Zeitschrift: Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 9 (1955)

Heft: 3

Werbung

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: 18.10.2025

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

MENZIKEN **Leichtmetall-Bauprofile**

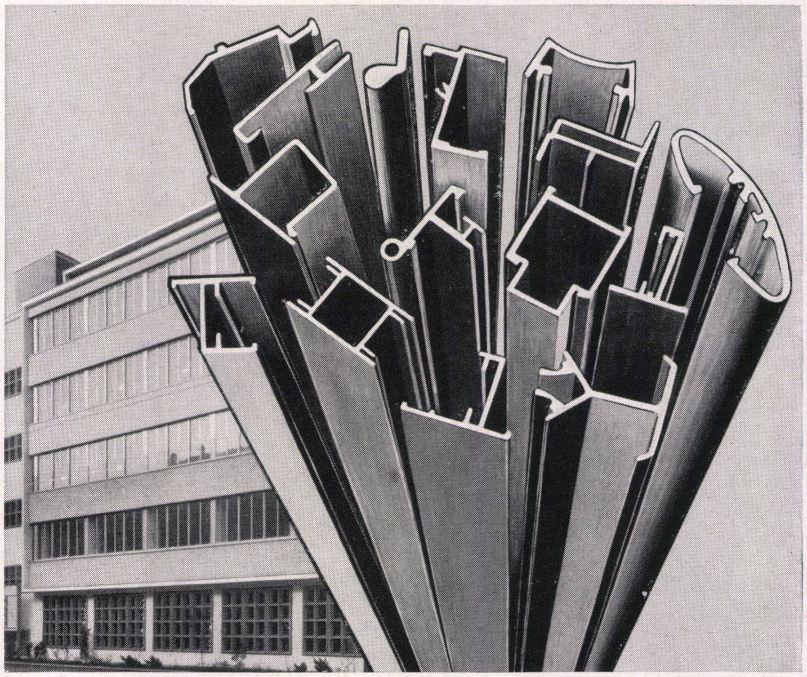
bis zu 30 kg Laufmetergewicht, bis maximal 210 mm Durchmesser und je nach Querschnitt und Legierung bis 20 m Länge

In allen zweckdienlichen Markenlegierungen

Profile, Rundrohre, Profilrohre, Draht, nahtlose Ringe, Bleche, Bänder, Rondellen, Warmpreßteile Sand- und Kokillenguß

ALUMINIUM AG. MENZIKEN (Aargau)

Telephon 064 / 6 16 21 Für Guß 064 / 6 53 42



die Planung an sich verbesserungsfähig, und zwar auf dem Wege über eine rationellere Teamarbeit. Unter Einsatz aller arbeitsparenden Hilfsmittel sollte man nach einem Planungsleitfaden arbeiten, der gewöhnlich in drei Fragenkomplexe zerfällt: die Planung im Rahmen des gesamten Werkes, die betriebstechnische Planung und die bautechnische Projektierung.

Schöning (Bauamt und Gemeindebau 4/1955) berichtet kurz über die Entwicklung der erst 1942 gegründeten Stadt Salzgitter. Um den noch fehlenden Stadtkern zu schaffen, wurde ein beschränkter Wettbewerb ausgeschrieben, dessen drei beste Ergebnisse samt ihrer Beurteilung wiedergegeben werden. Dieser Wettbewerb ist deshalb besonders bemerkenswert, weil es sich um einen der sehr seltenen Fälle im deutschen Städtebau handelt, wo ein Stadtkern wirklich frei und nach den neuesten Gesichtspunkten entwickelt werden kann.

De Jonge (Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw 1/1955) hält es für erforderlich, bei den Kleingärten zwischen Nutzgärten und Erholungsgärten zu unterscheiden. Die letzteren sind mit wesentlich größerer Sorgfalt eingerichtet und unterhalten, und nur sie eignen sich dazu, als Bestandteil des öffentlichen Grüns bewertet zu werden. Städtebaulich spielen sie auch insofern eine andere Rolle, als man sie nicht so einfach verlagern kann wie reine Nutzgärten.

