Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 142 (2016)
Heft: 48: Architekturkreuzfahrt 2016 : mediterrane Moderne

Artikel: Nach innen gerichtet, von aussen bestimmt
Autor: Fülscher, Bernadette
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-632827

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: 16.07.2025

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

konstruktion. Anders als bei der repetitiven Bebauung am Quai du Port ist das Verhältnis von Einheitlichkeit und Diversität besonders differenziert ausbalanciert. Vielleicht spürt man, dass auf diesem Projekt weniger der Druck des öffentlichen Diskurses lastete als auf der Bebauung direkt am Vieux Port. Die souveräne Nonchalance, mit der Pouillon die Erfahrungen der Moderne mit Aspekten traditioneller Architektur verbindet, erreicht bei «La Tourette» ein Niveau, das seinesgleichen sucht. Diese Souveränität spiegelt sich in der Behandlung des Gesamtvolumens und in der Detaillierung wider, wo die unaufgeregte Disziplin der Bauten es nicht ausschliesst, zugleich moderne Skulptur zu integrieren wie auch handwerkliche Details von verspielt-rustikaler Anmutung.

Um nochmals auf Pouillons Verständnis vom Aussenraum, vom Figur-Grund-Verhältnis zurückzukommen, möchte ich an dieser Stelle einen vergleichenden Blick auf ein späteres Projekt ausserhalb von Marseille werfen: auf das Projekt «Deux Cents Colonnes» innerhalb der Gesamtüberbauung «Climat de France» in Algier. Hier wurden von Pouillon über 400 Sozialwohnungen in einer Platzfigur zusammengefasst, die sich explizit am Maidan der persischen Stadt Isfahan orientiert. Dieses Projekt kann als Schlüssel zum Verständnis des räumlichen Ideals bei Pouillon gesehen werden: In radikalerer Form finden wir hier die städtebauliche Figur von «La Tourette» wieder, aber auch das Motiv des Kreuzgangs sowie nicht zuletzt seine Lesart des Alten Hafens von Marseille als gefasstem städtischem Platz.

Der umbaute Aussenraum als urbaner Hintergrund von kultivierter Selbstverständlichkeit – das ist die spezifische Qualität der Bauten Fernand Pouillons. •

Dominik Fiederling, Dipl.-Ing. Architekt, Zürich, und Lehrbeauftragter ETHZ, fiederling@fiederlinghabersang.ch

Weiterführende Literatur

Jean-Lucien Bonillo: «Fernand Pouillon, architecte méditerranéen», Edition Ibernon, Marseille 2001.

Stadtbauwelt 1998/24, René Bourruey: «Geschichten vom Städtebau in Marseille 1931–1949».

Vittorio Magnano Lampugnani: «Die Stadt im 20. Jahrhundert: Rationalistischer Klassizismus – A. Perret und F. Pouillon als Stadtbauer», Wagenbach, Berlin 2010.

Bernard Félix Dubor: «Fernand Pouillon», Electa, Paris 1986.

SÈTE

Nach innen gerichtet, von aussen bestimmt

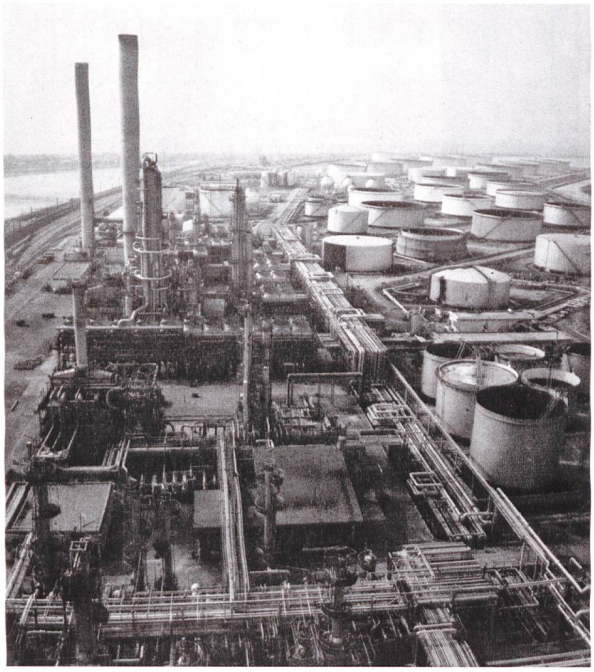
Als Insel und Hafenstadt konzentriert sich Sète auf sich selbst und reagiert über die Hafenaktivitäten zugleich empfindlich auf äussere Veränderungen. In der aktuellen Wirtschaftskrise schreibt der öffentliche Diskurs dem «Anderen» deshalb eine zentrale Rolle zu.

