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

**Herausgeber:** Bauen + Wohnen

**Band:** 24 (1970)

**Heft:** 12: Einfamilienhäuser = Maisons familiales = Single-family houses

**Rubrik:** Forum

**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

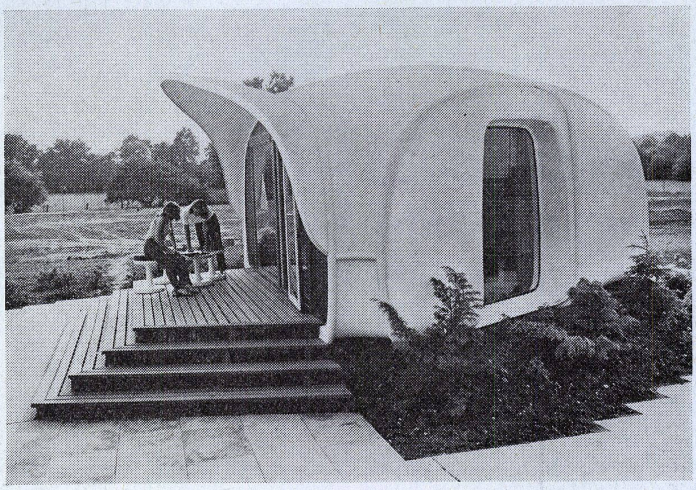
**Download PDF:** 20.02.2026

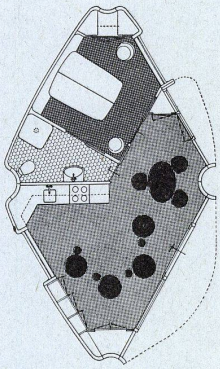
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch**

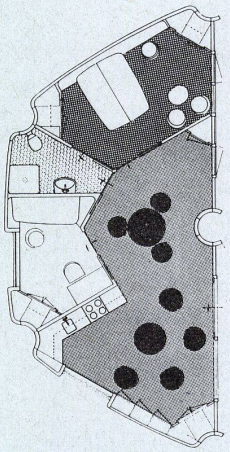
# Forum

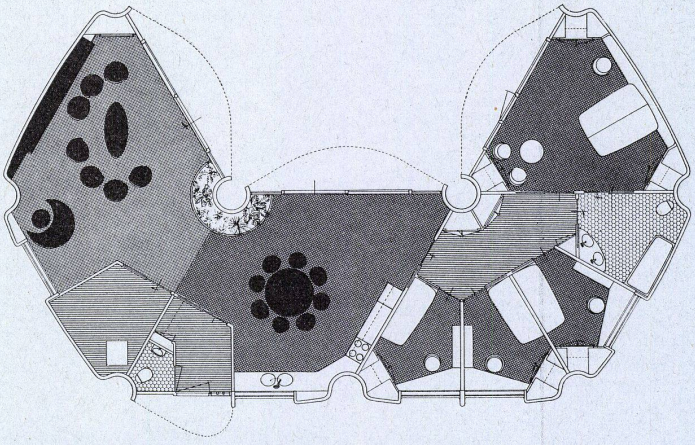
## Variables Kunststoffhaus

An der Deutschen Fertighaus-Ausstellung in Wulfen zeigten die Chemischen Werke Hüls AG erstmals einer größeren Öffentlichkeit das von Architekt de Vries entworfene UNI-DOME-Kunststoffhaus. Die großflächigen sphärisch gekrümmten Sandwich-Schalenbauelemente sind aus glasfaserverstärktem ungesättigtem Polyesterharz so verformt, daß sich aus einem einzigen gleichseitigen dreieckflächigen Grundelement mehrere Grundrißtypen zusammenbauen lassen.
Unten die Grundrisse für ein Ferienhaus mit 30 m² Grundfläche, ein solches für drei Personen und eine siebenzellige Kombination mit 130 m² Wohnfläche.



