern aufs neue der Hexenkessel... eine Art moderner Sklaverei.» Gegen dieses aufs neue fixierte Elend stehen nun die leidenschaftlichen Planer auf mit ihrer Idee von der «Stadt im Grünen». Sie soll ein in sich geschlossenes, sinnvoll gegliedertes Gebilde sein, klar abgegrenzt gegen die landschaftliche Umgebung, mit der City, die der Motor der Stadt ist, mit luftigen hellen Wohnvierteln, aber ohne den Kranz der halbbländlichen Vororte, den «Aussatz» der Stadt. Sie wollen den Verkehr auf eine Weise kanalisieren, daß er fließt und zugleich den Fußgänger unbehelligt läßt.

Die technischen und organisatorischen Möglichkeiten sind – ihrer Theorie nach – gegeben, die Mittel, die sie vorschlagen, sind freilich in einer Weise sensationell und ungewohnt, die sie der Kritik durch die Erfahrung entzieht. Die Großstadt der Zukunft soll begrenzt sein (in Loccum verwies ein Soziologe auf das Faktum des Bevölkerungsstillstandes in den meisten Großstädten), «der Lauf der Sonne von 24 Stunden wird ihre Ausdehnung diktieren» – sagt Le Corbusier. Trabanten, also in sich geschlossene Organismen, sollen an Stelle der Randsiedlung den Wohnplatz für alle bieten, die im wirtschaftlichen Ausstrahlungsbereich der Großstadt beschäftigt sind. Schnellbahnen, eventuell auch Helikopter sollen die Verbindung zwischen den Metropolen und ihren Trabanten herstellen. Die innerstädtischen Verkehrssysteme sollen mit Hilfe unterirdischer Anlagen und eventuell auch der Fahrstraßen und Parkplätze auf Betonpfeilern die Ebene des Stadtbodens für den Fußgänger freihalten. Die schwierigste Frage, nämlich die, wie die bebauten Flächen und Grünanlagen in die richtige Proportion zu bringen sind, will Le Corbusier mit der «vertikalen Gartensiedlung» lösen, mit 50 Meter hohen «Wohn-einheiten» für jeweils 1500 bis 2500 Einwohner, die über einen hotelartigen Hausdienst, einen Gesundheitsdienst, Arztpraxis, Ambulatorium und Apotheke verfügen und zu der jeweils Sport- und Spielplätze mit Gartenanlagen gehören. Die deutschen Städteplaner – so wurde es in Loccum deutlich – bekennen sich nicht mehr so ausschließlich zum Hochbau, sondern halten eine Gruppierung von Einfamilienhäusern und Hochhaus-siedlungen für zweckentsprechend, da ja, so sagte Ernst May, keineswegs jeder Großstädter unbedingt ein Einfamilienhaus wünsche.

Die Stadt im Grünen

In Einzelheiten also weichen die Ansichten moderner Architekten vom ursprünglichen Programm des Urbanismus und von den Lieblingsideen Le Corbusiers, der wohl ihr genialster, aber auch radikalster Vertreter ist, ab.

Einig sind sich aber alle modernen Stadtplaner in der sozialen und ästhetischen Forderung nach der «Stadt im Grünen». Und eben dies trägt ihnen den Ruf ein, Utopisten und Phantasten zu sein. Denn so sehr auch Kommunalpolitiker, Wirtschaftler, Hausbesitzer und Mieter dieses Ziel bejahen, die Wege, die dazu beschritten werden müßten, laufen den Interessen der heutigen Wirtschaftsordnung zuwider. Die Städteplanung, wie sie die «Charta von Athen» proklamiert, und wie sie als ideeller Hintergrund immer wieder in den Debatten in Loccum deutlich wurde, ließe sich nur mit Hilfe der öffentlichen Finanzierung in einer Neuaufteilung des Bodens verwirklichen. Zitieren wir noch ein letztes Mal Le Corbusier, so zeigt sich das Mißverhältnis zwischen utopischer Forderung und Wirklichkeit besonders kraß. Zur Finan-



zierung heißt es bei ihm, «sich darüber klar sein, daß unsere Häuser in Trümmern liegen, daß die Grundlagen erschüttert sind, daß man die Jacke ausziehen, die Ärmel aufkrepeln und einfach mithelfen muß. Der Bauer bestellt seinen Boden, der Maurer mauert, der Verteiler verteilt. Man ißt, um zu leben – man lebt nicht, um zu essen. Man übersetzt das in die Sprache der Finanz...»

