

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 30 (1943)
Rubrik: Städtebriefe

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: 15.04.2025

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

möglichst. Eine Strahlungsheizung der Firma Sulzer ist in die Decken eingebetont. – Das Laboratorium auf Weißfluhjoch begann 1936 in einer Holzbaracke seine Arbeit. Erst durch diese vervollkommnete, gründlich vorbereitete Neuanlage wird es nun möglich sein, die Forschungstätigkeit im Kampf gegen die Lawinen zu unterstützen.

L. S.

Die Einwohnergemeinde Bern hat vor einigen Jahren das seit langem unzweckmäßig gewordene *Knabenwaisenhaus* der Burgergemeinde abgekauft, um darin eine *Polizeikaserne* einzurichten. Das Gebäude ist am 10. Dezember nach etwa einjähriger Bauzeit seiner Bestimmung übergeben worden. Da es unter eidgenössischem Denkmalschutz steht, wurde die Renovierung so vollzogen, daß das Äußere in der ursprünglichen Form erhalten blieb und nur die Innenräume den neuen Zwecken angepaßt wurden. Die Umbaukosten betrugen Fr. 800,000.

Die Stadt Genf baut nach den Plänen von Ernest Martin, Dipl. Arch., in der Nähe des vorgesehenen Güterbahnhofs La Praille eine neue *Schlachthausanlage*, da die alte in Plainpalais ihren Anforderungen nicht mehr entspricht. Baukosten inklusive Inneneinrichtungen 4,9 Millionen Franken.

Renovation von Wasserkirche und Helmhaus in Zürich

Donnerstag, den 28. Januar 1943 fand auf Einladung des Stadtrates die feierliche Eröffnung der wiederhergestellten Wasserkirche und des umgebauten Helmhauses im Beisein der kantonalen und städtischen Behörden und einer großen Schar Geladener statt.

Durch den Abbruch des unschönen, längs dem Limmatquai zwischen Helmhaus und Wasserkirche eingezwängten Anbaus treten nun die beiden Baukörper bei aller stilistischen Verschiedenheit in voller Reinheit in Erscheinung. Der an dieser Stelle bestehende Verkehrsengpaß konnte dadurch beseitigt werden, so daß nun der Fußgängerstrom durch die Helmhaushalle und auf einem breiten Trot-

toir dem Kirchenschiff entlang geführt wird. Die Fahrbahn des Limmatquais ist so um zirka zwei Meter breiter geworden.

In einem ersten Rundgang bekam man von den weiten Räumen des Helmhauses einen vorzüglichen Eindruck. Sie nehmen von nun an das *Baugeschichtliche Museum* der Stadt Zürich auf, das, im Herzen der Stadt gelegen, ihrer baulichen und kulturellen Entwicklung zu Nutzen gereichen wird. Der Kirchenraum in seiner reinen Gotik bringt in der ihm neu gegebenen, schlichten architektonischen Haltung den protestantischen Gedanken zu sichtbarem Ausdruck. An der Feier, die gleichzeitig dem fünfzigjährigen Jubiläum der Zürcher Stadtvereingung gewidmet war, sprachen Stadtpräsident E. Nobs, Stadtrat H. Oetliker als Vorstand des Bauamtes II und Fr. Kuhn, Präsident der Zentralkirchenpflege. Die Wiederherstellung und Renovation dieser im Stadtbild Zürichs so bedeutenden Baugruppe lag in den Händen von alt Stadtbaumeister H. Herter, der sein ganzes Können und seine volle Hingabe in den Dienst dieser nicht leichten Aufgabe gestellt hat.

a. r.

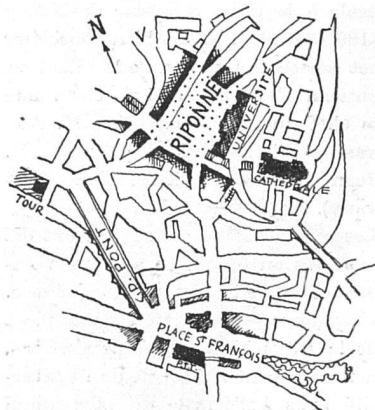
Städtebriefe

Lettre vaudoise

La place de la Riponne et l'aérodrome

Monsieur le rédacteur, Vous me donnez l'occasion d'écrire quelques mots sur les questions d'architecture qui préoccupent le canton de Vaud et sa capitale. Dans une région active et dont la population s'accroît sans cesse, ce sont les problèmes relatifs aux plans d'extension qui sont au premier rang. (La nouvelle loi vaudoise sur la police des constructions, en vigueur depuis 1942, en est une preuve.) Ces problèmes, malgré leur ampleur, ne font pas oublier toutefois certains aspects de détails touchant les yeux d'une manière plus immédiate; les grandes tâches d'un intérêt majeur n'éliminent pas l'attention qu'on prête aux arrangements de moindre importance dans lesquels se manifestent, tout aussi bien, les tendances de l'art et le goût de l'époque.

