

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

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 15 (1961)

Heft: 11: Schalenbau

Artikel: Stadtbau : aus einem Wettbewerbsbericht

Autor: Buber, Martin

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-330912>

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: 22.02.2026

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

VI. Biennale von São Paulo

Preise für Architektur

Der «Große Preis des Museums für Moderne Kunst São Paulo» im Betrag von 300000 Cruzeiros wurde Professor Jacques Schader für die Bauten der Kantonschule Freudenberg zugesprochen. Zugleich wurden Professor Schader für sein Werk in der Kategorie «Bauten für den Unterricht» Diplom und Medaille verliehen. Jakob Zweifel, Zürich, erhielt in der Kategorie «Kollektivwohnbauten» Diplom und Medaille für das Sternenhochhaus in Zürich und in der Kategorie «Bauten für die Erholung» eine Ehrenmeldung für ein Garde-robengebäude am Walensee. Der «Große Preis des Museums für Moderne Kunst São Paulo» ist heute nach dem «Großen Preis des Präsidenten der Republik» der bedeutendste Preis, der für ein einzelnes Bauwerk eines Architekten zugesprochen wird.

Wir beglückwünschen beide Kollegen herzlich zum Erfolg!

Gewinner des «Großen Preises des Präsidenten der Republik» (1000000 Cruzeiros): Paulo Mendes da Rocha und Joao E. de Gennaro, Brasilien.

Kategorie Einfamilienhäuser

Diplom und Medaille: Jorge Machado Moreira, Brasilien. Ehrenvolle Erwähnungen: Carlos B. Millan, Brasilien; Rolf Huther, Brasilien.

Kategorie Kollektivwohnbauten

Diplom und Medaille: Jakob Zweifel, Schweiz (siehe Bauen + Wohnen, 9/1959).

Ehrenvolle Erwähnung: Lagneau, Weill, Dimitrijevic und Perrotet, Frankreich.

Kategorie Verwaltungsgebäude

Diplom und Medaille: Killingsworth, Brady, Smith und Partner, USA.

Ehrenvolle Erwähnungen: Augusto H. Alvarez, Mexiko; Weed-Johnson und Partner, USA.

Kategorie Industriebauten

Diplom und Medaille: Felix Candela, Mexiko.

Kategorie Bauten für den Unterricht

Diplom und Medaille:

Jacques Schader, Schweiz (siehe Bauen + Wohnen, 9/1960).

Ehrenvolle Erwähnungen: Gollins, Melvin, Ward und Partner, Großbritannien (siehe Bauen + Wohnen, 9/1961); Salvador de Alba Martin, Mexiko.

Kategorie Bauten für die Kranken

Ehrenvolle Erwähnung: Marcello Frangelli, Brasilien.

Kategorie Bauten für die Erholung

Diplom und Medaille: Paulo Mendes da Rocha und Joao de Gennaro, Brasilien.

Ehrenvolle Erwähnung: Jakob Zweifel, Schweiz (siehe Bauen + Wohnen, 6/1959); Wit-Olaf Prochnik, Brasilien.

Kategorie Kultusbauten

Diplom und Medaille: Kapelle der Technischen Hochschule, Helsinki.

Ehrenvolle Erwähnung: Philip Johnson, USA (siehe Bauen + Wohnen, 10/1961).

Kategorie für Siedlungsplanungen

Diplom und Medaille: José Luis Ferandez Del Amo, Spanien.

Ehrenvolle Erwähnungen:

Leonard G. Vincent, Großbritannien; Hubert Bennet und Kenneth Campbell, Großbritannien (siehe Bauen + Wohnen, 6/1960).

Kategorie andere Aufgaben

Ehrenvolle Erwähnungen: Riccardo Morandi, Italien; Helio Marinho und Marcos Monder, Brasilien.

