

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

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 19 (1965)

Heft: 6: Hotels, Ausflugsrestaurants, Ferienhäuser = Hôtels, restaurants d'excursion, maisons de vacances = Hotels, tourist restaurants, holiday houses

Werbung

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: 08.02.2025

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



Junker + Ruh Grossküchen



Sanitas AG
Zürich, Limmatplatz 7
Bern, Effingerstr. 18
St. Gallen, Sternackerstr. 2
Basel, Kannenfeldstr. 22

Junker + Ruh-Grossküchenapparate in Baueinheiten sind preisgünstig und kurzfristig lieferbar. Sie ermöglichen eine individuelle Ausstattung. Wir machen Ihnen gerne Vorschläge und Offerten.

J3

LA «BONNE» VAISSELLA

ein Qualitätsprodukt der F. GEHRIG + CO AG, Ballwil
Luzern. Service in der ganzen Schweiz.



die Hilfe, die nie nein sagt. Immer ist sie da, um das unangenehme Abwaschen zu übernehmen. Ein Tastendruck und Geschir, Pfannen, Gläser und Besteck werden blitzsauber gewaschen und auch getrocknet. Die Vaissella reinigt sich sogar während der Arbeit selbst. 100%ige Automation, dazu Schweizer Qualitätsarbeit, Erfahrung und technische Vollkommenheit. Praktische Fronteinfüllung, mit Kunststoff überzogene Geschirrkörbe, Bedienung mit Drucktasten und Programmzeiger, zusätzliche Taste für Tellerwärmen, das sind alles Vorteile der Vaissella. Als Normeinbau- oder freistehendes Modell erhältlich.

Vorführ- und Verkaufslokale:
Ballwil LU (Fabrik) Tel. 041 891403
Bern Neubrückstrasse 81 Tel. 031 235552
St. Gallen Speisergasse 21 Tel. 071 237166
Zürich Zweierstrasse 35 Tel. 051 250157
sowie Lausanne und Genf
oder im guten Fachgeschäft

VAISSELLA

Leder, echtes Leder

LACAR NAPPA

Wahre Wohnkultur verlangt echtes Leder. LACAR-NAPPA ist feines, naturechtes Schweizer Rindleder in tuchweicher Ausführung, lichtecht und wasserfest, unverwüsthlich und leicht zu reinigen (Pflegemittel wird mitgeliefert).

Achten Sie auf die Etikette! LACAR ein guter Name – ein bewährtes Leder aus der

GERBEREI GIMMEL ARBON



und die Stadt gegen die Rhone hin zu erweitern. Derart kam es zur Realisierung des Planes Nummer eins: dem Tunnel von Rove. Er ist 7 km lang und 22 m breit und führt in die Richtung des Teiches von Berre und des Rhonedeltas. Ein immenses Territorium mit außerordentlichen Möglichkeiten, ein Gebiet, das bis zur Camargue reicht, die Raffinerieanlagen von Berre in sich schließt, den Petroleumhafen von Lavera, Port Bouc, Istres und Marignane. Zwischen der Rhone und dem Mittelmeer baut Marseille seine Zukunft und jene seiner Trabantenstädte. Der Weg in diese Zukunft ist von Meilensteinen gesäumt. Einer unter ihnen heißt Rhone-Rhein-Kanal. Es handelt sich darum, einen durchgehenden Wasserweg von 1600 km Länge zu schaffen, der den größten Hafen Europas, Rotterdam, mit dem Mittelmeer verbindet. Marseille wäre von Rotterdam in 4 bis 5 Tagen auf dem Flußweg zu erreichen, das Mittelmeer würde ein Tor zum Baltikum und zur Nordsee erhalten und Marseille zu einem Verkehrszentrum für die Bundesrepublik, die Schweiz und die Beneluxstaaten werden. Das Problem ist nicht so schwer zu lösen. Es geht lediglich darum, einen Wasserweg von 300 km Länge zu bauen, damit der schiffbare Abschnitt der Rhone an das Netz der Wasserstraßen des Westens Anschluß findet, und einen Teil dieser Wasserstraßen auszubauen. Natürlich handelt es sich um Investitionen von vielen Milliarden. Aber die Transportkosten für 1 t Stahl betragen per Bahn NF 47.93 und auf dem Wasserweg NF 23.18. Die Gruben Nordfrankreichs produzieren am billigsten auf dem ganzen Kontinent. Dieser Vorteil aber kann infolge des Mangels an Verteilungswegen nicht genutzt werden. Marseille verfügt über Energie aus den zehn Kraftwerken des Rhonetales, es verfügt über Gas aus den petrochemischen Werken und über Atomenergie aus dem Zentrum von Marcoule. In Bälde wird auch das Atomzentrum von Pierrelatte in Betrieb sein. Marseille braucht die Rohstoffe des Nordens, es braucht Eisenerz für die neuen Stahlwerke und Kohle für die Kokereien. Die französischen Großunternehmen haben die Zukunft von Marseille erkannt. Nestlé, Thomson-Houston, Péchiney und viele andere errichten um Marseille neue Fabriken. Man kommt hierher und spekuliert auf die Zukunft.

