

<b>Zeitschrift:</b>	Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift
<b>Herausgeber:</b>	Bauen + Wohnen
<b>Band:</b>	22 (1968)
<b>Heft:</b>	6: Flächentragwerke und Seilnetzkonstruktionen = Constructions en surfaces porteuses et en réseaux de câbles = Light-weight surface and cable net structures
<b>Rubrik:</b>	Wohnungsbau und Wohnbaupolitik

### **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>**

# Was sind bakelisierte Sperrholzplatten?



Kochwasserfest verleimte Sperrholzplatten werden beidseitig mit einem Bakelit-Film überzogen und wirken dadurch sehr ästhetisch. Dieses Veredlungsverfahren sowie die bestbewährte, kochwasserfeste Verleimung verleihen der Sperrholzplatte eine geradezu erstaunliche Widerstandsfähigkeit gegen alle Witterungseinflüsse

## Eigenschaften:

- durch die Bakelisierung wird die Oberfläche absolut wasserabstossend
- die Haltbarkeit wird dadurch soweit vergrößert, dass in vielen Fällen kein besonderer Oberflächenschutz mehr erforderlich ist
- gute thermische Isolationswirkung und günstige akustische Eigenschaften
- gutes Stehvermögen, hohe Festigkeit bei geringer Dicke und sehr niedrigem Gewicht
- grossflächig und deshalb arbeitssparend

## Anwendungsgebiete:

- Holzbauten aller Art
- Wohn- und Wochenendhäuser
- vorgefertigte Elemente, die in kürzester Zeit an Ort und Stelle zusammengesetzt werden können
- Baracken, Kioske, Werk-Kantinen.
- Umkleidekabinen in Strandbädern und auf Sportplätzen
- Fassadenverkleidungen
- Schiff- und Bootsbau
- Wohnwagen- und Waggonbau
- Verpackungskisten für feuchte oder feuchtigkeitsempfindliche Güter
- Betonschalungen etc.

## Lieferbare Holzarten und Grössen:

Holzarten: Okumé, Limba, Buche  
Dimensionen: Okumé und Limba 220 x 125 cm und 255 x 125 cm  
Buche 220 x 125 cm je 4 bis 40 mm dick  
Lieferung: durch den Fachhandel

Zur Lösung aller Probleme über Anwendung oder Verarbeitung von bakelisiertem Sperrholz, steht Ihnen der kostenlose Beratungsdienst zur Verfügung  
Keller + Co AG Klingnau 056 45 27 70