Es hat sich aber bisher noch kein Finanzgenie gefunden, das diese Sprache in die Realität zu übersetzen imstande wäre. Zur Neuaufteilung des Bodens sagt er: «Das Gesetz des Bodens ist es, als Grundlage für Häuser zu dienen und nicht für die Anhäufung privaten Vermögens. Der Heimatboden ist Allgemeingut, er ist dazu da, die Häuser der Bevölkerung zu tragen...» Auf solche Worte hin gesellt sich zum Vorwurf der Utopie auch noch der der Ignoranz marktwirtschaftlicher Spielregeln. Und wenn man die Entwürfe und Fotos der berühmten «Wohnmaschinen» betrachtet oder auch die Wohnblöcke aus neugegründeten Städten in England und Dänemark, die Ernst May in Loccum in Lichtbildern zeigte und als «vorbildliche moderne, klare, sachliche Architektur» bezeichnete, läßt sich nicht leugnen, daß sie auch für den gutwilligsten Betrachter Ausdruck genormten Wohnens sind.

Einem Gestrüpp von Widerständen sehen sich also die Städteplaner gegenüber: der gültigen Bodenordnung, die das Eigentumsrecht des Grundstückbesitzers beschützt, der realen Geldordnung, die im Bauen eine zinsbringende Kapitalanlage und keine sozialreformerische Mission sieht. Auch der kleinbürgerlichen Suggestion vom eigenen Heim, die sich aufs neue an den Plakaten der Wohnsparkassen mit den putzigen Miniaturvillen im eigenen Gärtchen nährt, ist eine noch so großzügige schematische Ordnung zuwider, obwohl gerade hier sich bei genauerem Nachdenken der Trugschluß auflösen müßte: dieses Wunschbild erfüllt sich ja nur wenigen, gemessen an der Zahl derer, die ihr Leben lang in Mietskasernen zubringen müssen, welche weit weniger Komfort enthalten als die durchdachte «Wohneinheit». Die unbegrenzt wuchernde Siedlung von Kleinstgehöfen würde ohnehin die Destruktion der Stadt vollenden. Theoretisch also mögen die Planer darin recht behalten, daß nur ihr Programm der «Stadt im Grünen» die Stadt als Polis retten könnte. Nun Klage zu erheben – generell – gegen die Gesellschaft und die von ihr akzeptierte Wirtschaftsordnung und – im einzelnen – gegen das amorphe Interessengemisch der Stadtparlamente, mit denen es die Planer ja heute zu tun haben, statt mit dem Willen eines souveränen Bauherrn, das käme einer verschleierte Resignation gleich, die doch die ärgste Schuld gegen den Geist der «Charta» wäre. Man fand sich in Loccum nach heftigen Debatten, Forderungen und Kritiken in der Einsicht zusammen, daß nun im Kompromiß die größtmöglichste Hartnäckigkeit und politisches Geschick von Fall zu Fall zu beweisen sei. Ernst May gab dazu konkrete Hinweise. Der wichtigste war wohl der, daß Konrad Adenauer seinerzeit als Oberbürgermeister von Köln gesagt hat, der deutsche Städtebau kranke an der falschen Bodenpolitik. May folgerte daraus, daß die Wahrung der Eigentumsrechte auch mit einem Gesetz zu vereinbaren sei, das der Stadtplanung mehr freie Hand gibt, indem es die Umgehung von Haus- und Grundbesitz ermöglicht.

Basel sucht neue Wege in der Behebung der Parkier-Misere

Aus «Die Tat» vom 29. November 1955 entnehmen wir:

Basel. (J.Z.) Seit Jahrzehnten zieht sich wie ein roter Faden in den Berichten über die Organisation des Finanzdepartementes die Klage über die Raumnot. Ursprünglich im Rathaus untergebracht, arbeitet es heute in nicht weniger als acht Gebäulichkeiten, was nicht nur organisatorische Nachteile mit sich bringt, sondern auch für das Publikum sehr lästig ist. Seit längerer Zeit war deshalb schon davon die Rede, auf dem Areal des ehe-

