

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 49 (1976)

Heft: 1

Buchbesprechung: Der Bodensee in alten Kartendarstellungen [Arthur Dürst, Ugo Bonaconsa]

Autor: [s.n.]

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: 31.01.2025

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

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.

10 Agglomerati urbani

Agglomerati urbani o città satelliti, quali si trovano generalmente nelle immediate vicinanze di grossi centri, rientrano fra le forme più recenti di habitat ma costituiscono già l'unico spazio vitale per gran parte della popolazione svizzera: per molti il focolare – posto che si voglia ancora ricorrere a questo concetto – incomincia proprio là dove oramai non c'è quasi più nulla che sia «degnamente protetto». In vasti paesaggi dove dominano il traffico e le industrie, dove spesso volte il quadro già desolato è completato da grigi blocchi di case, si può affermare che scompare ogni margine di intervento per coloro che si dedicano alla protezione ed alla cura dei monumenti storici. Creare un habitat degno di questo nome dovrebbe essere compito dei pianificatori, degli architetti e delle imprese di costruzione in quanto sono loro che operano sul paesaggio mutandone radicalmente il carattere. Gli agglomerati sorsero verso la metà del XIX secolo di pari passo con il movimento di urbanizzazione: l'industrializzazione costituì un fattore importante. La grande fuga dalle campagne nel corso degli ultimi centocinquanta anni inizialmente fu determinata da

Patterns of Settlement in Switzerland

A cycle of ten examples

in occasione dell'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.

10 The agglomeration

The agglomerations that are today found mostly in the neighbourhood of large towns are one of the most recent forms of settlement, yet they are already the normal environment of the majority of the Swiss population. The home surroundings of most people are accordingly almost devoid of architectural features worthy of preservation. In the spreading townscapes created by industry and transport, where the comfortless prospect is often further blighted by huge, sterile residential blocks, protectors of the architectural heritage can find little to protect. To create any sort of a heritage here would first demand a new effort from planners, architects and building societies, from the circles which are busied with the large-scale transformation of the landscape.

Agglomerations came into being with the first processes of urbanization around the middle of the nineteenth century, an important factor in their genesis being industrialization. Economic conditions, including

particolari condizioni economiche, quali le crisi e l'offerta di possibilità di lavoro nelle fabbriche. Improvvisamente i villaggi e la campagna nelle immediate vicinanze delle città dovettero affrontare mutate condizioni economiche, perdendo nel contempo il loro carattere generalmente rurale. Sorsero così villaggi popolati da cosiddetti pendolari e da immigrati, dapprima lungo le linee ferroviarie; più tardi con l'avvento dell'automobile gli agglomerati urbani si allinearono in file pressoché ininterrotte in tutta l'aerea attorno ai grandi centri (1973: 257 automobili private su 1000 abitanti, secondo la statistica ORL). Ma è solo negli ultimi tre decenni, nel periodo dopo la seconda guerra mondiale, che si è dato mano alla costruzione di grandi agglomerati urbani, accompagnata in tutto il paese da quel processo di mutamento del paesaggio svizzero sotto la pressione delle colate di cemento e di asfalto: sono stati gli anni grassi caratterizzati da desolate città di soli blocchi di case, da casette unifamiliari sparse un po' ovunque alla rinfusa, da autostrade indistruttibili e da giganteschi centri shopping. Alta congiuntura e benessere erano gli unici punti di riferimento; spesso ci si dimenticò dell'ambiente naturale e dei bisogni effettivi della popolazione.

In quel periodo di possibilità finanziarie pressoché senza limiti ci si dimenticò di creare il focolare, favorendo il processo di alienazione e permettendo in modo quasi colposo che fosse sventata la preziosa terra dei campi: nei soli anni 1942–1967 vennero rimossi e cementati 100000 ettari circa di terreno, pari ad 1 chilometro quadrato di terreno coltivabile per ogni secondo. Al di là della perdita di superficie coltivabile, anche sul piano ottico le ferite sono da molto tempo evidenti: spezzettamento, scioglimento di vecchi organismi compatti, vie di comunicazione e impianti industriali come risultato di interventi brutali. Ancora più gravi sono le conseguenze sociali: parallelamente all'alienazione sul posto di lavoro, l'individuo vede sciogliersi i legami naturali con il paesaggio, soprattutto nei desolati agglomerati di solo cemento, per cui vengono pure recisi i rapporti con il mondo circostante. Anche in questo caso la perdita di un focolare intimo rappresenta la perdita di rapporti specifici e l'inizio della solitudine e dell'anonimato. Il focolare – un bisogno elementare dell'uomo – deve essere protetto e conservato al di là del paesaggio e della sostanza architettonica.

