

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 48 (1975)

Heft: 7

Artikel: Schweizer Siedlungsformen : eine Folge von zehn Beispielen zum Europäischen Jahr für Denkmalpflege und Heimatschutz 1975. Teil 4, Strassensiedlung = Formes suisses d'habitation : une suite de dix exemples pour l'Année européenne du patrimoine architectu...

Autor: Röllin, Peter

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-773538>

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: 30.01.2025

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

eine Folge von zehn Beispielen
zum Europäischen Jahr für Denkmalpflege und
Heimatschutz 1975

Mit dem Ziel, sowohl das Interesse als auch den Willen zur Erhaltung des baulichen Erbes zu fördern, hat der Europarat das Jahr 1975 zum Europäischen Jahr für Denkmalpflege und Heimatschutz proklamiert. Dabei geht es nicht mehr so sehr um den Schutz von Einzeldenkmälern, als vielmehr um die Wahrung und Gestaltung ganzer Siedlungsbilder, um die Landschaft schlechthin. Indem wir uns auch neueren Siedlungsformen zuwenden, soll ausgedrückt werden, dass Heimatschutz im weitesten Sinne nicht nur eine Zukunft für unsere Vergangenheit schafft, sondern auch eine für unsere Gegenwart.

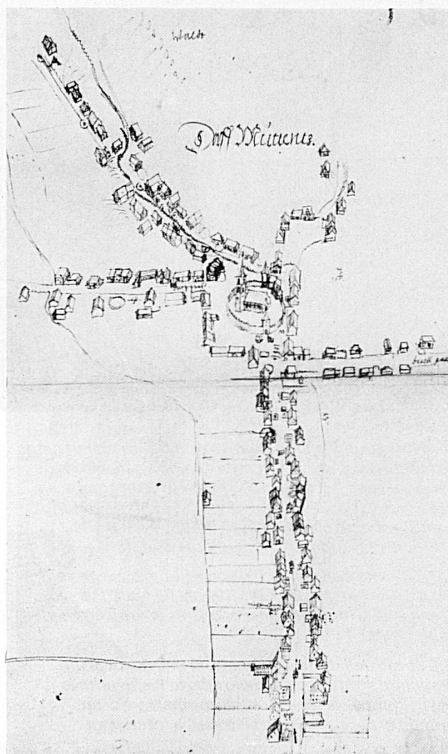
Une suite de dix exemples
pour l'Année européenne du patrimoine architectural
1975

Afin de stimuler l'intérêt pour notre patrimoine architectural ainsi que la volonté de le préserver, le Conseil de l'Europe a proclamé l'année 1975 «Année européenne du patrimoine architectural». Ce qu'il s'agit de protéger, ce sont moins des monuments particuliers que des ensembles d'habitations, qu'il importe de conserver et de développer; en un mot, il s'agit de la protection des sites. En vouant aussi notre attention à des formes nouvelles d'habitation, nous entendons affirmer que cette protection des sites n'assure pas seulement «un avenir pour notre passé», mais qu'elle ouvre en outre de nouvelles perspectives à la génération présente.

④ Strassensiedlung

Siedlungsbilder geben heute wie früher Anhaltspunkte über entwicklungsgeschichtliche und wirtschaftliche Bewegungen. Zeitlich bedingte Veränderungen, deren Auswirkungen die heutigen Siedlungen aber in einem bis anhin noch nie dagewesenen Ausmass unterliegen, hinterlassen ihre augenfälligsten Zeichen an jenen Stellen, wo der «Strom der Zeiten» vorbeifliesst: an der Strasse. Strassenpunkte und Strassenzüge, an die sich Siedlungen reihen, sind die markantesten Stellen der Veränderung; einer Veränderung allerdings, die fast ausnahmslos einen Schritt zum Schlechteren bedeutet. Nicht nur werden Jahrzehnte um das Europäische Jahr für Denkmalpflege und Heimatschutz kompakte Ortsbilder und ganze Städte dem Verkehr geopfert, sondern vorab sind es Menschen, die immer mehr in einer nicht mehr zumutbaren Weise diesen Strassen ausgesetzt sind. Unter dem Einfluss der Strasse leiden heute nicht nur Kathedralen, Paläste und Bürgerhäuser, sondern auch Hunderttausende von Menschen, denen das «Recht auf Wohnen» durch die rasante Verkehrsentwicklung glattweg entzogen wurde. Und dass dort, wo es keine Heimat und keinerlei Gefühl von Geborgenheit mehr gibt, auch das Schützen von Heimat fehlt, ist nur eine Realität in der Reihe der Konsequenzen.

