

**Zeitschrift:** Bauen, Wohnen, Leben  
**Herausgeber:** Bauen, Wohnen, Leben  
**Band:** - (1952)  
**Heft:** 9

**Artikel:** Zürich, Smyrna, Rotterdam, Faridabad, Plymouth, Nathanya, Pittsburgh  
**Autor:** R.S.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-651384>

#### **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:** 07.02.2026

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

# ZÜRICH

# ROTTERDAM

# SMYRNA

# PLYMOUTH

# FARIDABAD

# NATHANYA

# PITTSBURGH

## Besuch des Fahrenden Architekten

Es sind uns einige Jahre vergangen, seit uns Faber, der Fahrende Architekt, besuchte. Er kam direkt aus Faridabad, der so großartig wirkenden Traumstadt in Indien, und erzählte uns begeistert von deren Entwicklung. Der Leser wird begreifen, daß wir einen schweren Standpunkt hatten, ihm die Baupläne Zürichs zu erklären, denn Zürich hat ja so ganz andere Aufgaben zu lösen.

Also fassten wir uns ein Herz. «So und so», sagten wir und begannen vorsichtig mit ein paar kleinen Projekten, um dann später gewaltig aufzurumpfen zu können. Das war ein Fehler.

«Kommen Sie schon, unterbrach uns Herr Faber plötzlich, «erzählen Sie mir etwas von Schwamendingen! Hat es dort noch Baupläne? Oder ist alles aufgebraucht?»

Bei Gott, dachten wir, dieser Weltreisende hat ein fabelhaftes Gedächtnis! «Nein, nein!» antworteten wir, in Schwamendingen werde zwar ständig weiter gebaut, aber der Torschluß, hier der sei noch nicht erreicht.

«Das klingt ja wie ein schlimmer Kummer», meinte jetzt der Fahrende Architekt, «gewissermaßen wie ein Reservekummer?»

«Ja, das haben wir tatsächlich. Aus diesem Grunde wurde denn auch von vielen Leuten, vor Fachleuten wie Laien, der Bau von Hochhäusern gefordert. Aber Hochhäuser werden bei uns noch eine andere Aufgabe zu erfüllen haben, oder vielmehr: es ist ihnen eine ganz andere Aufgabe zugedacht. Erstens soll durch ihren Griff in die Höhe das Stadtbild aufgelockert werden, und zweitens sollen sie Freiflächen schaffen und ein Zurücksetzen der Baulinien ermöglichen.»

«Aha! Wenn ich recht verstehe, braucht ihr in Zürich zum Teil mehr Licht und Sonne und mehr Platz für den Verkehr auf der Straße?» Ejawohl, Herr Faber!» Wir staunten über seine Scharfsinnigkeit.

Das Gespräch berührte dann die bereits ausgeschriebenen Hochhausprojekte der Grossenossenschaften. «Im Guts», der «Asig» in Schwamendingen und der «AG Hatt-Haller» an der Bärenstrasse. Unser Gast interessierte sich sehr für ihre städtebauliche Bedeutung, schüttelte aber tadelnd den Kopf, als wir anschließend von Vorschlägen über das Zudecken des Schanzengrabens sprachen.

«Was fällt euch ein», rief er aus, «das Wasser ist nicht da, um zugedeckt zu werden, sondern um sich daran zu erlaufen!» Nach einem längeren Brummen hielt uns der hohe Gast einen kurzen Vortrag über den Segen des Wassers und über den Fluch des Wassermangels in den Steppen und Wüsten. Auch Städte könnten zu Wüsten werden, meinte er gewichtig, wenn man dem Asphalt nicht Halt gebiete.

Unter Hinweis auf die geplante *Seefürgestaltung mit dem Strandbad Tiefenbrunnen und der Bürklistrasse* vermochte den Fahrenden Architekten wieder zu beruhigen. «Recht so», sagte er, «machst vorwärts mit diesen Gesundbrunnen, so daß ich bei meinem nächsten Besuch eine Kostprobe nehmen kann!» Er sagte das, als ob er ewig weiterleben wollte.

Daraufhin wandten wir uns wieder städtewärts bis zum *Paradeplatz*, dorthin eigentlich, wohin wir uns von allem Anfang an begeben wollten, wobei wir aufzurumpfen wollten. «So und so», sagten wir, «erstens kostet der *Neubau des Bankvereins* etwa 20 Millionen, und zweitens bringt dieser moderne Großbau den *Paradeplatz* in die Diskussion über die Citybildung. Aber nicht nur städtebaulich, sondern auch «rein optisch» hat er eine wichtige Funktion zu übernehmen, muß er sich doch der vielgestaltigen Umgebung anpassen...»