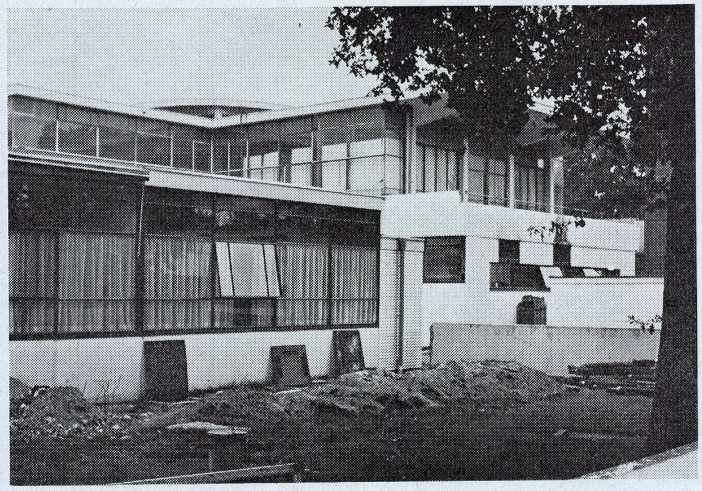


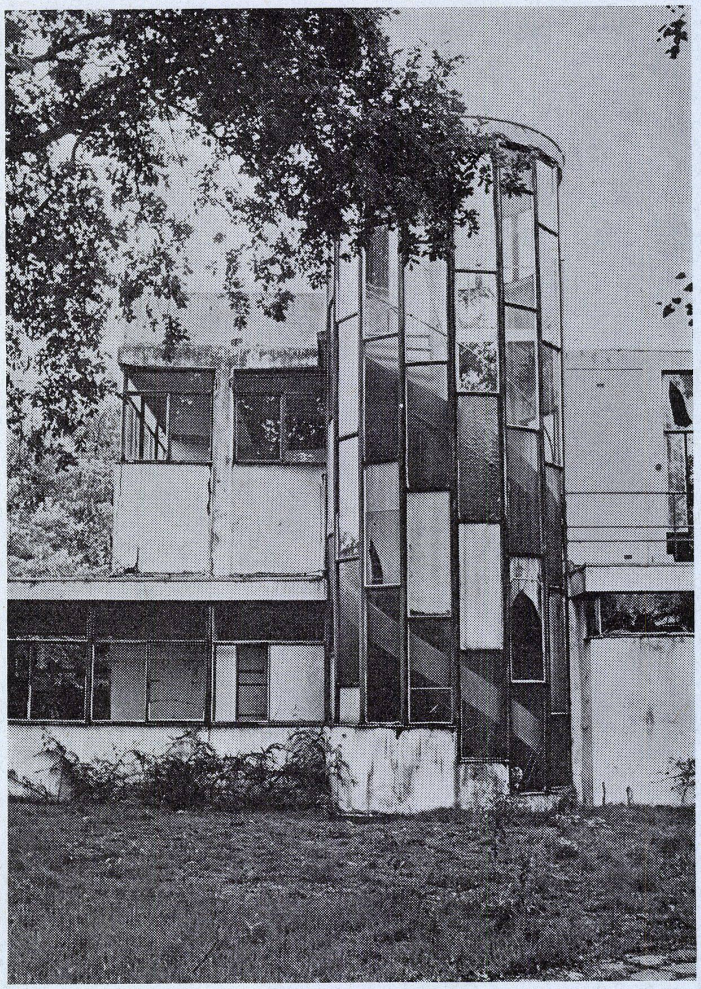




## Wird Duikers Sanatorium »Zonnestraal« unkenntlich?

Die niederländischen und mit ihnen die übrigen Architekten der Welt machen sich berechtigte Sorgen darüber, ob das von Jan Duikers 1928 erbaute Sanatorium »Zonnestraal« in Hilversum in seinem ursprünglichen Zustand noch erhalten werden kann.
Durch den Umbau des einstigen Sanatoriums in ein allgemeines Krankenhaus werden immer tiefer einschneidende Eingriffe notwendig, die den Verband Niederländischer Architekten veranlaßten, ihrem Kultusminister ein Protesttelegramm zu schicken.
Bakema, der sich dieser Gruppe anschloß, verfaßte folgenden Aufruf: »... es läßt sich noch retten. Sorgt dafür, daß sich am Hauptgebäude ›Zonnestraals‹ und den noch bestehenden Pavillons nichts ändert, was die Klarheit von Duikers' Absicht verdunkelt. Solange wir nicht deutlich machen können, daß das Vertrauen in den geistigen Aufbruch der Menschheit auch dadurch gefördert wird, indem man dies mit Bau-Bildung demonstriert, müssen wir ›Zonnestraal‹ behandeln als wäre es die ›Nachtwache‹ in Amsterdam. Es ist noch möglich, aber hier gilt ... jetzt oder nie wieder.«
Schon heute sind viele der Pavillons durch den Umbau fast nicht wiederzuerkennen. Beim letzten Umbau wurden die weißen Giebel – des noch unbeschädigten Hauptgebäudes – teilweise von den Gartenmauern her aufgebrochen, während die Giebel selbst mit keramischen Fliesen verkleidet wurden. Und: die letzten Umbauarbeiten wurden zu dem Zeitpunkt ausgeführt, als die Gemeinde Hilversum den nahen Verwandten Jan Duikers' den Kulturpreis zuerkannte. – Die damit verbundene Geldsumme wurde von den Empfängern für eine Buch-Dokumentation über das Werk Duikers' bereitgestellt.





## Experiment Straßenkunst in Hannover

In Hannover begann am 1. September 1970 ein dreijähriges, bis zum 31. August 1973 dauerndes Straßenkunst-Experiment, das »kein Verschönerungs- oder Verschleierungs-Programm« sein soll, im Gegenteil: »es soll versucht werden, das Lebensgefühl aller Bürger und Besucher dieser Stadt in einem räumlich zunächst begrenzten Bereich durch intensive Einbeziehung von Kunstwerken und Kunstaktionen in den öffentlichen Straßenraum zu verändern und zu steigern«, wie der Presseinformation der Stadt Hannover zu entnehmen ist.

Der Oberstadtdirektor von Hannover, Martin Neuffer, schreibt in seinem soeben erschienenen Buch »Städte für alle« zum gleichen Thema (S. 129): »Eine Stadt mit Kunst aufzufüllen, zu durchsetzen, sie in einer in der Tat abenteuerlichen Weise zu verändern, dazu braucht man nicht auf die technische Stadt der Zukunft zu warten. Die Kunst steht überall bereit – wir können, wenn wir wollen, morgen damit beginnen. Es gehört nur der Mut dazu, anzufangen.«

Um eine Stadt mit »Kunst« anzufüllen braucht es aber außer Mut, wie ihn der Oberstadtdirektor – als Mitglied der Kunstkommission Mit-Organisator des Experiments – voraussetzt, auch in erster Linie das Verständnis und das daraus erwachsende Bedürfnis einer ganzen Stadtbevölkerung, »ihre« Stadt mit Kunstwerken anfüllen zu wollen.

Doch wo heute noch kein »Bedürfnis« nach Straßenkunst vorhanden ist – eine Umfrage zum Straßenkunst-Programm ergab, daß 47 Prozent dagegen, 40 Prozent dafür und der Rest ohne Meinung war –, glaubt der Oberstadtdirektor (S. 124), daß »häufiges, immer wiederholtes Sehen bei immer mehr ... Menschen zum spontanen Verstehen, zum selbstverständlichen Eintritt in die neue Dimension der Kunst führt«.

Wohl selbst nicht ganz davon überzeugt, räumt der Oberstadtdirektor ein (S. 127): »sollte sich dann nach wie vor eine Mehrheit dagegen wenden, so würden sich die inzwischen erworbenen Kunstwerke, wenn gut gekauft wurde (!), ohne Verlust an Museen, Sammler oder andere Städte, die mehr Spaß an der Sache haben, veräußern lassen«.