Strassensiedlungen – darunter fallen nicht nur staubige und lärmige Wohnhäuser in Industrie- und ausgesprochenen Verkehrsquartieren, sondern der Grossteil der Dörfer, Städte, ja auch Weiler und Einzelhöfe, die in bezug zur Strasse stehen, auf die Strasse hin gebaut sind. Auch historischen Strassensiedlungen – ganz ausgeprägt etwa im Beispiel von Muttenz (Abb.) – liegen geographisch-verkehrsbedingte Situa-



Ein historisch gewachsenes Strassendorf: Muttenz (Kanton Baselland). Die Hauptachse oder -strasse, die heute noch besteht, folgt dem Lauf des einst offenen Dorfbaches. Ausschnitt einer Karte von Georg F. Meyer, 1687. (Lit. und Abb.: H.-R. Heyer, Die Kunstdenkmäler des Kantons Baselland I, 1969)

Un village constitué historiquement en fonction des routes: Muttenz, dans le canton de Bâle-Campagne. L'axe principal, qui subsiste encore aujourd'hui longe le torrent qui était autrefois découvert. Fragment d'une carte de Georg F. Meyer, 1687

Un villaggio con strade radicate nel suo sviluppo storico: Muttenz (Cantone di Basile Campagna). L'asse o strada principale, tuttora esistente, segue il corso del ruscello che un tempo scorreva allo scoperto attraverso il villaggio. Particolare tratto da una carta di Georg F. Meyer, 1687

A village that grew over the years along a street: Muttenz, in the Canton of Basle Campagne. The main street, still in existence, follows the formerly open course of the village stream. Detail of a map by Georg F. Meyer, 1687

④ Habitations le long des voies de communication

tionen für den Bau entlang der Strasse zugrunde. Dies bestätigen alte Siedlungen, die dem Lauf eines Baches oder jenem eines wichtigen Durchgangsweges folgen. Vorab sind es die Dörfer der Nordwestschweiz, deren Wohnhäuser reihenartig auf die Strasse ausgerichtet sind. Die besonders im 19. Jahrhundert notwendig gewordene grössere Raumausnutzung führte schliesslich vor allem in städtischen und kleinstädtischen Siedlungen zu geschlossenen Strassenfronten und Häusergruppen, die immerzu mit der Strasse zusammen Lebensräume bildeten, in denen sich ähnlich der alten Dorfstrasse und Altstadtgasse nachbarschaftliche Beziehungen – und auch Streitigkeiten – entwickeln konnten.

Heute ist die Strasse leider zur Trennlinie geworden, zum Schneidmesser zwischen strassenseitigen Beziehungen. Die uneingeschränkt zugelassene Anpassung an das private Verkehrsmittel Auto und die damit zusammenhängenden Wohnfreiheiten ausserhalb der organisch gewachsenen Siedlungen führen immer mehr zur Auflösung von Städten und Dörfern. Gerade die kompaktesten Siedlungen leiden unter dem «Bedarf nach Strassensanierungen» am meisten, weil sie schon vor Jahrhunderten an die wichtigsten Strassenachsen zu liegen kamen.