Im Wettbewerb für Architekurschulen wurde der Preis des Gouvernador de Estado der Universität von Minas Gerais und der Preis des Bürgermeisters von São Paulo der Technischen Hochschule Helsinki zuerkannt. Die Jury hob die besonderen Qualitäten der Arbeiten hervor, die von den Fakultäten für Architektur und Stadtplanung der Universität von Cordoba, der Universität von Tokio und der Universität Kanto Gakuin in Yokohama eingereicht wurden.

Die Jury für Architektur an der VI. Biennale in São Paulo bildeten die Architekten Julian Ferris, Eduardo Corona, Zenon Lotufo, Affonso Eduardo Reidy und Magrício Roberto.

Luis Miguel, Fernando Ramón und Antonio Vallejo

Stadtbau

Aus einem Wettbewerbsbericht

Die wachsende Stadt

Eine Stadt wächst den Zugangsstraßen entlang, die zum alten Stadt kern führen – wie der Baum seinen Ästen nachwächst. Aber während der Baum etwas Natürliches ist und ein festes Zentrum hat, erscheint die Stadt als etwas Künstliches, die so viele Mittelpunkte hat, als Menschen sie bilden. Auf jeden Fall wächst die Stadt in gerader Linie nach bestimmten Richtungen. Eine Stadt beherrscht das Gelände mittels Durchgangsstraßen, die sich später, wenn die Stadt bewohnt ist, in Verbindungsstraßen umwandeln. Und weil man die neuen Zentren miteinander verbinden muß, entstehen zuletzt noch die Querstraßen.

Der neue, von der Stadt eingenommene Raum scheint von zwei Systemen paralleler Straßen durchzogen, die sich durch konkrete Umstände bedingen. Wir wollen diese Verbindungs- und Begegnungsstraßen bürgerliche Achsen nennen. So wären also mit dem Wachstum der Stadt bürgerliche Achsen und andere, die ihr normalerweise zugehören, entstanden.

Auf diese Weise ergibt sich der «quadratische» städtische Raum. Die Einwohner können in diesen geschickt angelegten Quadraten intim leben, so daß man diese Zonen Stadtteile nennen kann.

Es ist selbstverständlich, daß die den Bewohnern eines Stadtteils gemeinsamen Bedürfnisse an jenen Orten befriedigt werden, an denen sich die bürgerlichen Achsen kreuzen. Dort befinden sich also Läden und Schulen. Es ist absolut notwendig, Läden und Schulen an den bürgerlichen Durchgangsachsen einzurichten, die großen Geschäfte, Banken, Büros, Theater, höheren Schulen, Universitäten, Kulturzentren hingegen an den bürgerlichen Querachsen, wobei etwa Bauten für Handel und Kultur miteinander abwechseln können.

Es ist nicht notwendig, innerhalb der Stadt an diese bürgerlichen Achsen Fabriken zu bauen. Freilich würde sich die Mühe lohnen, Verführungen auszuarbeiten, welche die Lebensbedingungen innerhalb und außerhalb der Fabriken vollständig ändern; dann würde es auch möglich, die großen Industriezentren an die bürgerlichen Querachsen zu verlagern. Man darf jedoch Unterschiede nicht gering achten und alle vorhin aufgezählten Bauten in teuflischem Wirrwarr irgend einer bürgerlichen Querachse entlang bauen.

... wird nur in dem Maße gelingen, in dem die neue Stadt Möglichkeiten bietet, die Produktionsformen mit dem Verbrauch zu verbinden. Dann wird eine Wiederaufbauwirkung für die städtische Gemeinschaft, die jetzt amorph geworden ist, gefunden sein. Diese Wirkung wird dann um so entscheidender sein, wenn die technische Entwicklung die Dezentralisierung der Industrieprodukte erleichtert und erzwingt. Romantisch und utopisch würde ein Abbauen der Stadt anmuten, etwa wie eine Maschine zu zerlegen. Aufbaugerecht ist ein ineinanderordnen der Städte mit dem technischen Fortschritt. Martin Buber

Die bürgerlichen Querachsen (die Achsen der Gegenwart der Stadt) erhalten eine große Bedeutung. Mit jeder bürgerlichen Achse gewinnt die Stadt bei ihrer wellenartigen Ausbreitung einen Atemzug Selbstbewußtsein.