Harrison (Civil Engineering and Publ. Wrks. Rev. 1/1955) bedauert, daß man bei der Stadtplanung häufig ungeeignetes Gelände für öffentliche Sportplätze vorgesehen hat. Hügeliges oder abfallendes Gelände, das sich gut für Wohnungsbauten eignen würde, wurde für Sportplätze ausgelegt, während das ebene Gelände für Wohnungsbauten verwendet wurde.

Radicke (Bauplanung und Bautechnik 2/1955) erläutert die Richtlinien der ostdeutschen Bauakademie für die Projektierung von Eigenheimsiedlungen. Es wird u. a. gefordert, daß der Weg bis zur nächsten Haltestelle eines öffentlichen Verkehrsmittels nicht mehr als 10 Minuten betragen soll. Auf je 1000 Einwohner sind 43–55 Einstellplätze für PKWs vorzusehen, die in Gruppen bis zu höchstens 4 Garagen zusammengefaßt werden können, wenn der Zuweg dadurch nicht länger als 5 Minuten wird. Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung sind von Beginn an zu berücksichtigen, wobei Hausbrunnen nur ausnahmsweise gewählt werden sollen.

Herzner (Bauamt und Gemeindebau 3/1955) sieht in der Landschaftspflege einen wesentlichen Bestandteil der gemeindlichen Raumordnung und fordert einen Gesundungsplan für die Dorflandschaft, mit dem das gestörte Naturverhältnis in den Dörfern selbst und in deren Umgebung wiederhergestellt werden soll. Es ist dies keine Aufgabe, deren Lösung von oben her angeordnet werden kann, und es ist notwendig, daß sich alle interessierten Kreise auf der untersten Ebene zusammenfinden und jeden einzelnen für die Mitarbeit gewinnen.

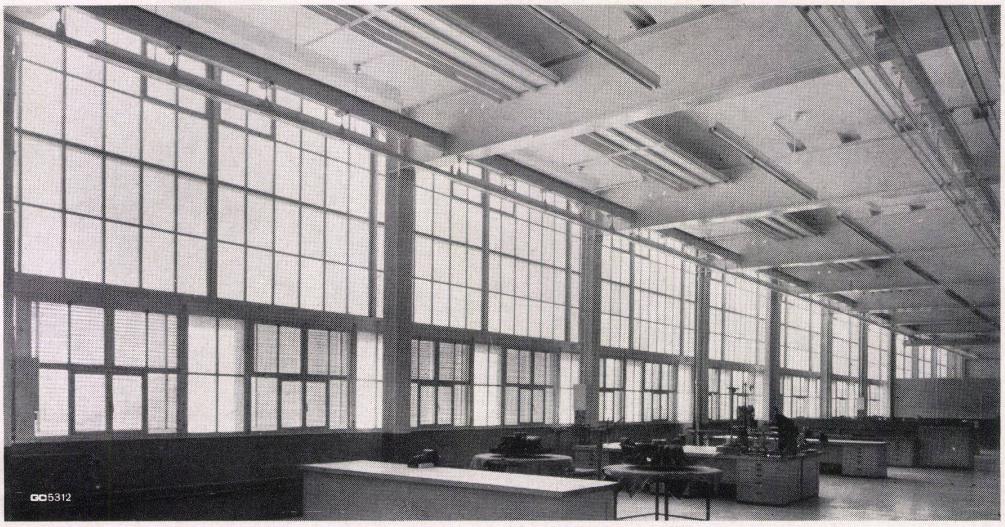
Van Mourik (Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw 1/1955) gibt zu, daß Bebauungspläne auch für die kleinen Landgemeinden nützlich sind, um die Tendenz des planlosen und verstreuten Bauens zu hemmen. Er warnt aber gleichzeitig davor, ihnen eine gleiche Bedeutung beizumessen wie den städtischen Bebauungsplänen. Auf dem Lande sprechen viele dem Städtebauer ungewohnte Faktoren mit, die oft rein persönlicher Art sind und doch berücksichtigt werden müssen. Man sollte deshalb den Gemeindeverwaltungen größere Befugnisse zur Änderung der Pläne zugestehen, wenn unvorhergesehene Gesichtspunkte auftreten.