Wir wollten noch weiter ausholen, aber der Fahrende Architekt kam uns wieder zuvor. «Ich habe den Platz vor den Augen», sprach er, «es gilt, den Neubau der Poststraße aus zu beobachten. Von hier aus ausschauend, muß sich der Blick an etwas festhalten können!» Es ist in der Tat erstaunlich, Herr Fabers Gedächtnis und Vorstellungsmögen! Wirklich will ja *Roland Rohn*, der Verfasser des *Paradeplatz-Projektes*, durch die Plazierung des Gebäudeeinganges an der eigentlichen Paradeplatz-Ecke und überhaupt durch die besondere Gestaltung dieser Ecke dem optischen Bild den Halt geben. Er erfüllt in gutem Sinne eine «malestische» Aufgabe.

Dann befaßten wir uns mit der *Verkehrsmisserei*, dem eigentlichen Bauproblem der werdenden Großstadt Zürich. «Im großen und ganzen», sagten wir, «sind sich unsere Architekten darin einig, es müsse in der Altstadt verkehrsreicher Raum geschaffen werden. Wie das geschehen soll, ist eine andere Sache.»

«Sind Vorschläge vorhanden, klare, vernünftige und sinnreiche Vorschläge?»

«Mehrere Architekten vertreten die Ansicht, daß die Sperrung eines Teils der Altstadt die beste Lösung des Verkehrsproblems wäre.»

«Welches Teils?»

«Dem *Stadtbaumeister* scheint insbesondere der Münsterhof am Herzen zu liegen. Von Prof. *Hans Hofmann* existiert sogar ein Projekt, wonach auch die Münsterbrücke ausschließlich dem Fußgänger reserviert werden sollte. Auf der andern Seite der Limmat würde ein Höhensteiger über den Limmatquai zur *Großmünster-Terrasse* und zur Altstadt ennet der Limmat führen.»

«Interessant, interessant! Und der *Zubringerdienst*?»

«Der müßte auf gewisse Stunden beschränkt werden...»

«Was keine Schwierigkeiten machen sollte.» Herr Faber, der Fahrende Architekt, neigte lächelnd den Kopf, als ob er etwas betrachteten wollte. «Wie abwechslungsreich ist doch die Welt! Dort baut man aus dem Nichts, hier muß man sich der Verkehrsentswicklung erwehren. Ist es nicht so? Hat auch die Stadt nicht überrumpelt?»

Wir nickten und führten den Gast durch die Stadt. Nichts entging ihm, nicht die verstopften Straßen, nicht die Hunderte von Verbots- und Stationierungstafeln und nicht die Ver schmälerung der Trottoirs zugunsten des Verkehrs. Nach dem Gang zum *Kantonsspital* — er versteht sich, daß wir dabei auch das *Hochhaus für die Schwester* erwähnen — und zum *Stadtspital* sprach er dort oben auf der *Waid* folgende, uns will scheinen, recht bedeutungsvolle Worte:

«Ich glaube, ihr Zürcher müßt euch einmal vom Diktat des Verkehrs zu lösen versuchen. *Greift dem Verkehr einmal vor!* Ihr könnt das natürlich nur in seltenen Fällen und nur Schritt für Schritt tun. Breite und vielleicht neue Verkehrsradar wären solche Schritte; wo, müßt ihr euch selber einigen werden. Denkt einige Jahrzehnte voran, diskutiert, diskutiert den Generalverkehrsplan. Mit schmäleren Trottoirs löst ihr meinen Meinung nach das Verkehrsproblem nicht. Ein bisschen weitsichtiger müßt ihr werden und einen großen Entschluß fassen.»

Auf dem *Flugplatz Kloten* verabschiedeten wir uns. Faber, der Fahrende Architekt, fährt heutzutage natürlich mit dem Flugzeug. R. S.

Entwicklung zu einem Kurort hand in Hand. Auf dem Dünenplateau wurde mit viel Eifer ein Naturpark errichtet, mit zahlreichen rotierenden Wassersprengern, Blumenbeeten und Bäumen. Auf der höchsten Stelle dieses Naturparks befindet sich ein Freilufttheater.

## Das neue Smyrna

Die Stadt Smyrna (İsmir) «beherbergt» zurzeit 230 000 Einwohner. Man nimmt an, daß ihre Bevölkerungszahl im Laufe der nächsten 50 Jahre auf 400 000 ansteigt, besitzt sie doch den wichtigsten türkischen Hafen für die Landwirtschaft, den Handel und die Industrie. Es wurde nur ein internationaler Wettbewerb zur Erhaltung von Plänen für den Ausbau der Stadt ausgeschrieben, an dem sich 27 Architekten beteiligten. Das Ministerium für öffentliche Arbeiten verlangte, daß Alsanca beibehalten werden...»