Die Form, welche die bürgerlichen Achsen haben sollten, bestimmen nicht städtebauliche Überlegungen. Man darf sich diese Achsen nicht als «enge Gassen», sondern als recht breite Streifen vorstellen. Man kann sich innerhalb der Stadt nur auf diesen bürgerlichen Achsen begeben. So wird sich auch das Verkehrsproblem in diesen Achsen und

innerhalb der Stadtteile erfolgreich lösen lassen.

Man wird einwenden, es sei nicht so schwer, die traditionelle Stadt in dieses Schema einzufügen. Tatsächlich kommt es erstaunlicherweise vor, daß am Ende eines nicht kontrollierten Prozesses (wenn wir einmal das Problem des hier nicht gelösten rollenden Verkehrs beiseite lassen) Städte sich mehr oder weniger harmonisch bilden und längs der bürgerlichen Hauptachsen ein relativ ruhiges Leben führen: zum Beispiel die Pariser Boulevards. Das hier untersuchte Städtebauproblem hat nichts mit der bereits existierenden Stadt, sondern mit seinem Wachstum zu tun: nämlich nach welchen Gesichtspunkten dieses gelenkt werden soll. Da diese Gesichtspunkte fehlen, will man dieses Wachstum verhindern. Ein unnatürlicher und verfehlter Versuch! Dezentralisieren? Nein, wenn damit die Schaffung neuer Zentren gemeint ist; ja, wenn man das Wort in einem ganz bestimmten Sinne faßt: Das bereits Bestehende als Ausgangspunkt genügt, die ganze Erdoberfläche umzuformen.

Das Maß der Unfähigkeit zu einer gerechten und freiwilligen Ordnung bestimmt das Maß einer geregelten Zusammenarbeit.

Martin Buber

Der rollende Verkehr

Unsere Stadt sieht sich heute dem Phänomen des rollenden Verkehrs gegenübergestellt. Das ist schlimm für die alten Städte, die sich das nie träumen ließen und ihn heute in ihren Straßen vorfinden.

Die gleichen Maschinen, die mit immer größerer Geschwindigkeit die Städte miteinander verbinden sollen, rasan auch durch die Stadt. Ein Glück, wenn wir uns mit einem Sprung auf den Bürgersteig in Sicherheit bringen können! Wie schön ist es, auf einem Stück Boden spazieren zu dürfen! Aber auf welchem Boden? Das ist die Frage: Auf dem gleichen Boden, den unsere Füße betreten? Nein! Für diese äußerst beweglichen Fahrzeuge muß ein anderes «Herrschungsgebiet» geschaffen werden. Da abe eine Landstraße, eine Autobahn oder eine Linie die Bodenfläche in zwei Teile teilt und wir nicht wünschen, unsere Stadt zerschnitten zu sehen, müssen wir die dritte Dimension zu Hilfe nehmen, um die Linie darüber oder darunter zu kreuzen, ohne ihr «Herrschungsgebiet» zu betreten. Kreuzungen auf verschiedenen Niveaus sind zwar teure Lösungen; aber es sind

Lösungen, die zugleich mit dem Wagen, dem Treibstoff und dem Fahrschein bezahlt werden müssen.

Damit haben wir sie von unseren so schwächeren und empfindlichen Körpern und Sinnen getrennt. Doch müssen wir sie wieder zu finden trachten, um sie zu benützen: Es muß Punkte geben, wo das Fahrzeug anhält und wo der Benutzer es bestiegen oder verlassen kann, und Punkte, wo das Fahrzeug längere Zeit hält – «Inseln», wo sich Fahrzeug und Benutzer nach einer kurzen Trennungszeit wieder begegnen können.

