

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

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 30 (1976)

Heft: 9

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](#)

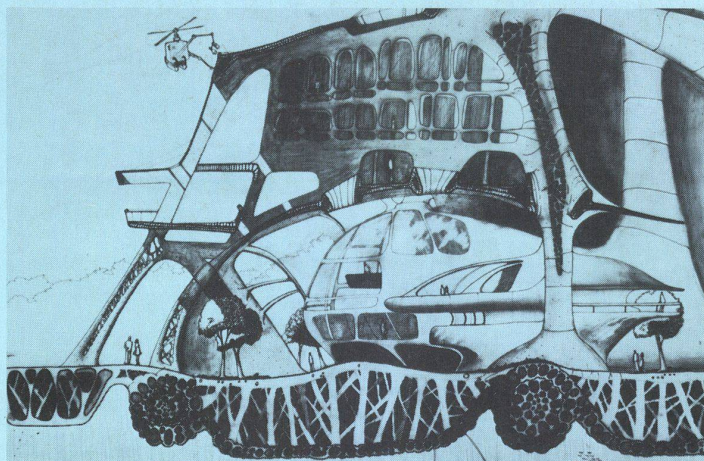
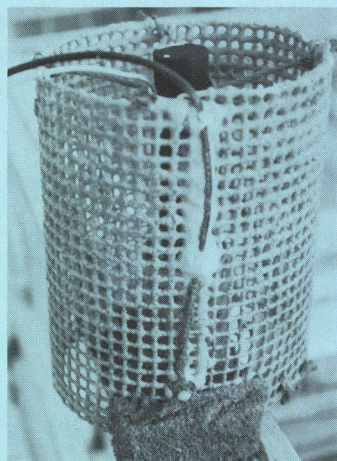
Terms of use

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: 05.02.2026

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

Sabine Schäfer



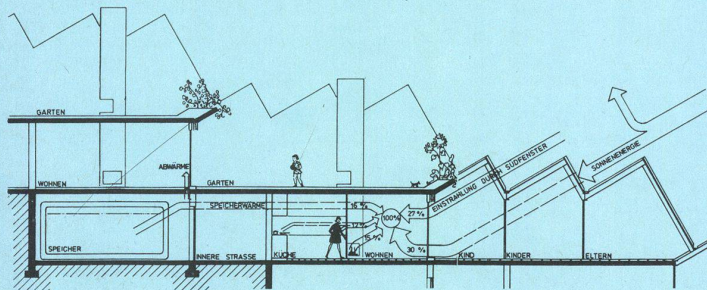
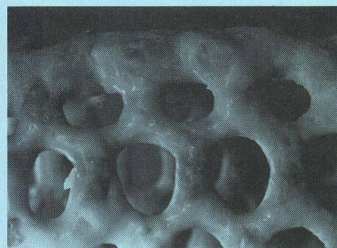
Hydrotektur

Von Wolf Hilbertz, Symbiotic Processes Laboratory, University of Texas

Die Ozeane bedecken mehr als 70% der Erdoberfläche; etwa 3,5% des Seewassers sind gelöste Stoffe – potentielle Baumaterialien. Meeresorganismen bauen ihre Schalen mittels negativ ge-

ladener Eiweißmatrizen, die positiv geladene Kalziumionen anziehen und in Kristallform ablageren. Dieser Vorgang ist technisch nachvollziehbar: Werden zwei ins Meerwasser getauchte Elektroden unter Gleichstrom gesetzt, precipitiert das elektrische Feld positiv geladene Ionen auf die Kathode – das Bauteil. Durch Variieren der Spannung, Umkehrung der Pole, Position der Elektroden, chemische Veränderung des Wassers sowie interfacing mit natürlichem Wachstum