# Keller+Co AG Klingnau

## Wohnungsbau und Wohnbaupolitik

### Immer noch Wohnungsmangel in Frankreich

In der Pariser Region fehlen nach den letzten statistischen Erhebungen etwa 300 000 Mietwohnungen; mehr als 70 000 Familien sind hier als dringende Fälle vorgemerkt. Sie warten seit Jahren auf eine Wohnung. Wohl wird gebaut. 1967 konnten 420 000 Wohnungen fertiggestellt werden, darunter Zehntausende von Sozialwohnungen. Aber sie bringen keine Lösung des Problems. Ihre Zahl ist zu gering, und soweit es sich um die Mieten handelt, sind sie zu teuer. Der durchschnittliche Lohn erreicht in der Pariser Region 750 Francs im Monat. Die Mieten übersteigen für eine Zweizimmerwohnung in den HLM-Mietwohnungen (Habitations à loyer modéré), dem Sektor des sozialen Wohnungsbaues, oft 300 Francs monatlich. Sehr oft sind jene, die dringend eine Wohnung brauchen, nicht in der Lage, diese Mieten zu bezahlen. Dabei kann man von einem eigentlichen Wohnungsmangel nicht sprechen. In der Pariser Region sind 50 000 Wohnungen zum Verkauf angeboten, in Paris allein ihrer mehr als 10 000. Aber jene, welche die Mittel haben, eine Wohnung zu kaufen, verfügen längst über ein Logement. Und die anderen haben keine Möglichkeit, 100 000 Francs für eine Zweizimmerwohnung in einem Neubau zu bezahlen oder durch 20 Jahre eine Miete von 700 bis 900 Francs monatlich zu leisten, um nach dieser Zeitspanne Besitzer der Wohnung zu werden. Das Problem liegt also in dem Mangel an Wohnraum für die breite Masse. Es ist ein halbes Jahrhundert alt. In Frankreich werden Wohnungen, die für Minderbemittelte in Frage kommen, bei weitem nicht in dem gleichen Maß gebaut wie etwa in der Bundesrepublik oder in Großbritannien. Bereits im ganzen gesehen steht Frankreich im Wohnungsbau an achter Stelle in Europa, mit 8,4 Wohnungen pro 1000 Einwohner gegenüber 12,5 in Schweden, 10,1 in der Schweiz, 10 in der Bundesrepublik, 9,4 in Holland. Zwischen 1945 und 1967 wurden in Frankreich 4,45 Millionen Wohnungen gebaut, in der Bundesrepublik hingegen 9,3 Millionen. Seit Kriegsende konnten nur 1,8 Millionen Familien mit kleinen Einkommen in Neubauwohnungen untergebracht werden. In offiziellen Kreisen war man lange Zeit der Ansicht, daß die Familien, die eine neue Wohnung beziehen, ihre alte zur Verfügung stellen und damit den Wohnungsmangel beheben helfen. Diese Annahme erwies sich als falsch. Die frei gewordenen Wohnungen befinden sich oft in Landgemeinden (etwa 100 000 Menschen ziehen jedes Jahr nach der französischen Hauptstadt und nach der Pariser Region), sie sind oft auch in einem schlechten Zustand; die

Urbanisierung der Städte bringt andererseits die Zerstörung von Tausenden von Wohnungen mit sich. Aber das Wohnbaubudget sieht für 1968 eine Erhöhung der Kredite für den sozialen Mietwohnungsbau um nur 1,8% vor. Unter solchen Voraussetzungen wird es noch viele Jahrzehnte dauern, bis das Wohnungsproblem in Frankreich zumindest in dem gleichen Maße wie in der Bundesrepublik seine Lösung findet. In der Pariser Region ist die Situation besonders kritisch. Die Zahl der Familien, die hier dringend eine Wohnung benötigen, hat sich im letzten Jahr um 24% erhöht, die Zahl der neuen Miet-Sozialwohnungen hingegen nur um 4%.

Wo liegt ein Ausweg? Der Bau von HLM-Mietwohnungen war in den letzten Jahren durch Kredite für eine Dauer von 45 Jahren zu einem Zinssatz von 1% (Staatskredite) finanziert worden. Im Finanzministerium ist man von diesem für die Staatsfinanzen kostspieligen Modus abgekommen und begibt gegenwärtig Kredite auf 40 Jahre zu 2,6%. Die Rückkehr zu einem Zinssatz von 1% würde Gestehungskosten und Mieten reduzieren. Das Problem liegt hier: Senkung der Baukosten, Senkung der Mieten. Aber die Baugrundpreise sind in den letzten 10 Jahren doppelt so stark gestiegen wie die Baukosten, vor allem in der Pariser Region. Die Baugrundpreise stiegen hier dreimal so stark wie die Lebenshaltungskosten. Das französische Parlament hat ein Gesetz beschlossen, um die stete Hausse von Baugrundpreisen zu verhindern. Soweit es sich um die Ausschaltung der Spekulation handelt, wird das Gesetz vielleicht Erfolg haben. Wie aber den Preisanstieg von Baugründen vermeiden, der einfach als Folge der Nachfrage und des Angebots auftritt? Der Baugrundpreis in den Städten, die einen rapiden Bevölkerungszuwachs aufweisen, hat sich in den letzten Jahren um etwa 30% pro Jahr erhöht, während diese Hausse in Städten mit geringer Bevölkerungszunahme nur 10% erreichte. In Paris betrug der durchschnittliche Preis pro Quadratmeter im Jahre 1963 zwischen 1000 und 5000 Francs mit Spitzen bis zu 12 000 Francs. In Marseille und Lyon erreichten diese Preise zwischen 200 und 1000 Francs pro Quadratmeter. Eine Beschränkung der Hausse der Baugrundpreise würde eine ständige starke Kontrolle der Expansion in den Städten bedingen. Aber kann man den Franzosen aus Montpellier oder Roubaix daran hindern, sich in Paris anzusiedeln?