So hofft man nun einstweilen in Hannover, daß die Bevölkerung nach Ablauf der ersten, dreijährigen Straßenkunst-Phase so weit gebildet ist, um den »Eintritt« in die Kunst gefunden zu haben. Daß das aber ohne gleichzeitige sozialpolitische Veränderungen und ohne langfristig geplante umfassendere Bildung breiter Bevölkerungsschichten, die vom Konsum-Denken weg zum eigenen schöpferischen Handeln führen würde, nicht zustande kommen wird, steht so sicher wie fest.

Das von den hannoveranischen Behörden (vielleicht) erstrebte Verständnis der Stadtbevölkerung für Kunstprozesse kann nur durch eine echte Partizipation am gesamten Kunstbetrieb der Stadt herauswachsen, was vorgängig einer echten Demokratisierung der Gesellschaftsform und der damit verbundenen Emanzipation des einzelnen Bürgers möglich wäre. Diesen Prozeß aber bei der »Kunst« beginnen zu wollen, bedeutet das Pferd vom Schwanz her aufzuzäumen.

Daß den Behörden und der Kunstkommission von Hannover an einer echten Partizipation der Bevölkerung am Kunstbetrieb der Stadt aber sehr wenig liegt, zeigt nicht nur ihr »Aufruf«, der »die Künstler (!) zur Mitarbeit, die am Versuch interessierten Kunstfreunde (jedoch) zu zusätzlichen Spenden ...« auffordert.

Wie repressiv diese sich so fortschrittlich gebende Verwaltung in Wirklichkeit ist, zeigten ihre Maßnahmen gegen den linken Kabarettisten Dietrich Kittner, der 16 Tage vor der offiziellen Eröffnung des Straßenkunst-Experiments an verschiedenen Orten der Stadt das Wort »IMAGE« hingepinselt hatte und prompt darauf per Ersatzvornahme mit zweihundert D-Mark Reinigungsgeld belangt wurde, die ihm zwar nach einem publikumswirksamen »Bittgesang« im Stadthaus erlassen wurden.

Unterstellt man der Stadtverwaltung die nach den Werbemaßnahmen einer bekannten Werbefirma nicht auszuschließende Annahme, daß das ganze »Experiment« vor allem dem Fremdenverkehr zu dienen hat, so muß man anerkennen, daß mit dem relativ bescheidenen Betrag von drei Millionen Mark sehr viel mehr erreicht wurde als beispielweise mit den beträchtlich höheren Summen, die Berlin »eine Reise wert« machen sollen.

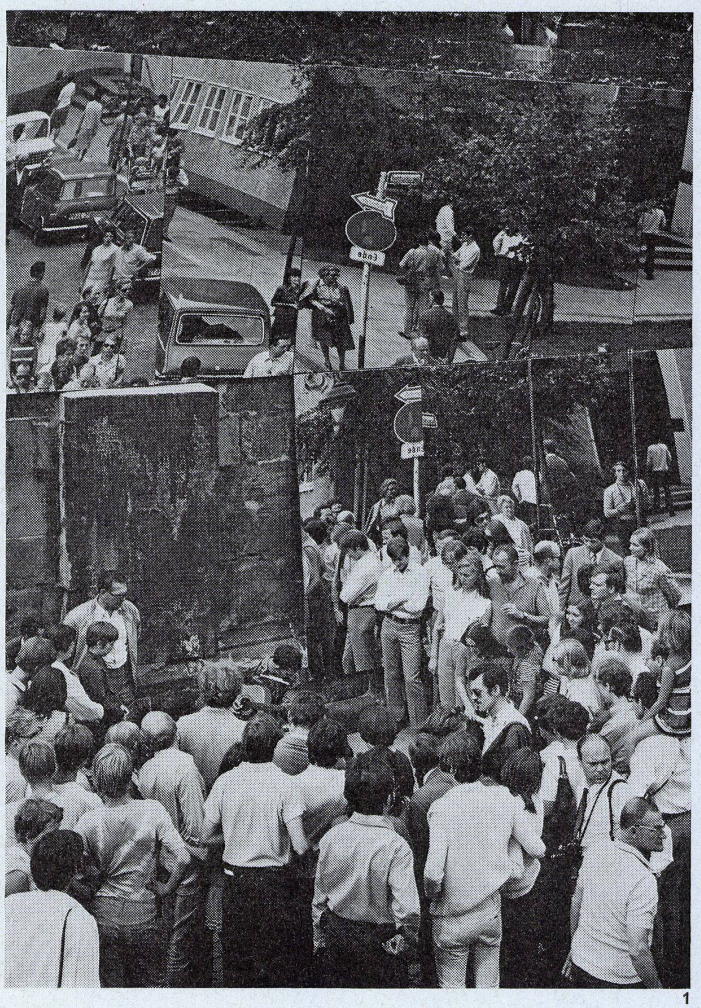
Erwin Mühlestein

1
Verspiegelungen an der Kreuzkirche von Horst Baumann.

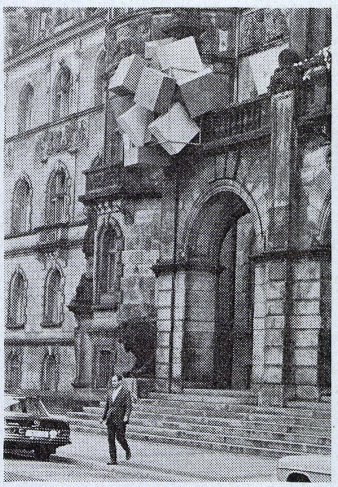
2
Styropor-Würfel an der Rathausfassade von Roland Goeschl.