«Was keine Schwierigkeiten machen sollte.» Herr Faber, der Fahrende Architekt, neigte lächelnd den Kopf, als ob er etwas betrachteten wollte. «Wie abwechslungsreich ist doch die Welt! Dort baut man aus dem Nichts, hier muß man sich der Verkehrsentswicklung erwehren. Ist es nicht so? Hat auch die Stadt nicht überrumpelt?»

Wir nickten und führten den Gast durch die Stadt. Nichts entging ihm, nicht die verstopften Straßen, nicht die Hunderte von Verbots- und Stationierungstafeln und nicht die Ver schmälerung der Trottoirs zugunsten des Verkehrs. Nach dem Gang zum *Kantonsspital* — er versteht sich, daß wir dabei auch das *Hochhaus für die Schwester* erwähnen — und zum *Stadtspital* sprach er dort oben auf der *Waid* folgende, uns will scheinen, recht bedeutungsvolle Worte:

«Ich glaube, ihr Zürcher müßt euch einmal vom Diktat des Verkehrs zu lösen versuchen. *Greift dem Verkehr einmal vor!* Ihr könnt das natürlich nur in seltenen Fällen und nur Schritt für Schritt tun. Breite und vielleicht neue Verkehrsradar wären solche Schritte; wo, müßt ihr euch selber einigen werden. Denkt einige Jahrzehnte voran, diskutiert, diskutiert den Generalverkehrsplan. Mit schmäleren Trottoirs löst ihr meinen Meinung nach das Verkehrsproblem nicht. Ein bisschen weitsichtiger müßt ihr werden und einen großen Entschluß fassen.»

Auf dem *Flugplatz Kloten* verabschiedeten wir uns. Faber, der Fahrende Architekt, fährt heutzutage natürlich mit dem Flugzeug. R. S.

mischt Wirtschaft und an die Einführung mehrerer Industrien. Die Stadt wurde in fünf Bezirke eingeteilt. Jeder enthält Schulen, Warenhäuser, Läden sowie ein Gesundheits- und Erholungszentrum. Auf ein solches Gesundheitszentrum trifft es einen Arzt, eine Krankenschwester und zwei Krankenbesucher. Die Institution steht allen Bewohnern zur Verfügung. Auch ist an jedes Gesundheitszentrum eine Klinik zur ärztlichen Untersuchung ange schlossen.

Darüber hinaus soll Faridabad aber auch Mittelpunkt einer ganzen Region werden, sind doch in das «Faridabad-Landentwicklungsprojekt» 216 benachbarte Dörfer einbezogen, die dank organisatorischer Maßnahmen am Wissen und Wohlergehen der Stadt teil haben und ihr zugleich die landwirtschaftlichen Erzeugnisse zukommen lassen können.

Der Bau der Stadt hat etwas Impolierendes an sich. Wie weit es freilich diesen Flüchtlingen — es handelt sich um Opfer der Teilung des *Subkontinents* — gelingt, in der Nähe Delhis ihre afghanische Kultur beibehalten zu können, läßt sich noch kaum voraus sehen. Dr. G-i

## Stadtplanung Pittsburgh

Das Kohlenzentrum Pittsburgh war früher eine in Rauch, Ruß und Schmutz getauchte Stadt. Das Gemeinwesen zählt heute etwa 700 000 Einwohner; zählt man die Vorstädte hinzu, sind es sogar ihrer anderthalb Millionen. Die Stadt lebt vor allem von der Schwerindustrie, lieferte sie doch im Zweiten Weltkrieg für 19 Milliarden Dollar Kriegsmaterial. Neben der Schwerindustrie gibt es Apparatebau, Öl, Aluminium, Glas und Konserven. Ursprünglich wuchs Pittsburgh völlig ungeordnet. Es zeigte sich das bekannte Bild von Fabrikarealen, empor schießenden Geschäftshäusern und Elendsvierteln. Dagegen fehlten die Parke. Der Zustand wurde allmählich unhaltbar, und der Grundstückwert der Stadt sank jährlich um 10 Millionen Dollar.

Im Jahre 1943 riefen nun Geschäftsläden, Industrielle und Bankiers eine Kommission ins Leben, die den Uebeln zu Leibe rücken sollte. Vier Jahre später wurde ein Gesetz zur Rauchbekämpfung erlassen und damit in allen Haushaltungen die Verwendung von stark rauchenden Materialien verboten. Es wurde eine Rauch kontrolle durchgeführt mit dem Resultat, daß heute die Stadt 65 Prozent mehr Sonnenchein aufweist als früher. Darauf ging man an die Umgestaltung des «Golden Triangle», der Spitze des Stadtkehrs zwischen den beiden Flüssen, die zusammen den Ohio River bilden. Ein großes Gelände mit Fabrik gebäuden, Schutt abлагерungsplätzen, Autofriedhöfen und Schuppen wird nun in einen großen Park umgewandelt. Am Parkende kommen einige neue Wolkenkratzer zu stehen. Zwischen diesen und dem Park wird der Verkehr über zwei neue Brücken geleitet und dann am Stadtkern vorbeigelenkt.