Der ständig anwachsende Ausbau der Mobilität bringt uns leider nicht nur die landweite Zersiedlung und Zerstörung von Kulturland, sondern dazu noch das Auseinanderbrechen der alten, schützenswerten Siedlungen. Das traurige Beispiel der «Strassensanierung» Gümmenen-Mühleberg in der Abbildung ist nur eines von vielen.

Peter Röllin



Die Strasse im Dorf – einst Lebensraum und Ort sozialer Bindungen – ist heute zur Trennlinie geworden. Beispiel aus Gland (Kanton Waadt), um 1880. Photo Kern, Lausanne / Archiv Eidg. Denkmalpflege Zürich

La rue du village, où étaient concentrées la vie et les relations sociales de l'endroit, est devenue aujourd'hui une ligne de séparation. Gland, dans le canton de Vaud, vers 1880

La strada nel villaggio, una volta centro vitale e luogo d'incontro che favoriva i rapporti sociali, oggi è diventata una linea di separazione. Esempio dal villaggio di Gland (Canton Vaud), verso il 1880

The village street: once a living-space and a place of social contact, today only a dividing line. An example from Gland (Canton of Vaud), about 1880

Die Notwendigkeit einer grösseren Raumaussnutzung liess schon vor der Jahrhundertwende geschlossene Strassenzüge entstehen: hier eine Häusergruppe an der Zentralstrasse in Interlaken. Ansichtszeichnung vom Zürcher Architekturbüro Pflughard & Häfeli, 1898. Archiv Eidg. Denkmalpflege Zürich

La necessità di meglio utilizzare l'espacio fit surgir vers 1900 des tronçons de rues formés de maisons contiguës. Groupe de maisons dans la rue Centrale, à Interlaken, 1898

Già prima dell'inizio del secolo, la necessità di un maggiore sfruttamento dello spazio ha favorito la costruzione di arterie stradali compatte: qui un gruppo di case alla Zentralstrasse a Interlaken

The need for better utilization of the available space led to continuous rows of buildings on either side of the street well before our own century. Here a row of houses in the Zentralstrasse, Interlaken

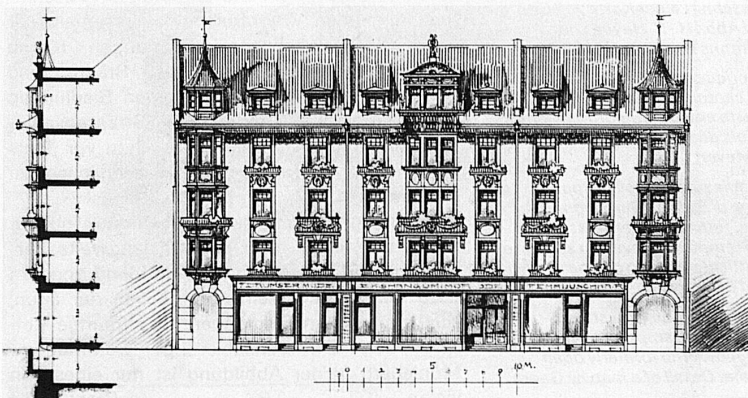
«Strassensanierung» – oder brutaler Durchbau einer organisch gewachsenen Strassensiedlung: Gümmenten–Mühleberg (Kanton Bern). Photos P. Aebi in «Heimatschutz» 1973/2