3
Straßenverstopfung von Klaus Goehling.

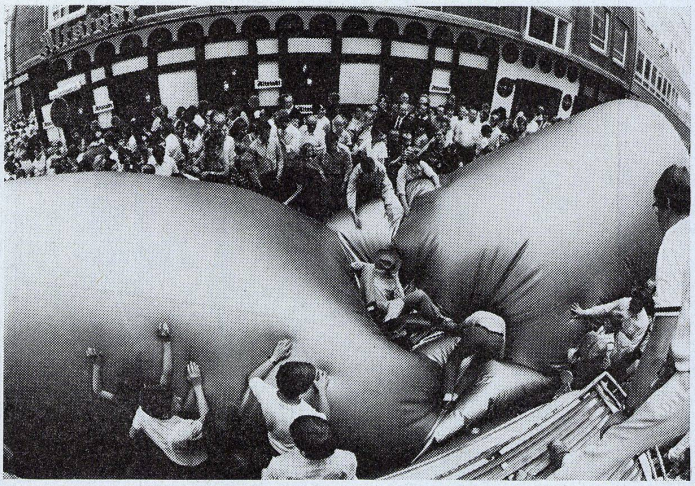
4
Begehbare Plastikröhre über den Maschsee der Event structure research group.



1

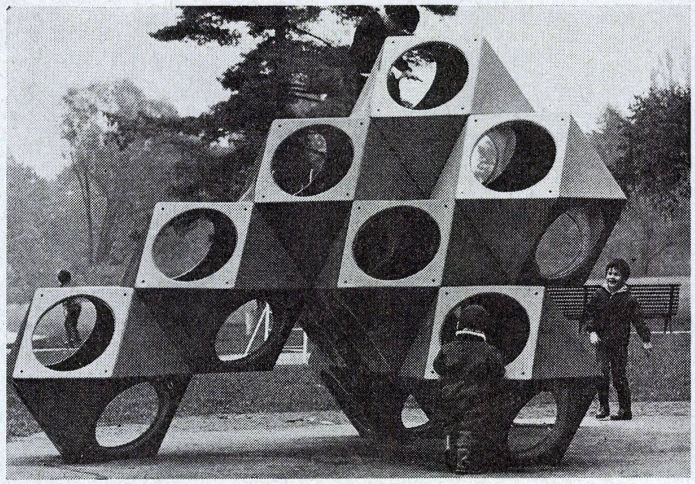


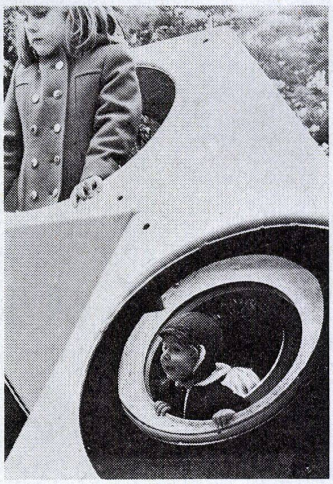
2



3

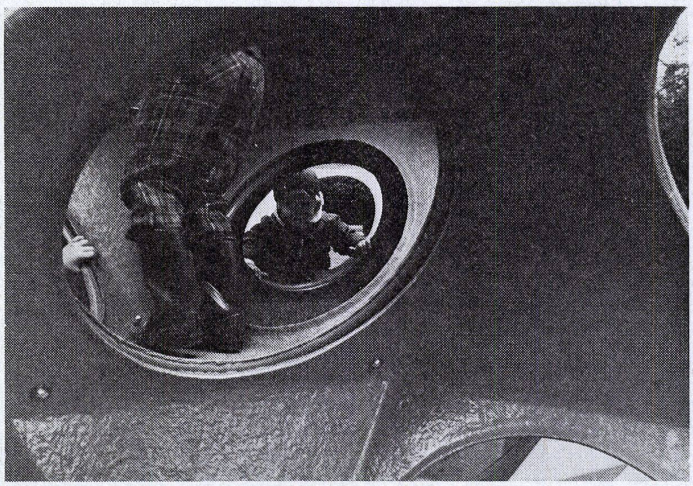
4



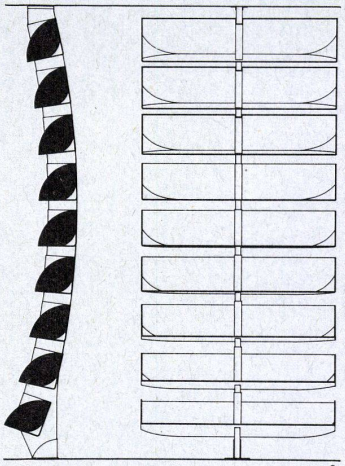


## Spielplatzgerät

Das Gartenbauamt der Stadt Genf gibt sich sehr fortschrittlich. In verschiedenen Park- und Spielplatzanlagen Genfs wurde dieses variabel zusammenbaubare Spielgerät der Playstreet Corporation, das aus einem abgestutzten Hexaeder beziehungsweise einem archimedischen »Kuboktahedron«-(auch Dymaxion) Körper bestehende Spielgerät aufgestellt. Was für Erwachsene heute (noch) unvorstellbar ist, in solchen dreidimensionalen Strukturen zu leben, erobern Kinder bereits unvoreingenommen für ihre »Wohn-Spiele«. Die Chance, daß unsere orthogonal aufgebauten Stadtgebilde vielleicht schon in einer Generation durch die ökonomischeren stereometrischen Körper ersetzt werden, vergrößert sich, wenn Kinder bereits solche Möglichkeiten ins Unterbewußte aufnehmen. – Das übliche orthogonale Klettergerät aus Eisenrohren bleibt unbeachtet.