Wegen dieser verschiedenen Form ist es notwendig, daß die bürgerlichen Achsen über einen Verkehrs-Kanal für den rollenden Verkehr darüber oder darunter verfügen, wo sich Leute ohne Wagen bewegen können, und zwar nicht an irgendinem, sondern an einem ganz bestimmten Punkt. Und es ist notwendig, daß längs des Kanals «Inseln» und Parkierungsplätze vorhanden sind, wo sich Fußgänger treffen, kreuzen oder trennen.

Die Stadtteile benötigen einen Rollbahngang, der vom Gehsteig der bürgerlichen Achsen sehr verschieden sein kann. Den Rollbahngang

kann man derart in die bürgerlichen Achsen einordnen, daß man durch die «Hintertüren» in die Wohnungen gelangt. Ein solcher Zugang müßte also in der Richtung der bürgerlichen Durchgangsachsen angelegt sein. Man kann ihn aber nicht so nennen, weil er nicht die Eigenschaften eines solchen hat; er ist lediglich ein mechanisches Kanalisations- und Führungsphänomen wie eine Wasserleitung oder irgendeine andere «städtische» Leitung.

Wenn der Zweck des rollenden Verkehrs die Geschwindigkeit ist, müssen Kreuzungen zwischen verschiedenen Straßen auf verschiedenem Niveau vorgesehen werden, und zwar werden sie um so weniger notwendig, je näher man sich dem Zielpunkt des Fahrzeuges, der «Insel», nähert.

Anordnung der Wohnzonen

Illusorische Verwirklichungen kann es geben, innerhalb deren sich das wahre menschliche Zusammenleben wenig ändert. Wahres Zusammenleben kann nur dort gedeihen, wo Menschen Versuche anstellen, Meinungen austauschen, gemeinsam die realen Dinge des Lebens verwalten, wo wahr-

haftige Wohnungskerne und wahrhaftige Arbeitsgemeinschaften bestehen.

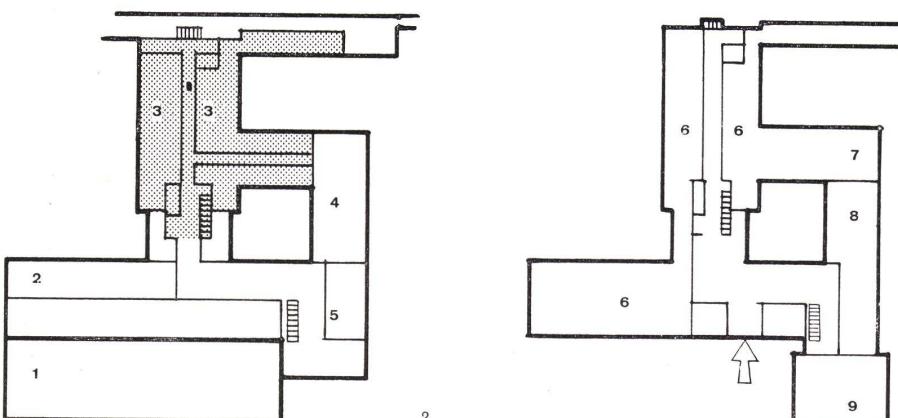
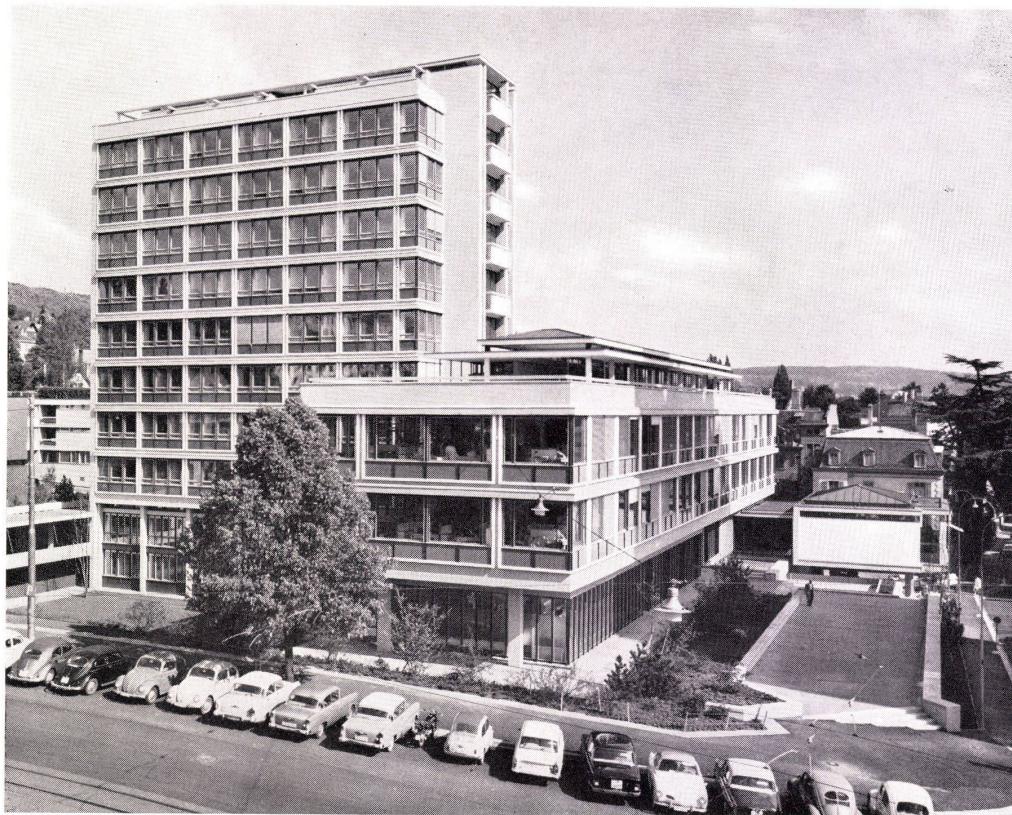
Martin Buber