crises and the new jobs created in the factories, initiated the big drift to the towns that has characterized the last 150 years. Villages in the vicinity of towns were first caught up in this development and soon lost their rural, usually farming character. New villages inhabited by commuters also came into existence along the railway lines, and later, with the rise of motorized traffic, all around the towns (in 1973 there were 257 cars for every 1000 inhabitants in Switzerland, according to published statistics). The real spread of the agglomerations, with their conversion of the landscape into concrete and asphalt, has really taken place, however, in the last thirty years, the post-war period. This has been the age of the barren residential-block estates and the creeping cultures of detached houses, of high-duty motorways and gigantic shopping centres. Prosperity and consumption have been the catchwords, while the environment and the real needs of the population have taken second place. Just when the financial resources were available, the chance to create an environment fit to live in was missed, unnatural developments were favoured and valuable agricultural land was irresponsibly destroyed. In the period 1942–1967 alone some 100000 hectares of good land was torn up by diggers and covered by concrete—one square metre per second! Over and above the loss of agricultural land, the landscape has been optically devaluated: buildings have sprung up everywhere, old organic settlements have disappeared in the rash of new developments, transport and industrial facilities have brutally disfigured the natural scene. The social consequences are even more serious: the individual has lost his natural relationship to his place of work and, being condemned to live in drear concrete suburbs, to the country and to his own environment. He has, in other words, lost his home and been plunged into anonymity and isolation. Anything worthy of the name of home—and a home is an elementary human need—must offer permanence and protection over and above all architectural and environmental considerations.

ces édifices sont imposants et opulents. Mais ce n'est là qu'un aspect. L'autre aspect tend au contraire à la discrétion, à la mesure.

La convenance

Il faut entendre ce mot dans le sens que lui donnait en 1909 la publication «Moderne Bauformen» (Formes modernes d'architecture): «Le style est le sens de la convenance, qui permet de discerner ce qui convient, quelles formes s'accordent entre elles, ou comment il faut traiter un matériau...» C'est ce que l'on peut constater concrètement à St-Gall: comment le modern style s'harmonise avec l'architecture traditionnelle. En construisant en style baroque le hall des guichets de la gare, l'architecte a rendu hommage à la cathédrale, et c'est à sa nef que se réfère aussi la longue façade et les hautes fenêtres de la Bibliothèque Vadiana. Quant au fronton de l'Ecole Hadwig, il rappelle celui de l'ancien Hôtel de Ville, démolé en 1877.

Mais la convenance consiste aussi à s'adapter à la nature des lieux. La banlieue de Schoren, construite de 1911 à 1914 par la coopérative des cheminots, s'étagé sur le coteau, non en angle droit, mais selon la configuration du terrain. Cette docilité à l'égard de la nature était d'ailleurs inscrite dans l'évolution: déjà on tendait à s'écarter des ensembles compacts et à leur préférer les espaces verts. Il en est de même des angles que l'on adoucit en les ornant ou des murs auxquels on ôte leur rigidité par une légère courbure. On adopta de même les lambris en bois naturel et les verrières colorées, ornées de motifs de paysage ou de végétation, offrant à la vue une prairie en fleurs.

Démonstration et convenance: l'architecture modern style est caractérisée par la tension entre ces deux pôles, à laquelle on ne peut ici que faire brièvement allusion. La ville de St-Gall est encore riche en beaux exemples, bien qu'elle soit aujourd'hui passablement défigurée, menacée, voire déjà abîmée.

Der Bódensee in alten Kartendarstellungen

In diesem kürzlich erschienenen prachtvollen Werk wird das Sanktgallerland und die Landschaft rund um den Bodensee in zwanzig grossformatigen und vielfarbigen Faksimilierungen von seltenen oder einmaligen Karten festgehalten, deren Originale weitverstreut in Archiven und Bibliotheken von Leyden bis Wien, von Zürich bis Augsburg verwahrt werden. Die Reihe beginnt mit der ins 4. Jahrhundert n. Chr. zurückreichenden Tabula Peutingeriana, einer spätromischen Strassenkarte, zeigt unter anderen die erste handgezeichnete Karte der Eidgenossenschaft von Konrad Türost (1495/97) sowie acht Blätter aus einem kunstvollen fürstbisch-sanktgallischen Marchenatlas (um 1730) und endet mit einer grossen Manuskript-Bodenseekarte aus der Mitte des 18. Jh. Die Kartenmappe wird ergänzt durch einen handlichen Katalogband, der nebst einer Einführung in die Geschichte der Kartographie des Bodenseeraumes 120 alte Karten des Untersuchungsgebietes einzeln abbildet und erläutert. Als Autoren zeichnen Arthur Dürst und Ugo Bonaconsa. Die Kartenmappe und der Katalogband kosten zusammen Fr. 670.—. Verlag F. Stadler, Konstanz.