Text: Bernadette Fülscher

Die Mittelmeerstadt Sète entstand Ende des 17. Jahrhunderts infolge einer Hafengründung. Den Ort kennzeichnet eine besondere Lage: Während der Küstenbereich des Golfe du Lion aus einer flachen, sumpfigen Lagunenlandschaft besteht, liegt die Stadt am Fuss des knapp 200 m hohen Mont Saint-Clair, der im Norden an den Etang de Thau grenzt und im Süden ans Meer. Verbindungen zum Festland beschränken sich auf zwei entfernte Stellen: Seit jeher versteht sich die Hafenstadt als Insel (vgl. Plan S. 40). Stolz erzählen sich ihre Bewohner den Gründungsmythos: Ruhmreich sind Hafen und Stadt dem Willen des Sonnenkönigs geschuldet, da Ludwig XIV. – auf der Suche nach einem Standort für einen Mittelmeerhafen zum Schutz der königlichen Flotte und zur Ankurbelung des Aussenhandels im darbenden Frankreich – 1666 den Bau eines Hafens am Kap von Sète

Karte der Hafenstadt Sète von 1777.

Weinfässer am Quai Aspirant Herber, 1928.



Installationen der Mobil-Oil in den 1970er-Jahren.

beschloss. Diese erste auswärts getroffene Entscheidung wird als glückliche Fügung begriffen: Der Kanal, der durchs Stadtzentrum führt, den Etang de Thau mit dem Meer verbindet und den Canal du Midi ins Meer münden lässt, heisst noch heute Canal Royal.

Tatsächlich ist die gesamte Entwicklung der Stadt von äusseren Kräften geprägt. Mehrere Festungsbauten entstanden als Reaktion auf eine Hafeneinnahme durch die Engländer 1710, und nachdem die deutschen Besatzer während des Zweiten Weltkriegs Hafeninfrastruktur und Teile der Stadt zerstört hatten, wurden im Norden der Insel neue Wohngebiete erschlossen. Diese Entwicklung setzte sich in der Nachkriegszeit fort mit dem wirtschaftlichen Aufschwung, dem Geburtenzuwachs sowie der Zuwanderung aus dem unabhängig gewordenen Algerien. Die jüngsten Stadterweiterungen im Westen der Stadt schliesslich hängen mit der Zunahme touristischer Zweitwohnsitze und dem Zuzug von Rentnern aus dem Norden zusammen.

Die Abhängigkeiten des Hafens

Äusseren Einflüssen ausgesetzt und von ihnen geprägt ist die Stadt auch wegen ihres Hafens. Einen ersten grossen Aufschwung verdankte er in den 1860er-Jahren dem Handel mit Wein: Ein Fünftel des französischen Weinexports wurde über Sète abgewickelt, und der Handelshafen zählte zu den grössten Frankreichs. Zudem förderte der Weinhandel den Holzimport zur Produktion von Holzfässern; die weiten Flächen, auf denen Fässer am Quai umgeladen wurden, prägten das Stadtbild jahrzehntelang (Abb. links). Die zunehmende Konkurrenz «von aussen» – ausländische Weine und die Reblauskrise seit den 1870er-Jahren – hatten jedoch dazu geführt, dass sich Sète innert kürzester Zeit von einem Export- zu einem Importhafen umdefinieren musste; mit dem Aufkommen von Tankschiffen in den 1930er-Jahren wurde die Fassherstellung obsolet.

Die unmittelbare Abhängigkeit der Hafenstadt von Wirtschaftslagen, technischen Neuerungen oder ökologischen Veränderungen prägt die Befindlichkeit der Bevölkerung stark. Im Zusammenhang mit der Schweiz zeigt dies auch folgende Anekdote: Als während des Ersten Weltkriegs kurzzeitig ein Teil des Schweizer Aussenhandels über Sète erfolgte, hoffte man in Sète, dass die Schweiz der Hafenstadt auch nach dem Krieg dauerhaft zu wirtschaftlichem Aufschwung verhelfen würde. Obwohl sich dieser Wunsch nicht erfüllte (ein lokaler Beobachter führte dies auf die selbstgefällige Einstellung und fehlende Bereitschaft der Hafenleitung zurück), berichten die Stadtbewohner noch hundert Jahre später stolz, ihre Stadt sei als «der Hafen der Schweiz» berühmt.

Einen zweiten Boom erlebte Sète in der Nachkriegszeit, als es zu einem bedeutenden Petrolhafen anwuchs und sich – bis zu ihrer Schliessung im Zug der europäischen Desindustrialisierung – Raffinerien und chemische Industrien niederliessen (Abb. links unten).

Karte: wikimedia/Bibliothèque nationale de France; Foto: Copyright: Archives Municipales de Sète; Scan: Archives Municipales de Sète; Foto: Bulletin der Chambre de commerce et d'industrie Sète-Frontignan-Mèze, Nr. 7, 1973, S. 23.