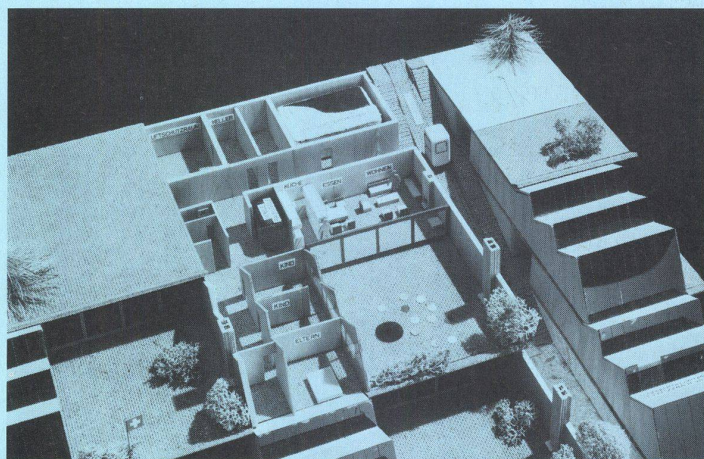
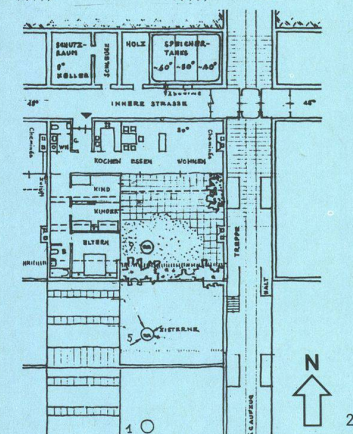
(Algen, Muscheln, Korallen) können unterschiedliche Materialeigenschaften und -dicken erzielt werden. Das Potential der Hydrotektur, in Verbindung mit dezentralisierter Energiekonversion (Solarkonstante, Strömung, Wellen, thermische Unterschiede, chemische Reaktionen von Meeresorganismen, unterschiedliche Salinität) ist nahezu unbegrenzt und reicht von Bootsrümpfen über Dämme und Wohneinheiten zu autonomen Stadtstaaten außerhalb der Jurisdiktion existierender Länder.



1 Deckung des Energiebedarfs im Dezember. Fluß der direkten und indirekten Sonnenenergie.

2 Grundriß einer Wohneinheit.

Vorschlag für eine sonnenbeheizte Terrassensiedlung



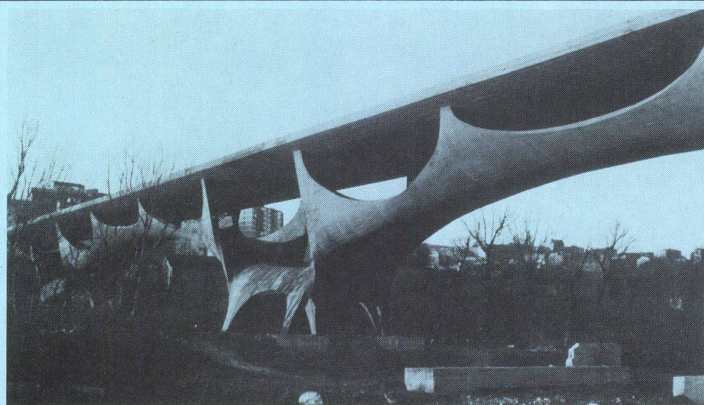
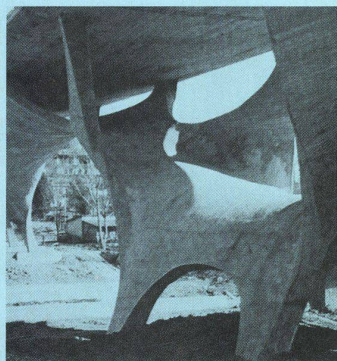
Giselher Wirth, langjährige B+W-Leser erinnern sich vielleicht an den ehemaligen Redaktor, schickt uns das Projekt einer sonnenbeheizten Terrassensiedlung, das er zusammen mit Dr. phys. Trevor Wodman entwickelt hat. Mit den Kollektoren auf dem Schlaftrakt, den die Einstrahlung nutzenden Südfenstern, die nachts durch Isolierstoren geschützt werden, dem Warm-

luftcheminée, dem Speicher (50 m³), dessen Abwärme ebenso wie die in der Küche produzierte Abwärme genutzt wird, enthält jede Wohneinheit alle für ein sonnenbeheiztes Haus charakteristischen Elemente. Als Standort wird ein Südhang oberhalb der häufigen winterlichen Nebelgrenze von 800 m vorgeschlagen und den Berechnungen zugrunde gelegt.

Sechzehn-Füßler

Diese großartige Brücke in Potena in der Basilikata überspannt einen Fluß, eine Bahnlinie und ein Industriegebiet. Sie ist abschüssig und besteht aus 4 Brückenbögen, die jeweils 70 m überspannen und punktförmig das Straßenband tragen. Man ist dabei, die Fahrbahn in eine Fußgängerzone zu verwandeln, und wo es möglich ist, wird die darunterliegende Ebene in einen Garten umgestaltet. Die Brücke ist mit traditionellen Methoden (Holzschalung und Stahlbeton) gebaut worden.