Das aber bewirkt, daß die Zahl der Einwohner ständig wächst. Es besteht kein Zweifel darüber, daß der große Zustrom von Algerienfranzosen, die sich gerade im Raum um Marseille niederließen und zum Teil bedeutende Kapitalien mitbrachten, die sie nun investieren, zu dem industriellen Aufschwung der Region beigetragen hat und weiterhin beiträgt. Den Städteplanern aber bringt diese Entwicklung neue Aufgaben. 1970 wird Marseille 1 200 000 Einwohner zählen. Vor allem handelt es sich darum, neuen Wohnraum zu schaffen. Jeden Tag arbeiten 90 Architekten an ihren Zeichenbrettern und suchen nach Lösungen, um die Stadt vor dem Ersticken zu bewahren. In den letzten 10 Jahren hat Marseille 25 % seines Wohnbestandes erneuert. 1975 wird die Hälfte der alten Häuser der Hafenstadt vom Erdboden verschwunden und durch neue, moderne Hochbauten ersetzt sein. Auch will man die «Bidon-

villes», die im Umkreis der Stadt entstanden sind, zum Verschwinden bringen. Nach und nach werden die Einwohner dieser Blech- und Holzhütten, zum größten Teil Nordafrikaner, in menschenwürdige Wohnungen umgesiedelt. Man erlebte bei diesen Umsiedlungen allerlei Überraschungen. Zuerst glaubte man, es wäre am besten, man würde die Nordafrikaner gemeinsam in HLM-Wohnungen unterbringen. Dieses Experiment schlug fehl. Menschen, die jahrelang unter völligem Fehlen hygienischer Einrichtungen und unter kaum beschreibbaren Bedingungen zu dritt und viert in einer kleinen Hütte gehaust hatten, bekamen nun plötzlich Wohnungen mit Komfort und sollten sich darin wohlfühlen. Viele wollten ihr «Bidonville» gar nicht verlassen, obgleich die neuen Mietten für sie durchaus tragbar waren. Jene, die sich überreden ließen, füllten die Badewannen mit Erde und versuchten, Gemüse zu bauen. Elektrische Herde oder Gasherde fanden nicht ihren Zuspruch. Sie zogen es vor, mitten im Wohnzimmer eine Feuerstelle mit Ziegeln zu errichten und auf offenem Feuer zu kochen. Man brachte diese sonderbaren Mieter wieder in ihr «Bidonville» zurück. Jetzt logiert man eine oder zwei dertartige Familien in HLM-Wohnungen mit anderen Mietern zusammen ein. So gewöhnen sich die eingeborenen Familien viel rascher an einen für sie ungewohnten Komfort, und die vorhandenen Einrichtungen werden ihrem Zweck entsprechend verwendet. Die Miete in diesen Wohnungen beträgt etwa NF 60.– im Monat. Natürlich herrscht trotz allem Wohnbau eine bedeutende Wohnungsnot, die vor allem durch den plötzlichen Zustrom von Hunderttausenden von Algerienfranzosen hervorgerufen worden ist. Der Baurhythmus, der vorher 8000 Sozialwohnungen im Jahr betrug, wurde wesentlich erhöht. Daneben bauen zahlreiche private Bauherren in der Stadt und in ihrer unmittelbaren Umgebung; in manchen Stadtteilen reiht sich ein Bauplatz an den anderen. Im übrigen entsteht am Nordausgang der Hafenstadt ein Hochhaus von 180 m, das größte Hochhaus Europas. Aber neben dem drängenden Wohnungsproblem gibt es ein nicht weniger drängendes: den Verkehr. Das Problem steht in Marseille, wie in allen anderen Großstädten auch, an der Spitze der Tagesordnung. Das urbane Zentrum mit etwa 2 km Länge und 1 km Breite wird täglich von mehr als 300 000 Autos durchfahren. Aber die Schwierigkeiten von Marseille sind noch besonderer Art. Die Industrie- und Hafengebiete liegen im Norden der Stadt, während sich die Wohnquartiere immer mehr nach Süden verschieben. Dies gibt einen starken Verkehr zwischen den Wohn- und den Arbeitszentren. Der Transitverkehr von Nord nach Süd erschwert noch die Verkehrsprobleme des Stadtzentrums. Auf der Höhe der Canebière wird die Situation noch durch den Umstand komplizierter, daß die Wasserfläche des alten Hafens fast 1 km weit in die Stadt reicht und zum Verkehrschaos beiträgt. Die Canebière ist die Hauptverkehrsader. Sie wird von allen Straßen durchquert, die nach Süden führen, von der Route Nationale 8, von der Autobahn des Esterel, durch sie fährt man nach Arles und Avignon, nach Toulon und Nizza. Die Canebière weist die stärkste Ver-