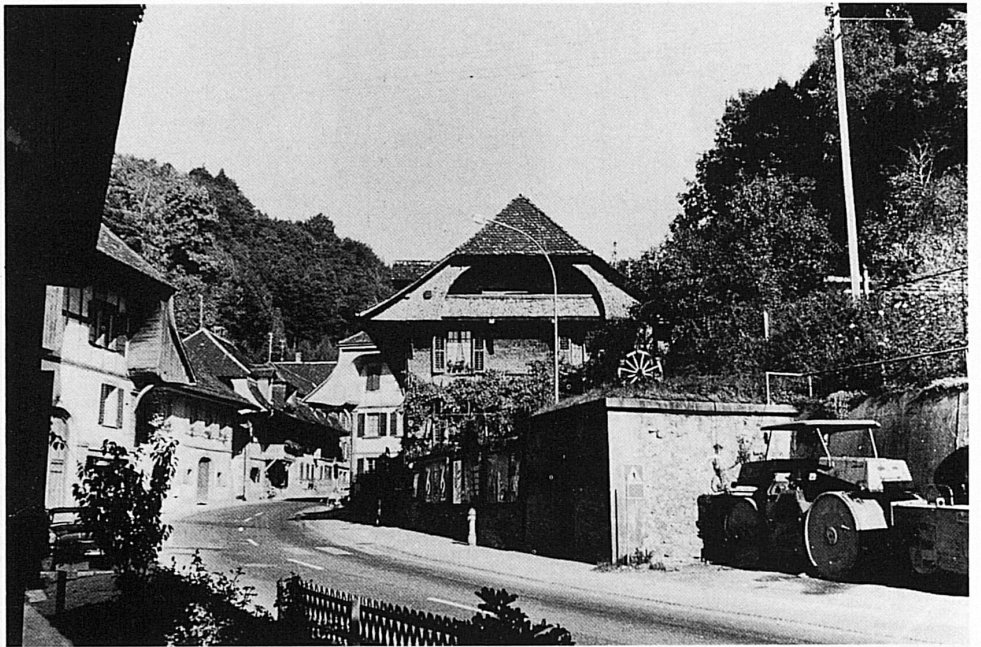
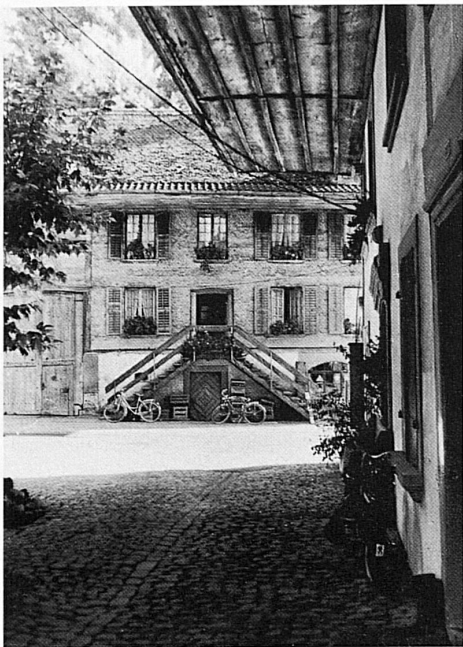
«Aménagement moderne» ou brutale transformation d'une rue dans une ancienne agglomération: Gümmenten–Mühleberg, dans le canton de Berne

«Risanamento stradale» – oppure sfondamento radicale di un insieme di strade cresciute in modo organico: Gümmenten–Mühleberg (cantone di Berna)

“Cleaning up” a street—in this case the brutal destruction of an organic street development: Gümmenten–Mühleberg (Canton of Berne)

Comme autrefois, l'évolution historique et économique se reflète dans les formes d'habitation. Les changements opérés par le temps, mais dont les effets n'ont jamais encore marqué les agglomérations humaines d'une empreinte aussi forte, sont manifestes surtout dans les lieux où déferle le «torrent des âges»: dans les rues et sur les routes. Les changements sont particulièrement apparents aux carrefours et sur les voies où les habitations se sont agglomérées, mais ce sont presque sans exception des changements vers le pire. Pendant cette Année européenne du patrimoine architectural, ainsi que dans toute la période qui l'a précédée, non seulement des villes et des sites entiers ont été sacrifiés à la circulation routière, mais aussi et surtout des êtres





humains, dans une proportion qui n'est plus admissible. Les méfaits du trafic, qui dégradent des cathédrales, des palais, des demeures anciennes, privent des centaines de milliers de personnes de leur «droit à un domicile». Est-il besoin d'ajouter que ces êtres perdent jusqu'au sentiment de leur chez-soi au cœur d'un pays qui ne leur offre plus de refuge?