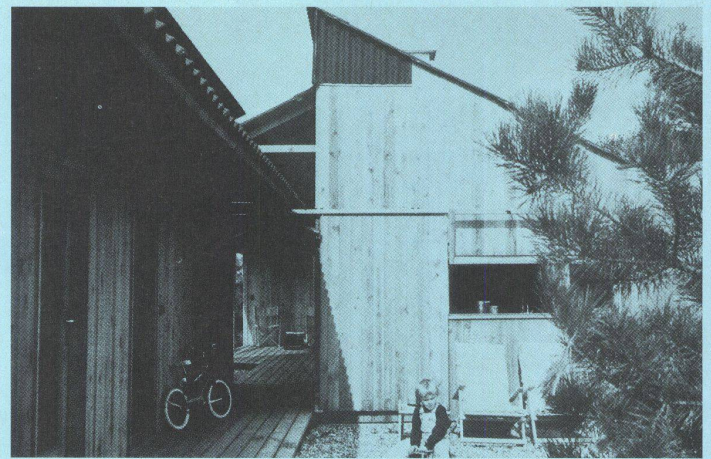
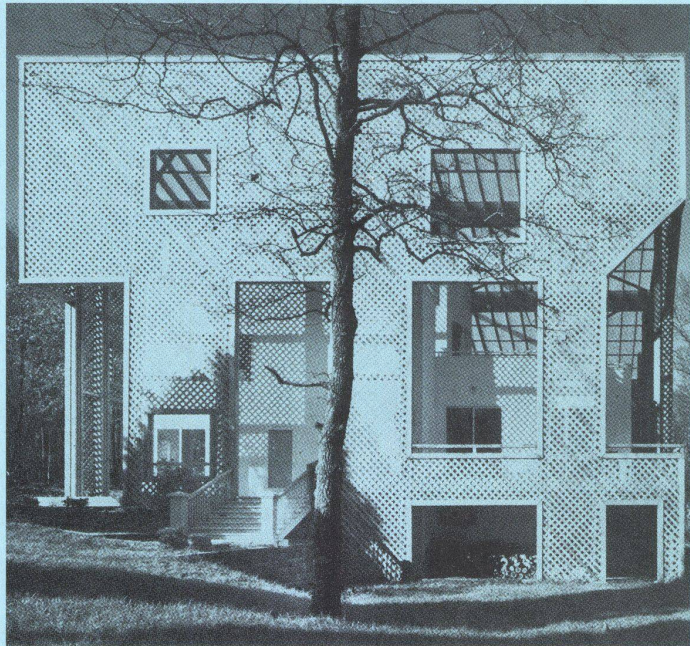
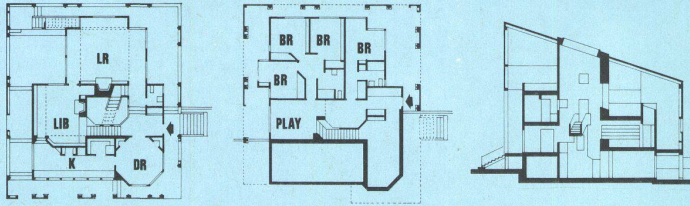
L'architettura 5/1976



Gartenlaube — konzeptionell

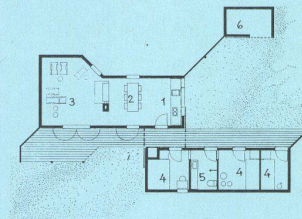
Architekt: William Turnbull

An die großväterliche Gartenlaube erinnert dieses Haus in Virginia. Während man diese jedoch zwecks sommerlicher Kühlung aufsucht, steht das Haus auch während der trüben Wintermonate im Halbschatten. Zum Ausgleich hat es ein lichtdurchlässiges Dach, durch das aber so viel Wärme eingestrahlt wird, daß man mechanisch lüften muß und der Zweck der Übung, den Wünschen der Bauherren entsprechend ein offenes Haus ohne Klimaanlage zu bauen, nicht ganz erreicht wird. Alles ist ein bißchen absurd, aber es bleibt trotzdem eine anmutige Idee. (AR 6/1976)