1



2

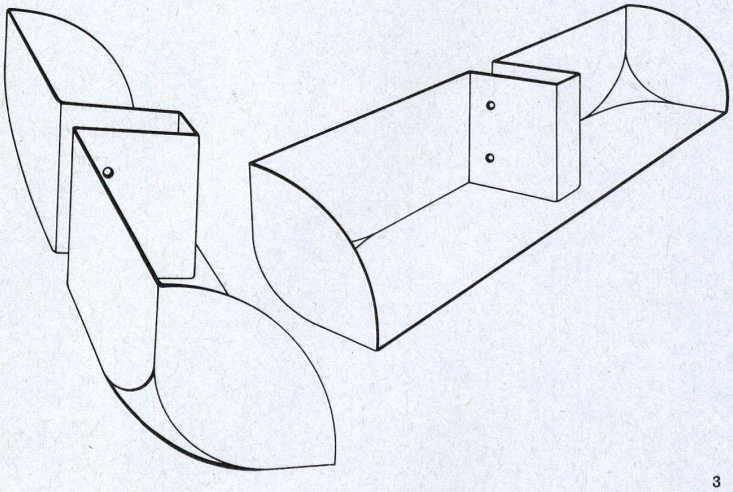
## Neuartiges Bücher-Verkaufsgestell

Für den Ladenumbau der Buchhandlung »La hune« in Paris entwarfen die Gestalter Gérard Ifert und Rudolf Meyer ein neuartiges Büchergestell, das gegenüber bisher bekannten einige Vorteile bietet. So sieht der Kunde zum Beispiel die Bücher auf den tieferen Tablaren durch die gekrümmte Front des Gestells besser, und durch die Mittelrippe der Tablare – die gleichzeitig zur Befestigung dient – werden Bücherstützen unnötig: auch kurze Bücherreihen können so nicht mehr umkippen.

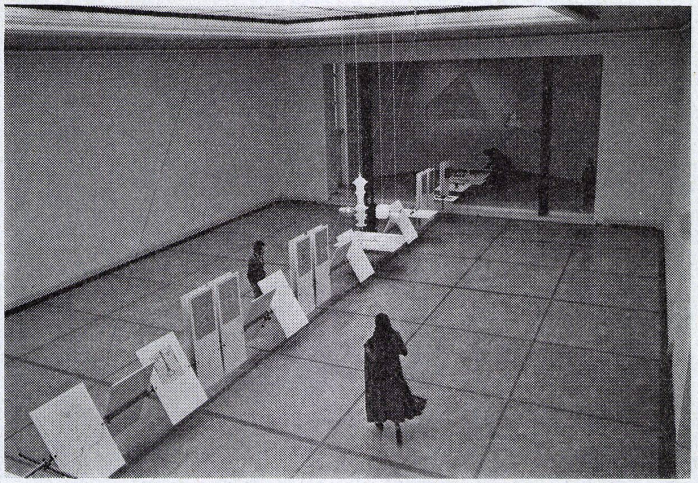
1
Das gekrümmte Gestell.

2
Schnitt und Ansicht des Gestells.

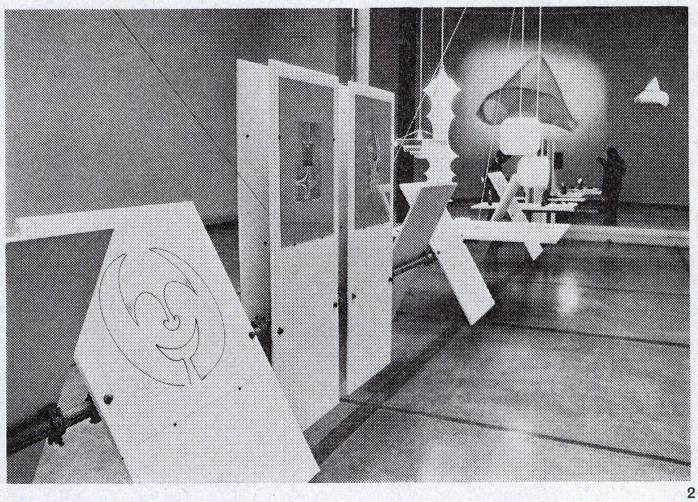
3
Einzelnes Tablar mit Mittelrippe, die zugleich zur Abstützung der Bücher dient.



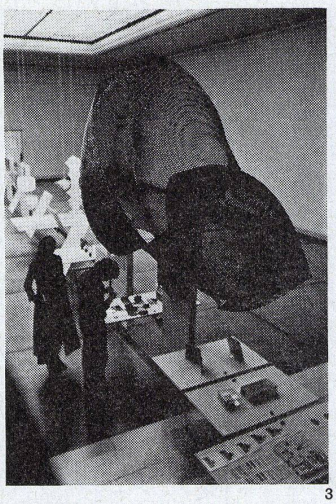
3



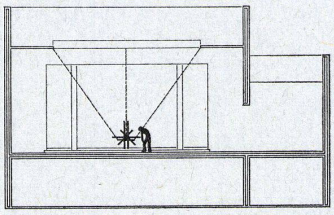
1



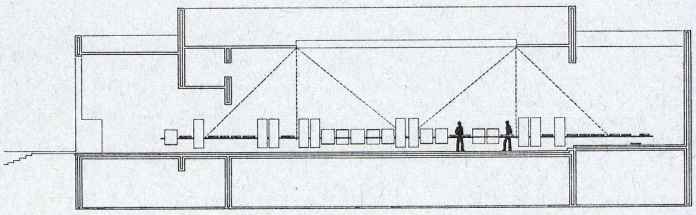
2



3



4



5

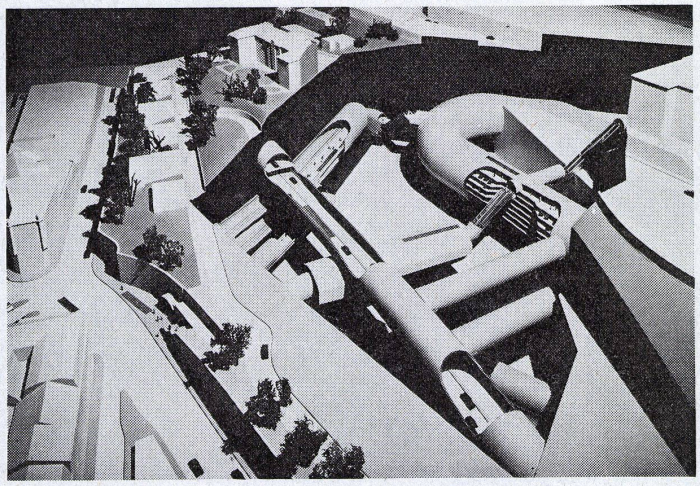
## Die dritte trigon-personalen-Ausstellung in Graz