Les agglomérations le long des artères ne se limitent pas aux casernes locatives des quartiers d'industrie et de transit; elles englobent la plupart des villages et des villes, et même des hameaux et des fermes isolées dont la route a déterminé la naissance. Les grandes voies de circulation ont nécessairement engendré des concentrations d'habitations, comme le montre d'une manière

frappante l'exemple de Muttenz (v. ill.). D'anciennes agglomérations se sont formées sur le cours d'une rivière ou d'un petit cours d'eau, d'autres le long d'une voie de transit. C'est surtout dans le nord-ouest de la Suisse que les villages s'alignent en bordure de la route. Au XIX^e siècle, la nécessité d'une utilisation plus rationnelle de l'espace s'est fait sentir. Les habitations ont surgi en rangs serrés le long des rues des villes et des bourgs, formant avec celles-ci un même espace vital où, comme dans la rue du village de jadis ou dans les ruelles des anciens quartiers urbains, les habitants cultivaient des rapports de voisinage ou vidaient leurs querelles. Mais aujourd'hui la rue ne relie plus, elle sépare. L'adaptation au moyen individuel de locomotion

qu'est l'automobile, tolérée et encouragée sans limite, et la liberté de loger ou de camper hors des lieux d'habitation qui en est la conséquence, contribuent de plus en plus à désintégrer les villes et les villages. Ce sont les agglomérations les plus denses qui souffrent le plus des «aménagements modernes», parce que ce sont elles qui se sont fixées le plus anciennement le long des grands axes routiers. Le développement incessant de la locomotion n'occasionne pas seulement le morcellement et la destruction de la terre arable, mais aussi la déchéance des anciens sites qui méritaient d'être préservés.

L'affligeante vision qu'offre Gümmenen-Mühleberg (v. ill.) n'en est qu'un exemple parmi bien d'autres.



Der Mensch hat ein Recht auf das Auto! ... auch hier noch? Photo P. Röllin
 Le «droit à l'automobile» est-il ici aussi un des droits de l'homme?
 L'uomo ha diritto all'automobile! ...però anche in questo caso?
 Modern man has a right to his car—even here?

▲ Hugo Schuhmacher (* 1939): Autolandschaft, Acryl auf Leinwand, 200 x 300 cm
 Photo R. Grebler
 Paysage automobile, collage sur toile Paesaggio automobilistico, acrole su tela
 Car Landscape, acrylics on canvas, 79 x 118 in.



Forma delle colonie svizzere d'abitazione

una serie di dieci esempi
in occasione dell'Anno europeo del patrimonio architettonico 1975 - un futuro per il nostro passato

Allo scopo di promuovere non solo l'interesse ma anche la volontà per il mantenimento dell'eredità architettonica, il Consiglio europeo ha proclamato l'anno 1975 come anno del patrimonio architettonico - un futuro per il nostro passato! Con ciò non si tratta in modo tutto particolare della protezione di singole opere d'arte, ma piuttosto della tutela e della configurazione dell'immagine completa delle colonie d'abitazione come anche del paesaggio. Mentre noi ci rivolgiamo anche alle nuove forme di colonie d'abitazione, deve essere sottolineato il fatto che la tutela delle bellezze naturali ed artistiche del paese - nel più ampio senso delle parole - crea non solamente un futuro per il nostro passato bensì anche e in modo particolare uno per il nostro tempo presente.