Les Lausannois ont toujours eu le souci de l'aménagement de leur ville



Ausschnitt des Lausanner Stadtplans

et pourtant, direz-vous, ils n'ont jamais réussi à lui donner une allure convenable; de plus disparate, de plus incohérente, on n'en trouve guère. La laideur des édifices, le désordre des alignements, le mélange des architectures, tout concourt à étourdir le regard. Et pourtant, le séjour de cette ville est agréable et recherché. Il y a, pour cela, sans doute une raison, et la voilà peut-être: l'espace non bâti, à Lausanne, a toujours compté tout autant sinon davantage que le volume bâti. Ainsi les péchés architecturaux ont au moins trouvé une rémission grâce à l'existence des arbres. Les parcs, les réserves de verdure, les servitudes de non bâtir et les restrictions relatives à la hauteur des bâtiments ont constamment retenu l'attention plus que les questions de style. Et comme l'organisation des vides est le corollaire de chaque problème architectural, l'espace et l'air ont été sauvegardés, les poumons respirent, même que, parfois, les yeux souffrent.

Le dernier exemple de cette règle est fourni par les recherches du bureau du Plan d'extension concernant la *Place de la Riponne*. Un premier concours public entre architectes destiné à étudier le seul bâtiment du fond de la place avait abouti, fatalement, à une telle absurdité que les services de la ville ont dû reprendre le programme dans son ensemble. N'avait-on pas, il y a quelques années, donné la palme à un projet qui, au lieu de trouver la grandeur dans l'ordonnance, la cherchait dans les grandes dimensions d'un bâtiment avec un beffroi où les éléments verticaux et horizontaux, pompeusement opposés, rappelaient les grandes expositions mondiales avec leurs tours et leurs escaliers d'une monumentalité grandiloquente!

Non, du moment qu'il s'agissait d'une place de 190 m sur 110 m, à peu près

égale à la place Stanislas de Nancy (180/135 m), il fallait bien considérer cet espace en fonction de la ville tout entière. C'est ce à quoi s'est consacré le chef du plan d'extension M. Alexandre Pilet, sous la direction de M. Jean Peitrequin (dicastère des Travaux).

Les maquettes de ces projets ont été exposées en décembre au Musée Arlaud et ont attiré une grande affluence. « Lausanne se doit de créer une place de la Riponne de belles proportions, non seulement à l'échelle de l'Université mais à l'échelle du plus grand Lausanne. Cette place indispensable pour les grands marchés agricoles, doit également pouvoir être utilisée pour les grands rassemblements populaires et constituer vraiment la sorte de forum qu'elle est devenue en fait... » (rapport de la Direction des Travaux publié par le Bulletin Technique No. 21, 1942. Voir également l'Habitation No. 10/11, 1942).

Deux considérations majeures font pourtant échec à la maquette officielle. D'abord, le paysage ambiant de la ville: d'un côté une colline bâtie et de l'autre une colline boisée. Ce cadre pas trop éloigné a été négligé; l'ordonnance de la place ne peut pas n'en pas tenir compte, car la solution la plus harmonieuse risque encore d'être détraquée par des couronnements inopportuns. Le champ de l'étude doit être étendu à ces collines; lorsqu'on entreprend l'aménagement d'une place principale, aucune considération de cet ordre n'est trop lointaine. L'on sait comment les grands bâtisseurs influençaient au loin le paysage en l'organisant, en l'ordonnant, en le transformant. Le parc Bourget d'ailleurs fournit, à Lausanne, la démonstration la plus réussie d'un paysage traité sur une étendue de plusieurs kilomètres. (J'omets intentionnellement de parler de la colline de la Cité qui domine la Riponne et qui a trouvé, avec l'ancienne Académie, une allure vénérable et définitive.)

Ensuite, la seconde objection à l'adresse du projet officiel ressort avec évidence de la maquette elle-même: le nouveau forum serait en contre-bas de la rampe que forme la rue du Tunnel! Il y a là un inconvénient grave qui peut parfaitement disparaître, ainsi que le montre l'étude fort intéressante d'un éminent confrère: la rampe est supprimée, la place devient plus grande et les voies d'accès fonctionnent aisément. De plus, un grand garage souterrain, de vastes abris et un établissement hospitalier pour les vic-

times des bombardements complètent ce projet.