Pirath (Internationales Archiv für Verkehrswesen 21/1954) unterscheidet zwischen dem öffentlichen und dem individuellen Verkehr und stellt fest, daß sich beide in zunehmendem Maße behindern. Für den Kraftwagen würde ein ungehinderter Verkehr in der Großstadt eine Kraftstoffersparnis von etwa 45 Prozent und eine Zeitersparnis von etwa 64 Prozent bedeuten, während die Straßenbahn entsprechend 40 Prozent an Kraftstoff und 25 Prozent an Zeit ersparen würde. Eine vertikale Auflockerung des großstädtischen Verkehrs durch unterirdische Straßenbahnen ist deshalb auch häufig wirtschaftlich durchführbar, weil sich durch die Senkung der Betriebskosten schon die Anlagekosten für 7 km und längere unterirdische Netze verzinsen und abschreiben lassen.

«Bauwelt» (12/1955) bringt einige Aufsätze über Großgaragen. Der Auto-Silo in Heidelberg kann 120 Wagen in 10 Geschossen unterbringen, wobei der Transport der Wagen mit einem seitlich verschiebbaren Aufzug erfolgt. Zahlreiche Vorschläge für Garagenhäuser zeigen, daß mannigfaltige Lösungen möglich sind, deren Kosten je Einstellplatz von 1100 DM bis 3200 DM und mehr betragen können. Für eine siebenstöckige Großgarage in Stockholm, die neben Läden und Werkstätten 406 Autos fassen soll, wird eine Rentabilitätsrechnung durchgeführt.

«Le Monde Souterrain» (Dezember 1954) ist dagegen dem unterirdischen Verkehr

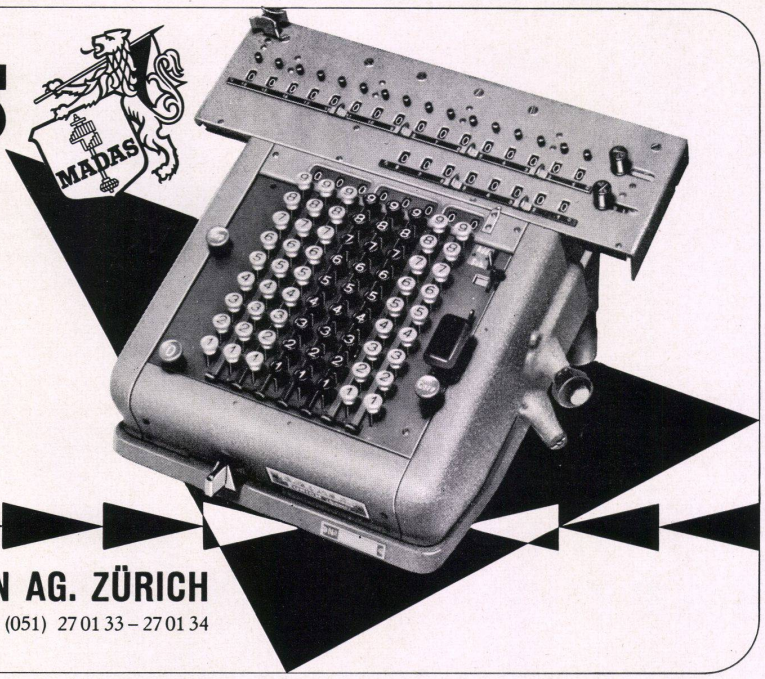
Leichtmetall-Fenster Geilinger & Co. Winterthur



GC

MADAS

MADAS-Rechenmaschinen gehören zu den besten Rechenmaschinen der Welt. 60 Jahre Facherfahrung des Herstellers bürgen für diese höchste Qualitätsstufe. Die durchkonstruierte und erprobte Bauweise der MADAS vereinigt alle Vorzüge, die an eine moderne Rechenmaschine gestellt werden können. Sprichwörtlich für die MADAS sind Zuverlässigkeit und Lebensdauer. In der MADAS-Serie finden sich Maschinen für jeden Anspruch und jedes Budget. Elektrische Modelle sind bereits ab Fr. 1550.– lieferbar. Verlangen Sie eine Vorführung. Nach Kenntnis Ihrer Rechenprobleme beraten wir Sie gerne und zeigen Ihnen das für Ihr Unternehmen wirtschaftlichste MADAS-Modell.