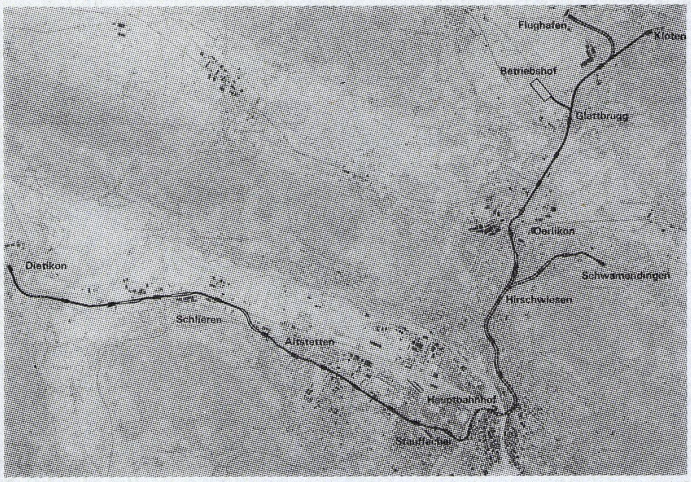
zeigte vom 3. Oktober bis zum 2. November 1970 nach Arbeiten des Jugoslawen Zoran Music und des Österreichers Fritz Woturba diesmal Werke des Italieners Bruno Munari. Seine Arbeiten sind heute einem breiten Publikum vor allem durch seine schlauchförmigen Lampen bekannt, die er 1964 erstmals aus elastischen Geweben und Metallringen konstruierte.
Was aber neben den Arbeiten Munaris an dieser Ausstellung besondere Beachtung verdient, ist die Gestaltung und Präsentation der Ausstellung selbst. Der Grazer Architekt Jörg Mayr hat dafür mit viel Einfühlungsvermögen in die Arbeiten Munaris eine einfache Hänge-Konstruktion als Ausstellungsträger entwickelt, die genau den geistigen Inhalten der gezeigten Werke entspricht, und damit die so selten zustande kommende Einheit von Ausstellungsgut und Ausstellungsträger erreicht.

1 und 2
Das an Seilen aufgehängte durchgehende Stahl-Gerüst-Rohr mit den daran befestigten Tafeln.

3
»konkav-konvex« (1949) aus verzinktem Eisendrahtnetz von Bruno Munari.

4 und 5
Längs- und Querschnitt mit der Aufhängevorrichtung des Ausstellungsträgers.






2

## U-Bahn-Projekt Zürich

Als erste Schweizer Stadt will Zürich mit dem Bau einer U-Bahn beginnen. Vorerst muß die Bevölkerung aber im kommenden Jahr in einer kantonalen Abstimmung zum Projekt und vor allem zu den Kosten von über 850 Millionen für eine erste Etappe Stellung nehmen.
Die erste Etappe mit einer Gesamtlänge von rund 27 Kilometern – davon 12 oberirdisch – Länge soll in 10 bis 13 Jahren erstellt werden, wovon in etwa 7 oder 8 Jahren der erste Teil vom Stadtzentrum zum Flughafen in Betrieb genommen werden kann.
Für diese große Bauaufgabe haben sich verschiedene Ämter zur Erarbeitung eines Gesamtverkehrsplans zusammengefunden, wobei sogar die Schweizer Bundesbahnen bereit sind, neben dem üblichen Regionalverkehr auch einen Teil des Stadtverkehraufkommens zu übernehmen.

Offensichtliche erste Nutznießer der bisherigen Maßnahmen sind die Grundstücksbesitzer, deren Grundstücke in der Nähe der projektierten Stationen liegen, denn nach Bekanntgabe des Streckenplanes stiegen als erstes ihre Grundstückspreise. Baukostenträger der U-Bahn sind: die Steuerzahler des Kantons Zürich, die somit nicht nur über ihren eigenen Vorteil abzustimmen haben.

1
Modell der Linienführung und der Station von S- und U-Bahn beim Central.

2
Das als erste Etappe geplante Streckennetz vom Flughafen über den Hauptbahnhof nach Dietikon von rund 27 Kilometern Gesamtlänge.

3
Das auf die U-Bahn abgestimmte Streckennetz der Schweizer Bundesbahnen in Stadtnähe.

3

## Impressionen vom 9. Internationalen Caravan-Salon in Essen

Werden die Caravans und die Mobile Homes, wie das in Amerika teilweise schon geschehen ist, auch bei uns zu Konkurrenz-Produkten der Eigenheim- und Fertighausfabrikate? Erste Anzeichen dafür lassen sich nicht erst heute feststellen, denn schon lange ist das Bauland für Eigenheime so rar und teuer geworden, daß ein Eigenheim auf Fundamenten und eigenem Grundstück für viele Eigenheim-Willige nicht mehr in Betracht kommt.