Sans nul doute, les services de la Direction des Travaux connaissent-ils les imperfections de l'avant-projet présenté au public. Mais ce qui importe, c'est l'enthousiasme que celui-ci a manifesté à voir la ville de Lausanne situer, dans un grand esprit, le problème de la Riponne au niveau d'une étude d'ensemble. Cet esprit-là parviendra aisément à éliminer certains défauts.

La controverse relative à l'*Aérodrome municipal d'Ecublens* où se trouvent face à face les opinions du canton et de la ville démontre que chaque problème réclame des vues nouvelles auxquelles personne ne paraît d'emblée suffisamment préparé. L'aérodrome est-il en fonction du pays tout entier, du canton ou de la ville: voilà la question. Le véritable terrain d'entente (en théorie) n'est pas trouvé, pas plus, que l'emplacement prévu (dans la pratique) ne réunit tous les suffrages. Les avis se partagent selon qu'on regarde la création de l'aérodrome du point de vue des relations internationales ou locales, des exigences actuelles ou futures, des raisons militaires ou aéronautiques, des aménagements urbanistiques, ou des occasions de travail. Je me garderai d'introduire des observations d'ordre technique: je ne suis pas un spécialiste de l'aviation. Mais voilà que ceux-là même qui ont ouvert le débat en connaissance de cause ne sont point d'accord. Lausanne n'a pas l'exclusivité de ce genre de conflits. Avant d'adopter des positions contraires, les personnes compétentes devraient plutôt s'accorder dans l'examen des préliminaires qui sont dictées par une seule considération: l'intérêt supérieur du pays. C'est bien d'ailleurs, en prévision des leçons de la guerre, sur ce plan que se pose le problème; et ce plan non seulement comprend les intérêts particuliers mais, surtout, les favorise.

Il y a un point qui, dans ce débat, me surprend: l'aménagement de l'aérodrome sert de prétexte pour affronter le problème des travaux de chômage. Quelque tragiques que puissent paraître les circonstances, ce n'est jamais en reversant les notions du sens commun qu'on parvient jamais à y faire face. Ainsi si l'on est entraîné de force, lorsque les conditions du « marché du travail » cessent d'être normales, à recourir aux entreprises dites à fonds perdu, il est par définition erroné d'attendre de ces ouvrages une utilité ou un rapport immédiats. La justification de ces entreprises se trouve

dès lors dans un autre domaine: dans l'expression de la solidarité civique ou de la représentation monumentale; dans les manifestations symboliques qui peuvent avoir une grande signification. C'est en effet, lorsque la collectivité se trouve engagée dans des tâches communes, que s'exaltent les valeurs morales d'un peuple et se trouvent magnifiées les acquis des civilisations évoluées. A défaut de cet élan supérieur, voulons-nous commencer maintenant à aménager des aérodromes pour occuper les chômeurs?

Posons donc comme principe que le nombre des aérodromes en Suisse doit être en fonction de la dimension et de l'importance du pays; et que les emplacements doivent être déterminés par un plan général, et selon les données résultant de la position de l'aérodrome central du plateau suisse. Mais je m'aperçois que la lettre vaudoise devient insensiblement un billet suisse. Je n'en suis pas fâché d'ailleurs certains problèmes étant indissolubles comme nos sympathies helvétiques.

H. Robert Von der Mühl,
architecte FAS

Bücher

Der Maler Salomon Landolt

Im Neujahrsblatt 1943 der Zürcher Kunstgesellschaft legt der Konservator des Kunsthause, Dr. W. Wartmann, eine kurze Monographie über den Zürcher Maler Salomon Landolt vor. Neben der auf den bekannten Quellen – dem « Brief (Heinrich Werdmüllers) an Herrn Fießlin » von 1774, der im vierten Band von Johann Caspar Fießlis « Geschichte der besten Künstler in der Schweiz » abgedruckt ist, und dem 1820 von David Heß gezeichneten « Charakterbild » – beruhenden Biographie ist alles zusammengefaßt, was die Ausstellung von Landolts Bildern 1942 an neuen Einsichten ergab. Drei Feststellungen sind vor allem wertvoll: einmal die Gewißheit, daß Landolt nicht Autodidakt war wie z. B. Salomon Geßner, sondern sein besonderes Fach bei einem Pariser Schlachtenmaler Le Paon (1738–1785) gelernt hat, dann, daß nach Werdmüllers Urteil schon 1774 ein ganzes Oeuvre des jungen Malers bestand, das heute verschollen ist, und schließlich, daß alle die Feldwachen, Patrouillenritte, Ge-