Gewiß, auch die Baukosten stiegen an, aber ihr Haussequotient ist nicht größer als in der Schweiz. In Paris und der Umgebung der französischen Hauptstadt werden neue Wohnungen gegenwärtig zu einem Durchschnittspreis von 1514 Francs pro Quadratmeter Wohnraum angeboten. Da auf dem Wohnungsmarkt schon seit einiger Zeit eine Stagnation herrscht, konnte man in den letzten 12 Monaten eine Baisse von 14,5% registrieren. Zugleich kam es zu einer starken Reduktion der von privater Hand finanzierten Bauvorhaben. Man denkt in offiziellen Kreisen daran, die leerstehenden Wohnungen zum Teil durch die «Caisse des dépôts et consignations» (offizielle Kreditbank) aufzukaufen und sie an wohnungsuchende Familien zu ver-



**GEKA**

## Ablaufrohre und Formstücke aus Stahl und Kunststoff (PAE)

**Normalformstücke  
Spezialausführungen  
montagefertig  
vorfabriziert**

**für sanitäre Abwasser**

**VON ROLL AG.  
GEKA-Fabrik  
4553 Subingen**

**595**

mieten, wobei die relativ hohe Miete, die verlangt werden müßte, durch eine Erhöhung der Wohnungszulage ausgeglichen werden sollte. Man plant auch, besonders billige Wohnungen zu erstellen, ohne jeden Komfort in der Wohnung selbst, aber doch so, daß dieser Komfort von dem Käufer selbst nach und nach angeschafft und ausgebaut werden könnte. Die Besitzer von Altwohnungen, die eine Neubauwohnung kaufen wollen, werden nunmehr die Möglichkeit haben, ihre alte Wohnung einem Konsortium, das von der Fédération des Promoteurs zusammen mit einigen Banken organisiert wurde, zum Verkauf anzubieten, so daß der Verkaufspreis beim Ankauf einer Neubauwohnung in Rechnung gestellt wird, gleichgültig ob die alte Wohnung unterdessen bereits verkauft wurde oder nicht. Das sind alles Teillösungen. Sie können keinen definitiven Ausweg bringen. Dieser kann nur dann gefunden werden, wenn sich die Franzosen entschließen werden, nicht 5 oder 6% ihres Einkommens, sondern wie in anderen Ländern deren 20 oder 25% für ihre Wohnung auszugeben. J.H., Paris

### Neue Art der Eigentumswohnung: «Hausarbeits-Entlastungstyp»

Aus einer Übersicht über den Bau von Eigentumswohnungen geht hervor, daß bis Ende 1968 in der Bundesrepublik Deutschland 50 000 Eigentumswohnungen mit Volservice fertiggestellt werden sollen. Die Wohnungen werden nur an Interessenten verkauft, die sich der meisten Haushaltspflichten entledigen und von Montag bis Freitag – auf Wunsch auch samstags und sonntags – mittags nicht kochen möchten. Das heißt, im Kaufpreis ist die zweimal wöchentliche Reinigung der Wohnung und täglich ein Mittagsmenü enthalten, das durch den Hauskellner serviert wird. Zusätzlich kann ein «Morgendienst» abonniert werden, der weckt, die Betten macht und aufräumt. Der Menüservice – bei besonderer Vereinbarung kann die Mahlzeit auch abends eingenommen werden – soll die Hausfrau weitgehend von den Kochpflichten befreien. Damit ist an einen Beitrag zur Erleichterung der Berufstätigkeit der verheirateten Frau gedacht. Zu jeweils 300 Eigentumswohnungen mit Menüservice gehört ein Kindergarten, in dem die Frauen als Helferinnen tätig sind, die den Morgendienst versehen und den Waschlalon betreuen. Die Eigentumswohnung mit Menüservice wird als «Hausarbeits-Entlastungstyp» bezeichnet. Der Kauf- und Wohngeldbetrag liegt 12 bis 18% höher als bei der üblichen Eigentumswohnung. Für den Menüservice kommen neue Typen automatischer Küchen zum Einsatz, mit denen die verschiedensten Gerichte fertiggestellt und tellerfertig abgefüllt werden. Diese personalsparenden Fließbandküchen sind in einem Flachbau am Wohngebäude untergebracht. Sie verfügen praktisch über die neuesten Küchenautomaten, die ein ganzes eingestelltes Kochprogramm selbsttätig absolvieren. (JD)