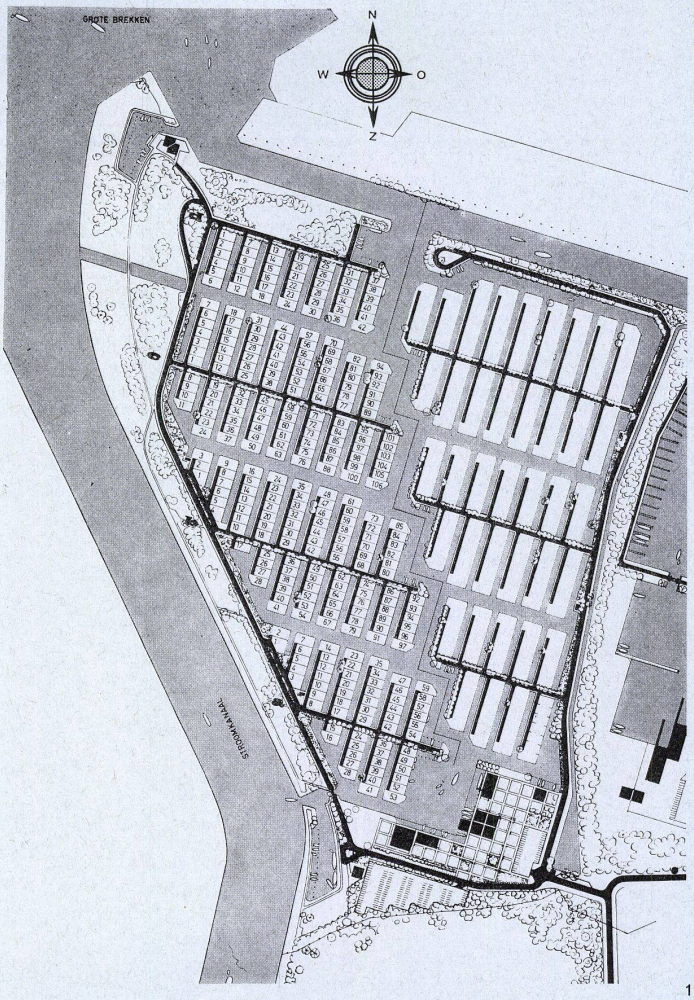
Ein Eigenheim auf Rädern dagegen ermöglicht es wieder, des Bürgers Traum von den eigenen vier Wänden zu verwirklichen. Und genau diese Käuferschicht der verhinderten Eigenheimbesitzer wird denn auch heute von den Caravan-Industriellen immer mehr angesprochen. In die einmal formal und funktionell vorbildlich konstruierten Fahrzeuge schleichen sich immer mehr Kompromisse und Stilelemente des spießbürgerlichen Heims ein, das zu kopieren anscheinend am meisten Absatz verspricht.

»Die Zahl der Caravaner wächst von Jahr zu Jahr«, schreiben die Veranstalter des wohl bedeutendsten Caravan-Salons der Saison in Essen, der Verband Deutscher Wohnwagenhersteller e. V., zutreffend im offiziellen Führer, und weiter: »Expansiv ist der Freizeitmarkt schon in den 60er Jahren gewesen. Es sieht aber so aus, als könnte er in den 70er Jahren explodieren. Tatsächlich sind mit der wachsenden freien Zeit auch die Freizeitausgaben gewachsen, und zwar schneller als das Einkommen, das den Haushalten zur Verfügung steht. Häuser auf Rädern werden immer beliebter. Die Naherholung sucht ihren Entwicklungsraum. Der Caravan bietet die Möglichkeit zum bewußten ›Gebrauch‹ der Freizeit . . .«

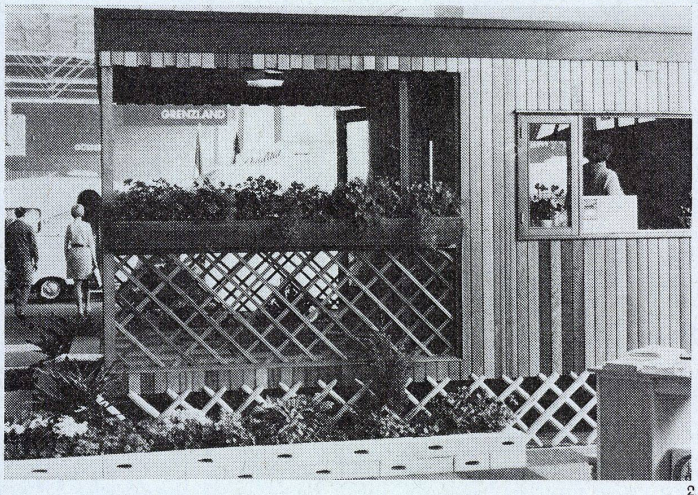
Und an anderer Stelle schreiben der Vorsitzende und der Geschäftsführer des Verbandes Deutscher Wohnwagenhersteller e. V.: »Die Caravan-Industrie steht unter dem Druck eines scharfen Wettbewerbes. Das hat seinen Vorteil für unsere Kunden. Die Preise waren und bleiben günstig. Im Verhältnis zu der Preisentwicklung für andere Industrieerzeugnisse ist es uns gelungen, die Kostenentwicklung gut im Griff zu behalten. Trotzdem war es möglich, die technische Ausstattung und die Wohnbequemlichkeit zu verbessern . . .«

Essens Oberbürgermeister und Oberstadtdirektor »freuten sich besonders, daß der Caravan-Salon . . . alljährlich in Essen stattfindet«, und erkannten »nicht zuletzt im Caravaning eine gesellschaftspolitische und auch kommunalpolitische Aufgabe . . .«.