An Stelle der Elendsviertel entstanden kleine Villenquartiere mit niedrigen Mieten. Gleichzeitig baute man riesige Parkplätze, zum Teil unterirdisch, zum Teil mehrstöckig. Große neue Dämme regulieren die Flut. Daneben wurden Badeläden, Spielplätze, Sportanlagen und ein riesiges Spital errichtet.

Die ganze Umgestaltung der Stadt kostet anderthalb Milliarden Dolar. Dieser Betrag wird zum Teil vom Staate Pennsylvania, zum Teil vom Distrikt Allegheny, zum Teil von der Stadt Pittsburgh, von Privatinvestitionen und zukünftigen Brückentaxen und Parkplatztaxen aufgebracht. Damit ist der Bodenwert der Stadt auch wieder gestiegen, und gleichzeitig sie delten sich auch neue Industrien an. Selbst für amerikanische Verhältnisse bildet Pittsburgh ein Experiment. Doch scheint dieses bis jetzt voll gelungen zu sein.

## Plymouths «Nachbarschaften»

Die englische Stadt Plymouth besitzt einen Kriegshafen, einen Seehafen und einen Flugplatz. Daneben ist sie eine Fischerstadt, eine Touristenstadt und ein regionales Handelszentrum. In ihren Mauern beherbergte sie etwas Leichtindustrie. Plymouth wurde durch Kriegseinwirkung sehr stark beschädigt, so daß sie ganz nach neuen Gesichtspunkten wieder aufgebaut werden kann. Für 64 000 Personen müssen neue Unterkünfte geschaffen werden. Davon sollen aber nur 23 500 auf dem alten Stadtgebiet angesiedelt werden, während 40 500 in die «Neighbourhoods» zu wohnen kommen. Es werden im ganzen fünf solcher Nachbarschaften errichtet, und zwar Ernesette Estate, Ham und Pennyroyal Estate, Whitley Estate, Honicklowle Estate und Efford Estate.

## Rotterdam kommt wieder

Rotterdam zählte im Jahre 1940 600 000 Einwohner. Das starke Wachstum hatte im Stadtzentrum zu zahlreichen Mängeln geführt, waren doch häufig Wohnungen, Werkstätten, Fabrik anlagen und Lagerhäuser durch einander gebaut worden. Der Luftangriff vom 14. Mai 1940 und der anschließende große Brand zerstörten das Stadtzentrum total. Vernichtet wurden 11 000 Bauten mit 25 000 Wohnungen,

sichtreiche Fahrstraße befinden. Der Bau dieses Damnes zwingt freilich zur Verlegung einiger Bahnanlagen. Der Eisenbahnverkehr wird in einem neuen Zentralbahnhof in einer Ecke der Innenstadt zusammengezogen werden. Im Zentrum sieht man eine neue City vor, wobei man auch an ein eigenes Theater, Musik- und Ausstellungs viertel denkt. Im Süden dieses Zentrums baut man einen inneren Hafen für Flussschiffe. Dort sollen in der Nähe auch die Flussschiffe ihre Wohnungen erhalten. Im Osten der Stadt entsteht ein Quartier für Werkstätten und Kleinindustrie. Der Wiederaufbau von Rotterdam erlaubt auch eine bessere Planung des Verkehrs. Das Straßensystem wird so angelegt, daß der schwere Lastwagenverkehr womöglich nicht in das Innere der Stadt dringt.

## Israel: Die Diamantenstadt Nathanya

Auf dem dünenbedeckten Küstenstreifen zwischen Tel Aviv und Haifa wurde im Laufe der letzten Jahre die heute 20 000 Seelen zählende Stadt Nathanya errichtet. Der Bürgermeister dieser Siedlung glaubt, daß die Einwohnerzahl in den nächsten fünf Jahren auf 100 000 anwachsen. Grundlage dieser Entwicklung ist die Diamantschleiferei, die vor 12 Jahren nach Nathanya kam. Nächstens werden dort eine Radiofabrik und Textilfabriken gebaut werden. Mit der Entwicklung zu einem Industriezentrum geht die

und erhält dann das Haus.

Bis heute führten die gemeinsamen Anstrengungen zur Errichtung von insgesamt 4500 Häusern, mehrerer öffentlichen Gebäude, eines Krankenhauses, einer Bibliothek, mehrerer Schulen, eines Theaters, von etwa hundert Läden, eines Kraftwerkes und mehrerer Fabriken. Alle Nahrungs mittel werden durch die *Konsumgenossenschaften* verteilt.

Schließlich soll Faridabad 8500 Häuser besitzen. Man denkt an eine ge-