## Verkehrsplanung

### Paris III

Der Flugverkehr erlebt einen Aufschwung, der alle Pläne und Voraussagen über den Haufen wirft. Überall erweisen sich die Flugplätze als zu klein. Aber man kann Flugplätze nicht so bauen wie Wohnhäuser. Es braucht eine Zeitspanne von etwa 15 Jahren, bis man einen Flugplatz geplant, angelegt und dem Verkehr übergeben hat. Der französische Wirtschaftsplan sah eine Erhöhung der Frequenz der Flugplätze um 11,5% pro Jahr vor. Sie erreicht seit 4 Jahren 15%. Man erwartete für den Aéroport Orly für 1970 bestenfalls 11 Millionen Passagiere. Aber man weiß heute schon: Es werden ihrer mindestens 13 Millionen sein. Indessen ist es die Aufgabe der Leitung der Pariser Flugplätze, der Entwicklung voranzugehen, und nicht, ihr zu folgen. Dabei geht es nicht nur um die Erhöhung der Zahl der Passagiere, es geht auch um die rasche technische Entwicklung im Flugzeugbau. Die Verantwortlichen der Flugplätze von Paris haben drei bedeutende Projekte. Das erste Projekt drängt auf Verwirklichung. Man muß den Flugplatz Orly so ausbauen, daß sich seine Aufnahmekapazität auf 15 Millionen Passagiere erhöht. Dann aber muß die Realisierung des Flugplatzes Paris-Nord in Angriff genommen werden, eines Flugplatzes, der den «Concordes» und den anderen Düsenapparaten ihrer Zeit entsprechen und um 1983 etwa 30 Millionen Passagiere aufnehmen können wird. Und man sieht bereits weiter. Noch 1968 werden die ersten Vorbereitungen für Paris III begonnen werden. Paris III wird ein Flugplatz gigantischen Ausmaßes werden. Man kennt noch nicht genau das Datum, an dem er fertig sein muß, man weiß nur, daß er gebaut werden und man seine Anlage heute schon vorbereiten muß. Als 1957 das Projekt des Flugplatzes Orly, so wie wir ihn heute kennen, ausgearbeitet wurde, hielt man jene, die die Pläne entworfen hatten, für unverbesserliche Optimisten. Es schien unvorstellbar, daß dieser große Flugplatz die 6 Millionen Fluggäste aufnehmen würde, für die er gedacht war. Aber 1967 waren bereits ihrer 7 Millionen in Orly gewesen. Ein Ausbau ist notwendig geworden. Es wird Orly-West sein; er wird eine weitere Aufnahmekapazität von 4 Millionen Fluggästen haben und in 4 Jahren fertiggestellt sein. Bis dahin wird der bestehende Aéroport Orly weitere 3 Millionen zusätzlicher Passagiere aufnehmen müssen. Das wird nicht ganz einfach zu bewältigen sein. Ein besonderes Problem ist die Zufahrt. Ihre Organisation ist im Augenblick noch ausreichend, sie wird sich indessen in einigen Jahren als völlig unzureichend erweisen. Dieser Strom von Passagieren, den man 1970 in Orly erwartet, wird zum Teil auch von den «Jumbo Jets» von 300 t und 450 Plätzen und von den Airbussen kommen. Um diese Riesen neuer Bauweise aufnehmen zu können,