Erwin Mühlestein



1


2

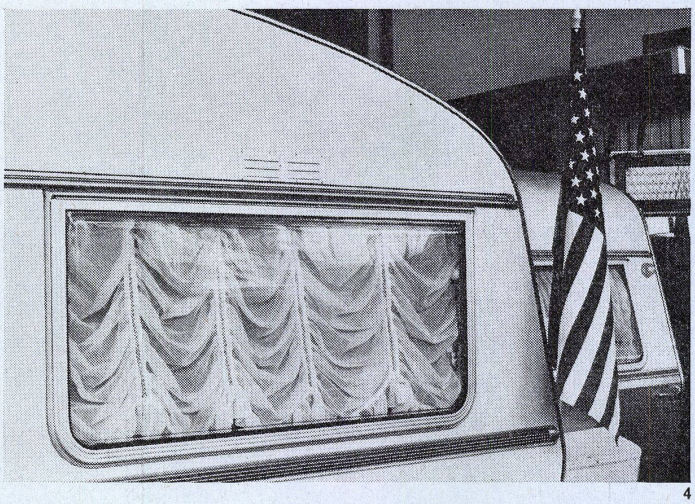
1
Die Hersteller nur schwerfällig zu transportierender Mobile Homes gehen immer mehr dazu über, gleichzeitig auch das notwendige Grundstück (rund 200 m²) mitzuliefern, das auf solche Art – ohne die baugesetzlich notwendigen Abstände der Massivbauten – viel dichter »bebaut« werden kann.

2
Der Trend zur Gartenlaube ist offensichtlich, und nur wenige Fabrikanten werben noch mit der Mobilität und der Funktion ihrer Caravans.

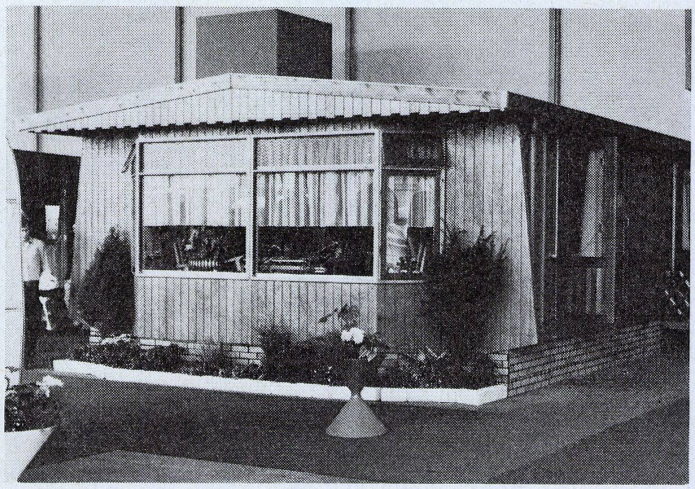
3
Auch auf die traute Wohnzimmeratmosphäre muß nicht mehr verzichtet werden . . .

4
. . . und wo neben »Wolkenstore-Vorhängen« der Platz für die Fahnenstange im Vorgarten fehlt, ist heute auch eine Vorkehrung getroffen.

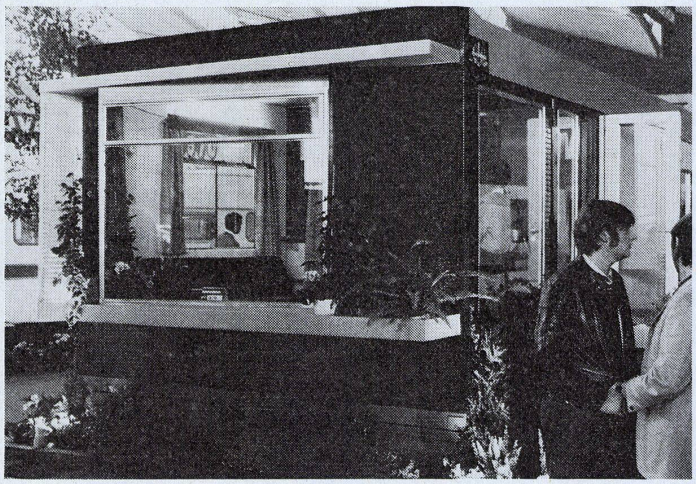
3


4

5



6



7

5
Die häusliche Atmosphäre begleitet den Caravan oder Mobile-Home-Freund überall hin mit; man beachte die Butzenscheiben-Imitation in den Fenster-Oberflügeln, die schmiedeeiserne Vordach-Abstützung und die untere Klinkerstein-Verblendung.

6
Zwei in der Längsrichtung zusammenmontierte Mobile Homes ergeben ein recht stattliches Haus.

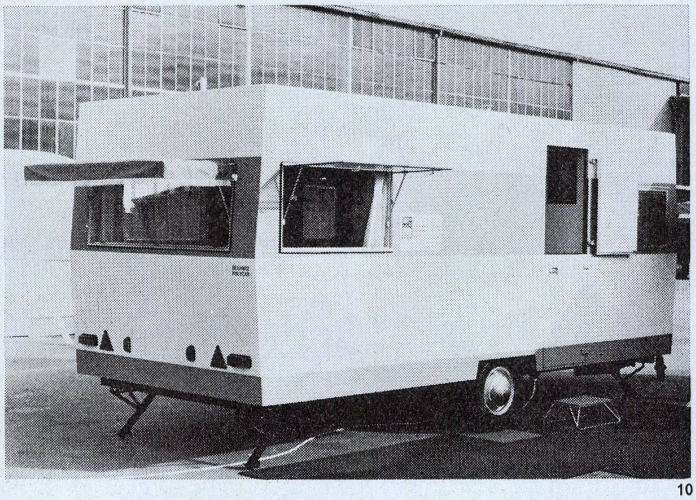
7
Ein schräg eingezogenes Frontfenster für den Blumenfreund.

8
Das standesgemäße Zugfahrzeug stellen sich die Caravan-Hersteller so vor, was zeigt, daß auch Wohlsituierte die Caravan-Ferien nicht entbehren wollen.

9 und 10
Zwei der funktional besten Neuentwicklungen des Salons, der zeigte, daß die Entwicklung des mobilen Caravanings, nicht zuletzt wegen den Verkehrverhältnissen, deutlich zum Caravan-Bus hin tendiert.

8

9



10