Zeitschrift: Jahresbericht der Geographischen Gesellschaft von Bern
Herausgeber: Geographische Gesellschaft Bern
Band: 46 (1961-1962)

Artikel: Probleme der modernen Stadt
Autor: Grosjean, G. / Köchli, P.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-323973

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

Der archaische Südwesten zersplittert sich in unzählige amharische «Kleinstkönigtümer», die sich während der Gallastürme gebildet haben, als die Verbindungen zum Zentrum im Hochlande unterbrochen gewesen sind. Die Amharen haben die primitiven Negriden unter ihre Botmäßigkeit gezwungen und sie zu intensiver Landwirtschaft angehalten, was bei der hohen Bevölkerungsdichte (bis 280 Einwohner/km²) notwendig ist. Es wird hauptsächlich die Mesastaude angepflanzt, die der Banane verwandt ist, jedoch keine Frucht erzeugt; vielmehr wird das Mark geschabt und gegessen. Daneben besteht eine ziemlich intensive Kaffeekultur. Die Negriden sind heute noch Fetischgläubige und haben vor allem Angst vor dem «bösen Blick». Die Staatsorganisation ist sehr kompliziert, wobei dem «König» stets eine überragende Stellung eingeräumt ist.

Bei den nomadisierenden Gallavölkern im Osten steht das Rind im Mittelpunkt allen Denkens, dann folgen die Kinder, dann die Frau, die aber hochgestellt ist, was zu glücklichen Ehen führt. Für den Mann ist vor allem der Töterruhm wichtig. Er trägt besondere Abzeichen für seine Taten, die ihn als mutigen und erfolgreichen Jäger und Krieger auszeichnen. Ohne diesen Ruhm kommt er kaum zu einer Frau und gilt nichts im Stamme. Besonders ausgeprägt kommt dieses Denken bei den Totenfesten und Denkmälern zum Ausdruck. Die Denkmäler werden aber nur solange instand gehalten, als die Nachkommen sich an die Taten der Verstorbenen erinnern.

Die Ausführungen Dr. Haberlands, unterstützt durch ausgewählte Lichtbilder, zeigten die Vielfalt der Kulturstufen im abessinischen Reiche. Bei zahlreichen festgestellten Bräuchen und gesammelten Gegenständen lassen sich Entstehung und Bedeutung vorläufig nicht erklären. Es ist fraglich, ob die Expeditionen der fünfziger Jahre nicht schon zu spät gekommen sind, um Licht in die Überlegungen all der abessinischen Völkerstämme zu bringen, die dem gleichmachenden «Fortschritt» widerstandslos ausgesetzt sind.

P. Köchli

PROBLEME DER MODERNEN STADT

Vortrag von Herrn Prof. Dr. G. Grosjean, Bern, am 27. März 1962

Der Vortrag bildete die Fortsetzung früherer Ausführungen über die abendländische Stadt als Ausdruck der Zeitepochen und führte an die Gegenwart heran. Aus dem reichen Gedankenstrauß seien ein paar wesentliche Überlegungen herausgegriffen, die zu unserm staatlichen Leben in Beziehung stehen.

Die mittelalterliche Stadt kannte feste Ordnungsprinzipien; sie war mit der Stadtmauer klar gegenüber der übrigen Landschaft abgegrenzt; sie formte ein eigenes Landschaftselement; sie besaß ein bestimmtes ästhetisches Gesicht und hatte fest umrissene Aufgaben zu erfüllen (Markt, militärischer Stützpunkt, kirchlicher

Mittelpunkt); sie war rechtlich gegenüber der Landschaft bevorzugt. Bis 1800 waren die Städte im allgemeinen klein und zählten selten über 20000 Einwohner. Nur Rom, Paris und London waren Siedlungen mit Hunderttausenden von Einwohnern. Bis 1850 lebte die Mehrzahl der Leute auf dem Lande. Während heute in den alten Kulturländern der Anteil der landwirtschaftlichen Bevölkerung auf 15–20 Prozent abgesunken ist, ballt sich die übrige Einwohnerschaft in Städten zusammen. Die Städte sind folglich in den letzten hundert Jahren sprunghaft – bewirkt durch die starke Bevölkerungszunahme – und unorganisch gewachsen. Sie haben sich räumlich gewaltig ausgedehnt und sind unförmig geworden. Es gibt heute keine Umgrenzung mehr, sondern am Stadtrand durchdringt sich landwirtschaftliches und städtisches Leben. In der Schweiz ist diese Grenzzone durch die ungeregelte Streubauweise besonders ausgeprägt und stellt einen gewaltigen Landverschleiß dar. Diese Durchdringung hat die rechtliche Trennung zwischen Stadt und Land ausgelöscht und dazu geführt, daß am Stadtrand das Land als Bauland aufgewertet, landwirtschaftlich aber abgewertet wird.