ADDITIONS- & RECHENMASCHINEN AG. ZÜRICH

Bahnhofplatz 9 VICTORIA-Haus Telefon (051) 27 01 33 – 27 01 34

sowie den unterirdischen Garagen und Parkplätzen gewidmet. Es werden Ausführungen, Vorschläge und Planungen gebracht. So z. B. der Vorschlag für ein unterirdisches Straßennetz in Paris, das Programm für unterirdische Garagen in Paris (insgesamt 41 Stück für 57 720 Wagen), Vorschläge für automatische unterirdische Garagen, praktische Beispiele aus Rouen, Los Angeles, New York, Chikago.

Kosina (Der Aufbau 1/1955) fordert von jeder Flughafengestaltung, daß sie im Hinblick auf die noch sehr stürmische Entwicklung des Flugzeuges nicht nur die Erfordernisse der Gegenwart, sondern ganz besonders auch die noch kommenden Möglichkeiten berücksichtigt. Der wichtigste Vorteil des Flugzeuges ist die Zeitersparnis, und diese darf nicht durch eine zu geringe Leistungsfähigkeit des Flughafens verloren gehen. Der reibungslosen und schnellen Abfertigung dienen verschiedene Vorschläge, die an Hand schematischer Darstellungen erläutert werden (Flugzeugsteige mit Abrufräumen und mechanischen Transportmitteln in mehreren Ebenen, Verbindungswege zum Flugsteig als Rollstege, teleskopartige oder schwenkbare Brücken, zweckmäßige Aufteilung des Geländes).

«Bauwelt» (3/1955) bringt die Empfehlungen des amerikanischen Helikopter-Rates für die Anlage von Landeplätzen in den Städten. Gefordert wird eine verkehrsgünstige Lage mit Einflugschneisen. Wenn vorläufig auch noch Plätze mit einem Durchmesser von 75 m genügen, so werden die neuen großen Hubschrauber doch schon eine Fläche von 150 x 150 m benötigen, und zwar ohne Berücksichtigung des Platzes für Abstellen, Wartung, Be- und Entladung.

Kosina (Bauwelt 7/1955) glaubt, daß der Hubschrauberverkehr in absehbarer Zeit eine wesentliche Rolle spielen wird. Da die erforderlichen Typen größere Anforderungen stellen als die heutigen Ausführungen, kommen Landeplätze auf Dächern nicht mehr in Betracht. Aufgabe der Städte muß es daher sein, die geeigneten Flächen schon jetzt in der Planung bereitzustellen. Für Hubschrauberflughäfen sind Plätze von mindestens 120 x 120 m erforderlich, wobei auf ausreichende Einflugmöglichkeit zu achten ist. Für Hubschrauberplätze (nur für Starten und Landen) genügt eine Kreisfläche von 20 m Durchmesser mit 10 x 30-m-Bahn, Abstellflächen und Betriebseinrichtungen.

Rappaport (Neue Heimat 1/1955) stellt fest, daß sich seit dem Barock das Empfinden der Farbwirkung für die plastische Form mehr und mehr verliert. Die eintönige Farbgebung macht heute die Gliederung eines Bauwerkes oft wirkungslos. Weder Buntheit noch süßlich-matte Töne stellen Lösungen dar. Wenn die Farbgebung die architektonische Baugestaltung nicht aufheben, sondern unterstreichen soll, müssen die Farben miteinander harmonieren und dem Material entsprechen. Aus diesem Grunde sind die natürlichen Erdfarben den Kunstfarben vorzuziehen. Bei den Kleinbauten einer Stadtstraße (Wartehäuschen, Leitungsmaste, Vorgartengitter) ist eine farbliche Zurückhaltung ratsam.

Wohnungsbau

Kühberger (Neue Heimat 1/1955) teilt mit, daß in Österreich während der vergangenen 10 Jahre rund 200 000 Wohnungseinheiten gebaut wurden, aber daß zur Deckung des Defizits jährlich rund 40 000 WE erforderlich sind. Außerdem müssen 600 000 WE ersetzt werden, die heute schon länger als 80 Jahre stehen. Durch ein neues Gesetz wurde der Wohnungsbau jetzt im wesentlichen durch die öffentliche Hand übernommen. Die hierfür angesetzten Mittel sollen jährlich für mindestens 35 000 WE ausreichen, während man von der privaten Bautätigkeit jährlich weitere 15 000 WE erwartet.