4 Siti lungo la strada

Oggi come ieri, la conformazione dei siti urbani rappresenta un prezioso punto di riferimento in merito agli sviluppi storici ed ai movimenti di natura economica. I mutamenti determinati dal succedersi delle epoche, ai quali gli odierni nuclei urbani sono esposti in una misura sinora sconosciuta, lasciano le loro tracce più palesi là dove scorre il «corso dei tempi»: lungo la strada. Nodi e arterie stradali dove si allineano le abitazioni sono i luoghi più toccati dai mutamenti; si tratta però di mutamenti che, quasi senza eccezione, rappresentano un peggioramento. Non solo nei decenni attorno all'Anno europeo del patrimonio architettonico sono stati sacrificati al traffico siti urbani compatti e intere città, ma è soprattutto l'uomo che si è trovato sempre più esposto in modo irragionevole a queste strade. Oggigiorno, non sono unicamente le cattedrali, i palazzi e le residenze borghesi a dover sopportare l'influsso della strada, ma si tratta altresì di centinaia di migliaia di uomini ai quali il rapido sviluppo del

traffico ha semplicemente strappato il «diritto all'abitazione». E là dove non c'è più una patria e dove viene a mancare il calore di un luogo accogliente, è evidente che verrà pure a mancare l'ideale della protezione del patrimonio nazionale quale conseguenza non ultima di quanto esposto più sopra.

Fra i siti urbani edificati lungo la strada non vanno annoverati solo i blocchi polverosi e rumorosi nei quartieri industriali e in quelli sulle maggiori arterie viarie, bensì anche la maggior parte dei villaggi, delle città e persino delle borgate e delle singole masserie che hanno un rapporto con la strada e che sono state costruite in relazione con la strada stessa. Anche i siti storici lungo la strada - come evidenziato dall'esempio di Muttenz (figura) - sono stati costruiti tenendo conto della situazione geografica e delle esigenze dei traffici, ciò che è confermato dai vecchi nuclei urbani lungo il corso di un fiumiciattolo o di un'importante via di transito. Questo discorso vale in primo luogo per i villaggi della Svizzera nord-occidentale le cui case d'abitazione si allineano lungo la via. Infine, la necessità di un maggiore sfruttamento dello spazio, in particolare nel XIX secolo, ha favorito la costruzione soprattutto nelle città e nelle cittadine minori di arterie compatte e di gruppi di case, con un incremento dello spazio vitale in grado di favorire i rapporti di buon vicinato - senza per altro escludere i litigi - proprio come avveniva nella vecchia strada del villaggio e nei vicoli della parte vecchia delle città.

Purtroppo, ai nostri giorni la strada è diventata una linea di separazione, una cesoia fra i rapporti sui due lati della strada. L'illimitato adeguamento al mezzo di trasporto privato, cioè all'automobile, e la conseguente libertà di poter abitare al di fuori dei nuclei urbani cresciuti in modo organico, conducono sempre più alla disintegrazione delle città e dei villaggi. Sono proprio i nuclei urbani più compatti a dover sopportare maggiormente la «necessità di risanamento stradale», in quanto già da secoli sono stati edificati lungo i principali assi stradali. Purtroppo, il continuo sviluppo della mobilità non causa solo la dispersione dei siti urbani e la distruzione del terreno coltivabile in tutte le regioni del paese, ma ci fa pure assistere al declino dei vecchi siti urbani degni di essere protetti e conservati. Il triste esempio del «risanamento stradale» di Gümmenen-Mühleberg alla figura è solo uno fra i molti.

Patterns of Settlement in Switzerland

A cycle of ten examples
on the occasion of the European
Architectural Heritage Year, 1975

In order to stimulate interest in Europe's architectural heritage and to promote conservation measures, the Council of Europe has declared 1975 a European Architectural Heritage Year. The objective today is not so much the protection of single monuments as the conservation of whole villages and towns and of the countryside generally. In our treatment of this subject we shall also include modern estate planning so as to make it clear that the protection of our dwelling patterns involves, in its widest sense, not only the creation of a future for our past, as it has been put, but of a future for our present too.