Zwischenraum

Architekten:
B & O Ramsgaard Thomson



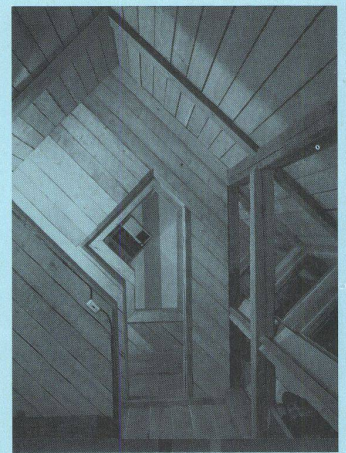
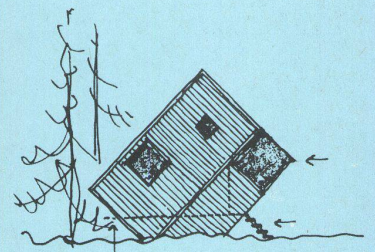
Zwei gegeneinander verschobene Flügel bilden zwei unterschiedlich orientierte Außenbereiche. Durch Schiebetüren kann eine geschlossene Verbindung geschaffen werden. (ac 4/1975)

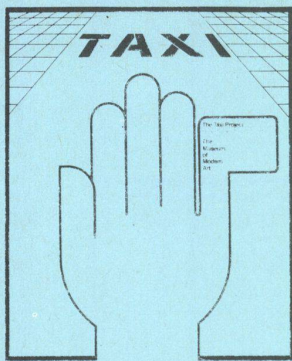


Diagonal

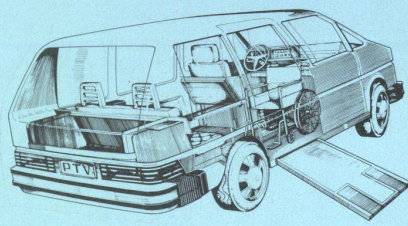
Architekt: Kenneth Carbajal

Für eine italienische Zeitschrift ungewöhnlich bringt Abitare (5/1976) ein Heft über Holzhäuser. Darin entdeckten wir diesen lustigen Vertreter amerikanischer Schachtelarchitektur, bei dem der 45°-Winkel, ohne den man in Amerika zur Zeit anscheinend nicht entwerfen kann, auf die Spitze, sprich Diagonale getrieben ist. Es ist sehr konsequent bis ins Hausinnere durchgeführt und hier für interessante Raumbildungen und Muster verwendet. Sympathisch, wie unbekümmert alles zusammenge nagelt ist und letztlich der Eindruck von etwas Gebautem entsteht.





Taxi Projekt: Realistische Lösungen für heute



2



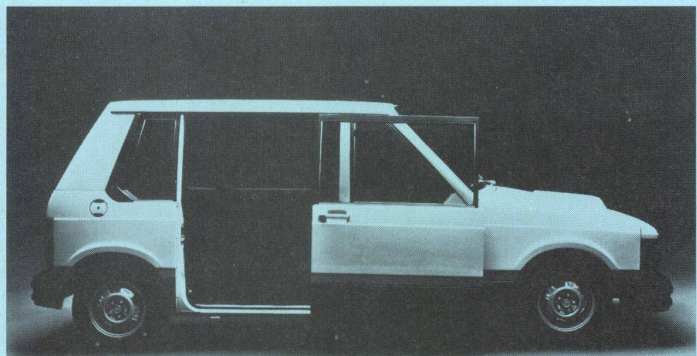
3

VW

4, 5
Prototyp VW, 3-4 Passagiere, neues gemischtes Gasoline-elektrisches Antriebssystem.
Die speziellen Entwurfsanforderungen für das Taxi-Projekt waren im Konzept des VW-Transporters bereits weitgehend realisiert. Der Prototyp wurde auf dieser Grundlage weiterentwickelt.



4



6

Volvo

6, 7
Seit der Konferenz in Stockholm 1972 hat man sich bei Volvo mit der Verantwortlichkeit gegenüber der Umwelt und mit städtischen Verkehrsproblemen befaßt. Man glaubt, daß die Lösung der Probleme nicht durch Ablehnung der Motorfahrzeuge, sondern durch ein umfassendes Verständnis ihrer Vorteile und Möglichkeiten gefunden werden kann. Der Prototyp wird nicht als fertiges Produkt vorgestellt, sondern als Konzeption für weitere Entwicklungen. Vielseitigkeit kombiniert mit einem hohen Standard an Komfort und Sicherheit waren die leitenden Faktoren beim Entwurf.