Die damalige Zeit ist von Visionen und selbstbewussten Entscheidungen geprägt. Als Anfang der 1960er-Jahre der frisch gewählte Präsident Charles de Gaulle mit der «Mission Racine» die touristische Erschliessung des Languedoc in Angriff nahm, verweigerte der Bürgermeister von Sète die Teilnahme am grossräumigen Entwicklungsprogramm (aus dem als prominentestes Beispiel der Ferienort La Grande Motte hervorging, vgl. Kasten S. 42). Sète mit seinem florierenden Handels- und Industriehafen definierte sich nicht als Badeort, sondern entwickelte sich damals von innen: Brücken und Markthallen wurden erneuert, und 1968–1973 entstand auf einer künstlich im Etang de Thau geschaffenen Insel die Grosswohnsiedlung Ile de Thau für 6000 Bewohnerinnen und Bewohner. 1979 war Sète der neuntgrösste Hafen Europas.

Inselmentalität als Konstante

Inzwischen sind die damaligen Neubauten sanierungsbedürftig und einstige Zukunftsvisionen bitter enttäuscht. Besucht man die Hafenstadt heute, so fallen bei den Hafenanlagen im Stadtzentrum zwei entgegengesetzte Gestaltungs- und Nutzungskonzepte auf, die sich zugleich aufeinander beziehen wie gegenseitig ausschliessen. Sie lassen sich mit dem Antagonismus «alt/neu» respektive «Bewahrung/Erneuerung» beschreiben und bemühen beidseitig verführerische Bilder.

Der erste der beiden Diskurse ist nach innen und zurück gerichtet; er konzentriert sich auf die Fischerstadt. Tatsächlich hat der Fischfang in Sète lange Tradition; seit den 1960er-Jahren entwickelte er sich zudem zu einem wichtigen Industriezweig. Ein drastischer Rückgang der Fangmengen in den letzten zehn, fünfzehn Jahren hat den einst grössten Fischereihafen der französischen Mittelmeerküste empfindlich getroffen. Umso vehementer verteidigen die verbleibenden Fischer ihre Präsenz im Stadtbild: Grosse, teils jahrzehntealte Boote legen im Canal Royal an; auf den gepflasterten Quais sind Fischernetze und Ölfässer deponiert, gelegentlich verrichtet ein Arbeiter dort auch Schweissarbeiten (Abb. unten). Vor der zentral gelegenen Fischversteigerungshalle ist der Asphalt seit Jahren stark beschädigt; die Händler, die dort täglich mit ihren Gabelstaplern Paletten von Fisch umladen, scheinen sich daran aber nicht zu stören – im Gegenteil. Wenn im Gespräch viel geschimpft wird, so vorab über jene, die die Fischerei, so der Grundtenor, aus dem Hafen verdrängen: Gemeint sind die Anhänger der «plaisance», des Jachthafens.

Von ihm geht der zweite Diskurs aus. Er ist nach aussen und nach vorn gerichtet und hat den Freizeithafen im Blick. Viel Geld ist in den letzten Jahren in seine Erweiterung geflossen, von der man sich neue Einkommensquellen verspricht. Erneut sind es «die Anderen», Fremden, Reichen, die man sich herbeiwünscht, um die lokale Wirtschaft anzukurbeln. Dabei

Foto: Bernadette Fülscher

Von der Fischerei genutzte Räume im Zentrum der Hafenstadt Sète, 2016.

Neue Anlagen des **Jachthafens**, 2016.

grenzen sich die neu gestalteten Räume des Jachthafens ästhetisch von den «alten» ab: Breite, leere Quais mit glatten Bodenbelägen und Palmen zeichnen das Bild eines luxuriös geprägten Südens und sollen zum Flanieren und visuellen Konsumieren einladen – sofern nicht hohe Zäune und Überwachungskameras Öffentlichkeit von vornherein ausschliessen (Abb. oben).

Beide Diskurse sind bezeichnend für die geschwächte Position einer Insel in wirtschaftlich schwierigen Zeiten und ohne klare Zukunftsvisionen. Während die einen aus Angst vor Identitätsverlust mit einer Rückbesinnung auf «gute alte Zeiten» reagieren und Fremdem mit Argwohn begegnen, erbitten sich die anderen äussere Hilfe. Wahrscheinlicher ist, dass die Hafenstadt einen dritten Weg einschlagen muss, um an Selbstbewusstsein und Stärke zu gewinnen: sich nach aussen öffnen und den Inselstatus mental aufgeben. •

Bernadette Fülscher, Dr. sc. techn. / Dipl. Arch. ETH,
mail@bernadettefuelscher.ch

Weiterführende Literatur

«La Suisse en Languedoc. Cette port Suisse». Konferenzschrift, Sète/Montpellier 1919.