Auch der Stadtkern löste sich bei der stürmischen Entwicklung auf. Dabei ist die Eisenbahn eine der treibenden Kräfte gewesen. Der Bahnhof lag zunächst meist am Rande der alten Stadt. Er zog aber bald Industrie, Geschäftshäuser, Verwaltungsbauten und Wohnhäuser in seine Nähe, wobei einer Ordnung und Verkehrsplanung zunächst keine Beachtung geschenkt wurde. So zerschneiden heute noch oft Bahnlinien – sie folgen den günstigsten Geländeverhältnissen – mit ihren Dämmen Siedlungsgebiete, die eigentlich organisch zusammengehörten. Die Stadt kann aus all diesen und andern Gründen heute geographisch kaum mehr definiert werden, weshalb die Bezeichnung von zentralen Orten 1., 2., 3. Ordnung usw. gemäß der politischen, wirtschaftlichen, kulturellen, gesellschaftlichen Funktion eingeführt worden ist. Es ist schließlich auch zu berücksichtigen, daß in einer Großsiedlung die Demokratie zu funktionieren aufhört. Anzeichen dafür haben wir bereits in der Stadt Bern (geringe Stimmbeteiligung). Die Stadt teilt sich mit ihren Vororten, oft selbständigen Außengemeinden, in zwei Teile: den Arbeitsraum = City mit Verwaltungs-, Handels- und Büroräumen und das Wohnraumgebiet, das zur Schlaf- und Essensstätte degradiert wird. An beiden Orten hält sich der Mensch zu wenig lange auf, um mit dem Raum zu verwachsen und sich mit seinen Problemen abzugeben. Je größer die Siedlung ist, desto ausgeprägter wird diese Beziehungslosigkeit zur Umgebung; am stärksten ist sie bei Großstädten wie London, New York usw. Lösungen sind durch eine extreme Citybildung wie in New York versucht worden oder durch Auflockerung zu einer Art Gartenstadt wie in Los Angeles. Bei dieser Lösung tritt jedoch ein ungeheurer Verschleiß an Boden und Kapital für Straßen, Kanalisationen usw. ein. Auch der Verkehr ist durch die großen Distanzen kaum mehr zu bewältigen und muß in Los Angeles oft wegen zu großer CO-Konzentration im Stadtzentrum vorübergehend in einzelnen Stadtteilen stillgelegt werden.

Die moderne Stadtplanung stellt deshalb auf ein günstiges Verhältnis zwischen Ausnützungs- und Bebauungsziffer ab, was bei den oben erwähnten Lösungen nicht der Fall ist. Die Ausnützungsziffer sollte heute bei uns wegen der mangelnden Bodenfläche nicht unter 1,0 sinken; eine größere ist ebenso nachteilig, weil dann die notwendigen Grünflächen fehlen. Die Bebauungsziffer können wir durch den Bau von Hochhäusern herabsetzen. Viele bekannte Städteplaner (Corbusier, Niemeyer, um nur zwei der bekanntesten zu nennen) suchen deshalb seit langem nach Lösungen – sie konnten solche in einzelnen Stadtgründungen verwirklichen – wie beim Bau der Satellitenstädte um London (unbefriedigend wegen Verkehrschaos), in Vällingby bei Stockholm, beim Wiederaufbau von Rotterdam, Hannover, Coventry, bei Chandigarh in Indien, Brasilia usw. Für die Schweiz ergeben sich aus den ausländischen Erfahrungen folgende Folgerungen: Wir müssen den Stadtraum gemischt ausnützen, d. h. er muß Wohn- und Arbeitsgebiet sein, indem nicht oder nur wenig störende Industrien neben Wohnhäusern stehen (kurzer Arbeitsweg). Dadurch erreichen wir voraussichtlich eine Beziehung des Menschen zum Raum. Hochhäuser von 12–15 Stockwerken stellen für unsere Verhältnisse ein Maximum dar. Die Stadt braucht einen großen freien Platz als Kulturzentrum. In Bern haben wir einen bescheidenen Ansatz dazu, indem der Münsterplatz mit Parkverbot belegt worden ist (Freilichtaufführungen vor dem Münster).

Es ist stets zu berücksichtigen, daß jede Stadt einmal das Optimum an Bevölkerungszahl erreicht. Jeder neue Zuzüger stellt nachher eine Belastung dar, die einen zu großen Aufwand, gemessen an seiner Steuerkraft, erfordert (Verkehrsverhältnisse, Schulhausbauten, Abwasserreinigung, Kehrichtvernichtung usw.). Aus allen Überlegungen ergebe sich für Bern, daß es in der Bevölkerungszahl die obere Grenze für günstige Bedingungen erreicht habe und sich folglich nicht mehr vergrößern sollte. Andernfalls könnte die Stadt den bekannten Gefahren einer Großstadt erliegen und die politische Anteilnahme am Gemeindeleben noch mehr erlahmen.

P. Köchli

CHINA IN DER WELT VON HEUTE

Vortrag von Herrn K. Laverentz, Lüdenscheid/Westfalen, am 30. Oktober 1962

Einleitend berührte der Referent das Verhältnis zwischen China und Indien. Endziel Chinas ist die Unterjochung Vorderindiens. Wenn seit der kommunistischen Machtergreifung die Beziehungen zu den indischen Nachbarn bis 1954 mehr oder weniger normal spielten, so beruhte das auf einer Notwendigkeit, da China im Innern aufbauen mußte.

Der Wechsel erfolgte dann rasch: 1957 stieß China nach Tibet vor und vernichtete die dortige Bevölkerung. Eine ganze Reihe von Straßen wurden seither errichtet, die von China über Tibet bis an die indische Grenze führen. Weitere Auto-