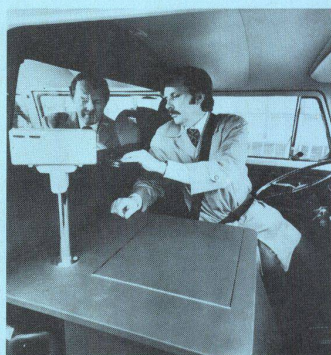
8

AMF

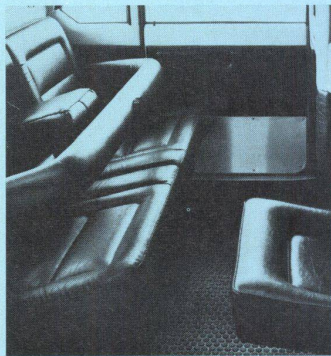
1, 2
Prototyp AMF, American Machine and Foundry, Santa Barbara, California.
2-5 Passagiere, Dampftrieb

SPS

3
Prototyp SPS, Steam Power Systems, San Diego, California.
2-4 Passagiere, Dampftrieb



5



7

Alfa Romeo

8
Der Prototyp von Alfa Romeo wurde außer Konkurrenz gezeigt. Er wurde entsprechend den Entwurfsrichtlinien speziell für den europäischen Markt entwickelt.

Vom 18. Juni bis 7. September wurde im Museum of Modern Art, New York, die Ausstellung »The Taxi Project: Realistic Solutions for Today« gezeigt. Kern der Ausstellung waren Prototypen, die entsprechend den vom Museum und Vertretern der Taxiindustrie aufgestellten Entwurfsrichtlinien von der Industrie entwickelt worden sind.

Zur Beteiligung an dem Projekt wurden die amerikanischen Firmen American Machine and Foundry und Steam Power Systems eingeladen, die beide im Auftrag des U. S. Department of Transportation arbeiten. Als europäische Teilnehmer wurden Volvo, der gegenwärtig in Chesapeake ein Werk mit einer Jahreskapazität von 100 000 Stück baut, eingeladen und VW, die ebenfalls demnächst ein eigenes Werk in den USA haben werden und somit in der Lage wären, ihren Vorschlag als Serienprodukt in den Staaten selbst herzustellen. Ein weiterer europäischer Teilnehmer, Alfa Romeo, hat die Designanforderungen des Projektes aus eigener Initiative übernommen, um einen Prototyp speziell für den europäischen Markt zu entwickeln. Er wird außer Konkurrenz gezeigt.

Ziel des Projektes ist es, in Zusammenarbeit mit der Industrie wirtschaftliche und gebrauchsfähige Taxi-Prototypen zu postulieren und dadurch auf eine erweiterte Rolle im innerstädtischen Verkehr hinzuwirken.

Die derzeitigen Taxi, umfunktionierte Limousinen, niedrig, eng, nicht effizient, schließen ganze Personengruppen von ihrem Gebrauch aus. Für das zukünftige Taxi nennen die Designspezifikationen an erster Stelle Sicherheit und Komfort für den Fahrer, bequeme Kommunikation mit dem Passagier, einfaches Be- und Entladen des Gepäcks. Die neuen Typen sollen leistungsfähig und ökonomisch zu handhaben und zu unterhalten sein. Leistungsfähiger und bequemer sollen sie ebenfalls für den Benutzer sein, geräumig genug, um einer Mutter mit Kinderwagen oder einer behinderten Person im Rollstuhl das Einsteigen zu ermöglichen. Im Hinblick auf die städtische Umwelt sollen die Immissionen reduziert werden. Wie weit die einzelnen Typen diesen Anforderungen gerecht werden, soll von professionellen Taxifahrern im Einsatz geprüft werden.

Das Museum of Modern Art hat mit früheren Ausstellungen bewiesen, daß es durchaus möglich ist, mit solchen Aktionen die öffentliche Meinung und damit den Trend der Industrie zu beeinflussen. So sind einige Klassiker modernen Designs, die Stühle von Charles Eames und Eero Saarinen, aus ähnlichen Veranstaltungen des Museums hervorgegangen. Es ist nicht einzusehen, weshalb nicht einige der wichtigeren europäischen Museen ebenfalls sehr viel bewußter Einfluß auf die Entwicklung nehmen.