Es ist möglich, daß sich mit der Zeit das Wohnen in ein Zusammenleben verwandelt. Tatsächlich geschieht aber genau das Gegenteil: dem heutigen Menschen bedeutet Wohnen im allgemeinen ein völliges Sich-Zurückziehen in die Schranken der Familie hinter verschlossenen Türen – wenn auch nur wenige dieses Ideal erreichen können.

Wir glauben, daß diese Tendenz das erschreckende Ergebnis des Nicht-Zusammenleben-Könnens ist. Und dem Städtebau wird zum großen Teil die Verantwortung auferlegt, ein Zusammenleben möglich zu machen. Die Stadtteile scheinen im Netz der erweiterten bürgerlichen Achsen eingegangen. In diesen Stadtteilen wohnen die Menschen innerhalb genau abgegrenzter Räume ihr «Leben hinter verschlossenen Türen». Ein vollkommener Städtebau könnte diese Begrenzung aufheben und das Privatleben dadurch in ein Kollektivleben überführen, daß er die bürgerlichen Achsen ineinander überfließen läßt. So könnte sich die Stadt mit Hilfe ihrer Zugänge entwickeln. (Schluß auf Seite XI 31)

R. Steiger, H. Fietz, M. E. Haefeli,
H. Weideli, J. Schütz, W. M. Moser

Zahnärztliches Institut der Universität Zürich



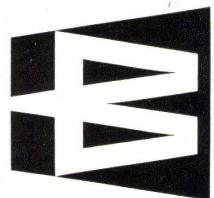
1 Gesamtansicht von Westen. Im Quertrakt 1. und 2. Obergeschoß sind die Behandlungsplätze der Studenten (80 Plätze). Rechts außen der Hörsaal.
2 Grundriß 1. Untergeschoß 1:1000.