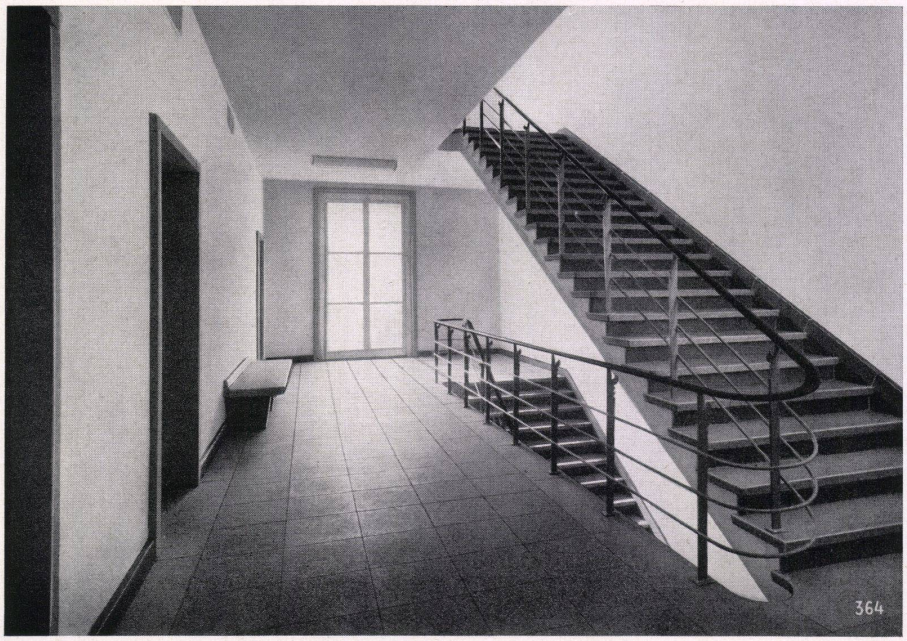
Schlott (Bauwelt 9/1955) hält es für wünschenswert, daß Einzelhäuser nicht nur im Eigentum, sondern auch für Vermietung gebaut werden. Damit könnten auch Leute in den Genuß eines Einfamilienhauses kommen, die sich mit Rücksicht auf ihre berufliche Freizügigkeit nicht zu einem Eigenheim entschließen können.

Ottenhof (Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw 2/1955) meint, daß die Stadt als Kulturzentrum der geeignetste Wohnort für den modernen Menschen sei, aber daß der ihr eigene Charakter nicht durch die bauliche Berücksichtigung ländlicher Gesichtspunkte verfälscht werden dürfte. Einfamilienhäuser gehören demnach nicht in die Stadt, aber die Etagenwohnungen müßten den Komfort der Einzelhäuser bieten. In s'Gravenhagen wird deshalb als Versuchsbau ein Wohnblock errichtet, der in allen vier Stockwerken sechs verschiedene Grundrisse aufweist, die sich durch Freiluftplätze, geräumige Wohn- und Nebenräume und guten Schallschutz von den sonst üblichen Wohnungen unterscheiden. Vergleichende Untersuchungen über die Bewährung der verschiedenen Grundrisse und technischen Ausführungen sind beabsichtigt.

«Bouw» (8/1955) zieht aus Befragungen größerer Familien die Folgerung, daß ein Wohnraum für diese nicht ausreicht und daher die Schlafräume in der Regel für Wohnzwecke mit herangezogen werden. Eine Verbindungstür zwischen Wohn- und Schlafraum sowie eine Heizmöglich-

ETH Chemiegebäude Zürich 1953
Trittplatten, Stellriemen und Bodenbeläge
in grauem Basaltolit

Fassaden-Verkleidungen
Treppenanlagen und
Bodenbeläge in Basaltolit
Betonfenster



Spezialbeton AG. Staad SG
Kunststeinwerk