Mario Comby, «Le port de Cette», in: Annales de Géographie Bd. 30, Nr. 168, 1921, S. 416–427.

Max Daumas, «L'essor du port de Sète», in: L'information géographique Bd. 24, Nr. 4, 1960, S. 148–156.

Jean Sagnes (Hrsg.), Histoire de Sète, Pays et villes de France. Editions Privat, Toulouse 1987.

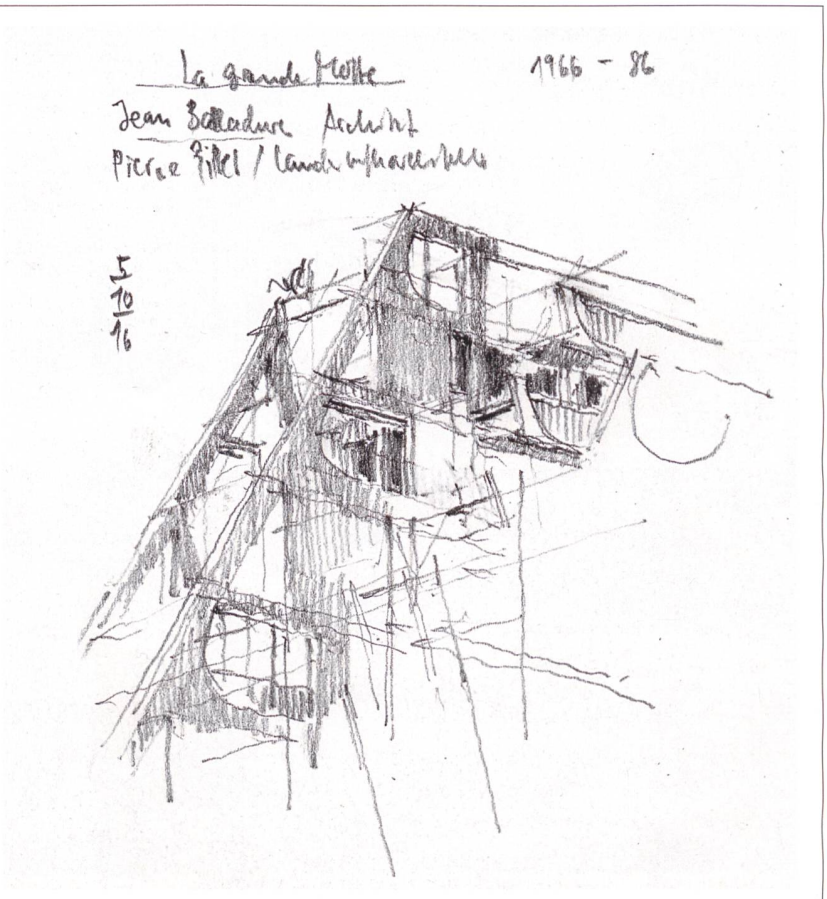
Bernadette Fülscher, Yacine Meghzili, «Séduction et exclusion. Le double (en)jeu des espaces publics de la ville portuaire Sète», unveröffentlichtes Vortragsmanuskript, 2014. Der Vortrag an einer Tagung der Ecole Nationale d'Architecture et d'Urbanisme de Tunis und des Netzwerks International Ambiances gründet auf einer Studie der beiden Autoren. Ihr ist auch dieser Beitrag zu verdanken.

AUS DEM LOGBUCH III

La Grande Motte

5. Oktober 2016: Von Sète aus fahren wir mit dem Car zur Ferienanlage La Grande Motte. Zwischen Pinien und Strand erheben sich expressive, zumeist pyramidenförmige Bauten um einen zentralen Hafen. Die farbig hinterlegten Veranden heben sich aus der Ferne wie geometrische Scherenschnitte von den weissen Fassaden ab. Nach einer Mexikoreise liess sich der Architekt Jean Balladur von den Grossformen der Inkabauten inspirieren – sie hatten seiner Ansicht nach die formale Kraft, auf dem flachen Sumpf eine eigenständige Stadt entstehen zu lassen. Auf diesen Hintergrund verweisen viele Gebäudenamen wie «Le Temple» oder «Acapulco».

Der Ferienort entstand als Teil der «Mission Racine», die ab 1963 von Präsident de Gaulle initiiert wurde. Geplant war, den Tourismus in der Camargue mit einer halben Million Betten zu fördern. La Grande Motte, das nur eines von sechs Projekten des Programms auf einem Küstenstreifen von rund 120 km Länge war, entstand im Lauf von 20 Jahren. Heute leben in der ganzen Stadt rund 8000 Menschen permanent. • **(df)**



Die Ecke eines Hotels mit Veranden in **La Grande Motte**.

Skizze: Christian Wackerlin; Foto: Bernadette Fülscher