3 Grundriß Erdgeschoß 1:1000.
1 Autokeller
2 Werkstatt
3 Volkszahnklinik mit 14 Behandlungsplätzen
4 Phantomlabor
5 Röntgenlabor
6 Chirurgische Abteilung mit 18 Behandlungsplätzen
7 Operationstrakt
8 Direktion
9 Hörsaal



W. BAUMANN HORGEN

Kipptore / Lamellenstoren / Stoffstoren / Jalousieladen / Rolladen



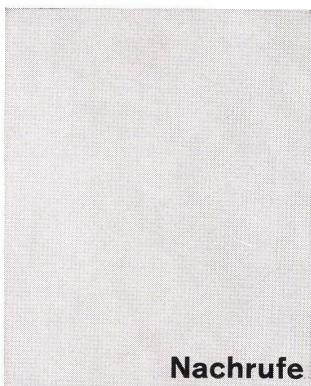
Horgen (051) 92 40 57

Stadtbau (Schluß von Seite XI 2)

Und nachdem die grausamen Eingriffe der technischen Neuerungen gelöst wären, könnte sie vom Menschen wieder als «Stadt» anerkannt werden.

Diese Annahme ist heute unmöglich; sie würde nur zum totalen Chaos führen, da der Mensch Kräfte ausgelöst hat, die er noch nicht bewältigen kann. Immerhin muß man darauf achten, sich den Weg nicht zu verbauen. Indessen werden wir die bürgerlichen Achsen so weit als möglich erweitern, um in ihnen möglichst viele kollektive Tätigkeiten unterzubringen, wobei wir «die Unterschiede beibehalten» werden: hier wohnen, dort den Geist ausbilden; an einer Stelle Akten studieren und an einer Maschine arbeiten, an einer andern für die körperliche Erquickung sorgen. So gelangen wir zur Wirklichkeit: Auf einer Seite wohnen...

Eine Familie bleibt in ihrem eigenen künstlichen Raum, wo sie über die Möglichkeit verfügt, ihre Bedürfnisse zu befriedigen, und wohin nach Belieben fremde Leute kommen können, aber auch Licht, Sonne und Luft – wenn sie überhaupt dorthin gelangen können! Aber sie würden dorthin kommen, wenn nicht bisweilen dieses oder jenes Gebäude dazwischenstünde. Man muß Gerechtigkeit walten lassen und es ermöglichen, daß jeder Mensch an seiner letzten Zufluchtsstätte, seinem Hause, über das verfügt, was jedem seit seiner Geburt zusteht: über Licht, Sonne, Luft und freie Bewegung...



Nachrufe

Eduardo Torroja

Mitten hinein in die Vorbereitungen zum vorliegenden Heft kam die bestürzende und völlig überraschende Nachricht, daß Eduardo Torroja gestorben sei. So werden die Bauten, mit denen dieses Heft beginnt, die Versuchsbauten auf dem Gelände des Instituto Técnico de la Construcción y del Cemento in Costillares bei Madrid, zu seinem Vermächtnis für uns.

Torroja war ein unermüdlich Suchender, ein Mann, der sich nie mit dem Erreichten zufrieden gab, sondern immer wieder nach Neuem, Unbekanntem forschte; ein Mann, der in sich die Fähigkeiten des begnadeten Ingenieurs mit denen des Gestalters in einer Weise verband, wie wir es heute vielleicht noch bei Nervi und dem wesentlich jüngeren Candela finden. Seiner Initiative entsprang das Instituto Técnico de la Construcción y del Cemento, ein

Institut, das sich forschend mit den Problemen des modernen Ingenieurbaues auseinandersetzt. Torroja war vielseitig, er war kein Spezialist, sondern ein umfassend gebildeter Mann, ein Philosoph, wie nur wenige dazu berufen, im Bau wie in der Idee die Synthese zwischen der Welt der Technik und der Welt der Gestaltung herzustellen. Die große Reihe seiner Bauten bezeugt dies – beginnend mit der Markthalle in Algeciras (1933), der Ballspielhalle in Madrid (1935) und der Tribünenüberdachung der Pferderennbahn Zarzuela bei Madrid (1935) bis zu den Versuchsbauten der letzten Jahre (siehe Bauen + Wohnen 3/1960).