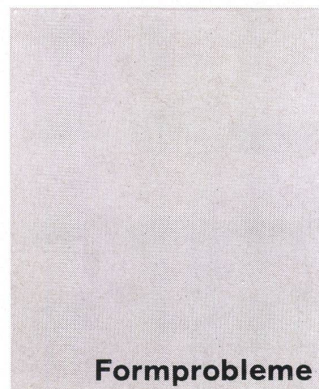
maligen Hotels Storchen hinter dem Marktplatz einen Neubau zu errichten, wo alle Büros des Finanzdepartementes zentral untergebracht werden könnten. Die Regierung hat soeben dem Großen Rat hierüber einen umfangreichen Ratschlag vorgelegt. Danach soll eine zu je einem Drittel von der Basler Kantonalbank, der Schweizerischen Bankgesellschaft und dem Kanton Basel-Stadt finanzierte Immobiliengesellschaft das «Storchen»-Areal mit einem sechsgeschossigen Gebäude überbauen, das neben den Verwaltungsräumen auch noch Ladenlokalitäten und ein Restaurant enthalten wird. An sich würde dieser Antrag nichts Außergewöhnliches darstellen, wenn nicht die Regierung im Kampf gegen die Parking-Raumnot einen zwar schon oft verlangten, aber noch nie gewagten Schritt tun würde: in zwei unterirdischen Geschossen sollen rund 190 Parkplätze für Automobile geschaffen werden.

Nachdem frühere Pläne auf Erstellung eines eigentlichen Autosilos auf dem Storchenareal fallen gelassen werden mußten, machen die Behörden auf diesem Weg einen Anfang in der Schaffung neuer Bodenfläche für die Motorfahrzeuge. Da der ganze Gebäudekomplex direkt an einen steilen Hang zu stehen kommt, kann die Einfahrt in die Garage direkt neben dem neuen Gebäude ebenerdig erfolgen.

Die Ausfahrt jedoch – und hier wird zum zweitenmal ein für Basel völlig neuer Weg gegangen – soll unterirdisch durch einen rund 300 Meter langen Tunnel führen, der außerhalb des Stadtkerns, beim Spalentor, wieder die Erdoberfläche erreicht. Da er nur im Einbahnverkehr befahren wird, genügt ein schmales Tunnelprofil; immerhin wird genügend Platz vorhanden sein, damit durch Pannen steckengebliebene Autos überholt werden können. Die Kosten der gesamten Überbauung belaufen sich auf rund 12 Mill. Fr., worin die Kosten für den Autotunnel (694 000 Fr.) inbegriffen sind. Dem Großen Rat wurden drei Kreditbegehren vorgelegt: 225 000 Fr. für die Beteiligung des Kantons an der Immobiliengesellschaft, 956 000 Fr. für Neuanschaffungen für das Finanzdepartement und die genannten Kosten für den Autotunnel.

Es ist zu begrüßen, daß in Basel endlich einmal ein Versuch mit einer zweiten Verkehrsebene gemacht werden soll.

Im regierungsrätlichen Ratschlag ist auch davon die Rede, daß die unterirdische Straße nicht nur als Ausfahrt aus der Garage, sondern auch als Durchfahrtsstraße aus der Innenstadt auf das Westplateau dienen soll. Basel kennt noch manche neuralgische Verkehrspunkte, die vielleicht auf ähnliche Weise von ihrer ständigen Überbelastung befreit werden könnten. Der Große Rat wird hierüber am 1. Dezember sicherlich ausführlich diskutieren. Wir hoffen aber auch, er werde darob nicht vergessen, die Interessen des Heimatschutzes zu wahren. Leider paßt die Fassade des neuen Hauses, das dicht neben das barocke Stadthaus zu stehen kommt, wie eine Faust aufs Auge in seine Umgebung. Basels «Staatlicher Heimatschutz» ist leider nicht immer das, was sein Name bedeutet...



Formprobleme

«Häßlichkeit verkauft sich schlecht» no. – Das Bemühen um die «gute Form» führte schon vor dem ersten Weltkrieg in den Vereinigten Staaten zur Gründung



Die Fassadenverkleidung in Carrara-Glas sowie die Lieferung und der Einsatz von Polyglas für die Fenster wurden ausgeführt durch:

Reinhold Käser Söhne

Seidengasse 15, Zürich

Quendoz, Erne & Cie.

Hardturmstraße 131, Zürich