4 Street development

Today as in the past, settlement patterns provide clues to historical and economic processes. Changing conditions, which are affecting our modern forms of settlement to an extent never known before, leave their most striking traces at the point where the stream of time flows at its strongest: in the street. The streets along which housing develops are the chief scenes of change, a change which unfortunately is almost always for the worse. It is not only that compact village patterns and even whole towns are sacrificed to the needs of traffic; human beings are also becoming the victims of these new streets and roads on an ever larger, ever more intolerable scale. While cathedrals, palaces and fine old houses slowly succumb to the effects of increasing traffic, hundreds of thousands of

people are deprived of their right to live in comfort by the same headlong evolution. When the peace and security of a home has gone, it is understandable that the protection of an architectural heritage ceases to have much meaning.

Street development is not restricted to dusty and noisy houses in industrial and traffic-ridden quarters, however. In reality it also includes most villages and towns, and even hamlets and single farms, which were originally built beside and because of a street or road. Considerations of geography and of communications led to the building of houses along the streets even in the historical street developments, of which Muttenz (Figure) is such a good example. The same basic pattern is found in settlements that follow a watercourse or an important line of communication. This type of historical "ribbon building" is found particularly in the villages of North-Western Switzerland. The better utilization of space which became necessary in the nineteenth century led to continuous rows of houses and unbroken house fronts in the larger and smaller towns. Yet these and the street they gave upon still formed living-spaces in which neighbourly relations - and occasionally squabbles - could be indulged in, much as in the village streets or the narrow alleys of old towns.

Today the street has become a dividing line, a cleft between two communities. The unrestricted adaptation of our living patterns to the private car and the resulting freedom to live outside of organic settlements have led to the gradual dissolution of towns and villages. It is precisely the most compact settlements that suffer worst from road «corrections» because they happen to have grown up along the main thoroughfares centuries ago. The incessant increase of mobility, while it scatters housing far and wide and destroys agricultural land, at the same time breaks up our old settlements that would really be deserving of conservation. The sad example of the road "correction" in Gümmenen-Mühleberg is only one of many.



Hotel-Restaurant Telefon 01 42 52 40
100 Betten. Alle Zimmer mit Telefon. Zimmer mit Frühstück ab Fr. 25.-, alles inbegriffen.
Diverse Säle, Sitzungszimmer
Restaurant. Menü oder à la carte
Eigener Parkplatz Dir. Hausamann - Voney

Handels- und Verkehrsschule Bern

Gründet 1907
Schwanengasse 11, Telefon 031 22 54 44

für Handel, Verwaltung, Sekretariat, Hotel
für Post-, Bahn-, Zoll- und Telefonexamer
für Laborantinnen- und Hausbeamtinnen-
schulen
für Arzt- und Zahnarztgehilfinnen
für Pflegerinnen
Kursbeginn: 21. Oktober 1975

BAHNHOF BUFFET BERN

FRITZ HALLER CH-3001 BERN
TEL. 031/22 34 21 031/22 88 22
TELEX 33 3 22 B BERN CH

Sommer + Winter



JAKOBSHORN



Badenerstrasse 357
Telefon 01 52 65 00, Telex 53381
Unentgeltliche Telefonverbindung ab
Hotel- Informationsanlage Zürich HB
Das Haus der gehobenen Mittelklasse
200 Betten, moderne Zimmer mit TV, Radio,
Telefon, Dusche und Privattoilette
Einzelzimmer Fr. 46.-, Doppelzimmer Fr. 75.-
Ohne TV und Privattoilette Einzelzimmer
Fr. 35.-, Doppelzimmer Fr. 55.-
inkl. Bedienung und amerikanischen Frühstücks
Gediegener Aufenthaltsraum
Täglich frische Meeresspezialitäten im Restaurant
Grosser Parkplatz, Garage gratis
4 Autominuten vom Hauptbahnhof entfernt