Torroja hat nicht nur gebaut und geforscht, sondern war ständig bemüht, sich und anderen Rechenschaft über sein Tun zu geben. Es darf als ein besonderer Glücksfall bezeichnet werden, daß noch kurz vor seinem Tod eine deutsche Übersetzung eines seiner Bücher erschienen ist: Logik der Form, die statischen Grundlagen der Bauformen. Und es ist zu hoffen, daß dieser ersten weitere deutsche Übersetzungen folgen werden.

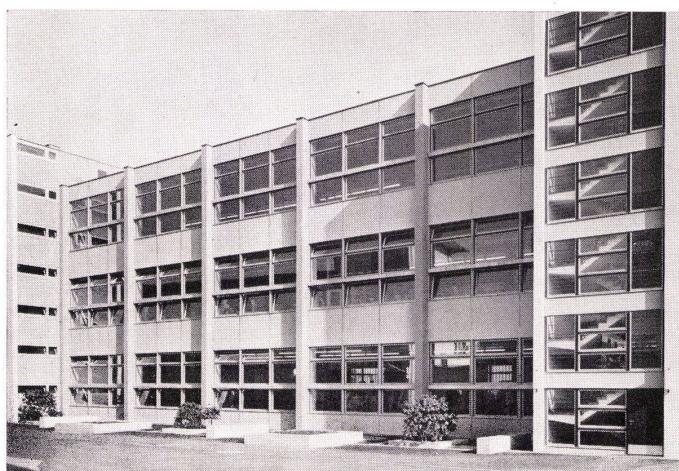
Torroja hat weltweite Anerkennung erfahren. Er war führend in den verschiedensten internationalen Gremien tätig, er hat auf vielen Vortragsreisen befruchtend auf ganze Generationen von Architekten und Ingenieuren gewirkt. Wie sehr bei ihm das Konstruktive nie Selbstzweck war, sondern Mittel im Dienst einer gestalterischen Idee, die bei ihm, dem Spanier, immer eine plastische war, zeigt die Anerkennung,

die er, der Ingenieur, zuerst bei Architekten fand.

Zutiefst erschüttert stehen wir an der Bahre eines Mannes, der einer der Großen unserer Zeit war.

Eduardo Torroja Miret wurde am 27. August 1899 in Madrid geboren. 1923 erwarb er das Diplom als Zivil-Ingenieur für Straßen, Kanäle und Häfen. Bis 1927 arbeitete er als Angestellter einer Gesellschaft für Wasserbau und Statik und machte sich dann selbstständig. 1939 wurde er Professor für Statik und Baukonstruktion an der Universität in Madrid. Er war Leiter des von ihm gegründeten Instituto técnico de la construcción y del cemento in Costillares. Neben seiner Tätigkeit als Lehrer, Forscher und Ingenieur war er als Beraterwissenschaftlicher und staatlicher Organisationen tätig. Seine großen Verdienste wurden durch die Verleihung des Dr.-Ing. h. c. der Universitäten von Toulouse, Buenos Aires, Santiago und der ETH Zürich geehrt. Torroja hat als Gastprofessor an verschiedenen Hochschulen der USA (Harvard, Princeton, M.I.T. und Raleigh) seine Gedanken vorgetragen. Er hat weiterhin eine reiche Vortragstätigkeit entfaltet, die ihn nach den meisten Ländern Europas und Amerikas geführt hat. In diesen Vorträgen setzte sich Torroja sowohl mit reinen Konstruktionsproblemen (Sicherheitskoeffizienten im Stahlbetonbau, Konstruktion von Schalenbauten) wie auch mit Fragen auseinander, die den Einfluß des Materials auf die Form zum Gegenstand haben.

Torroja starb am 15. Juni 1961 in Madrid. J. Joedicke



Biesser

Fensterfabrik Luzern Maihofstraße 95 Telefon 041/635 35

Arbeitsprogramm:

- DV-Norm- und Spezialfenster
- IV-Fenster (mit Isolierverbundglas)
- Hebeschiebfenster und -türen
- Holz/Metallfenster
- Mobile Trennwände
- Harmonika- und Falttüren
- Unverbindliche Beratung!

Neubau Albiswerk AG, Zürich