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: 29.11.2025

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

ZÜRICH **PLYMOUTH** ROTTERDAM **FARIDABAD SMYRNA**

NATHANYA

PITTSBURGH

Besuch des Fahrenden Architekten

Es sind nun einige Jahre vergangen, Es sind nun 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.

Bauplane Zurichs zu erkiaren, demi Zürich hat ja so ganz andere Aufgaben zu lösen.

Also faßten wir uns ein Herz. «So und soo, sagten wir und begannen vor-sichtig mit ein paar kleinen Projekten, um dann später gewaltig auftrumpfen zu können. Das war ein Fehler.

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

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

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

«Ja, den haben wir tatsächlich. Aus

«Ja, den haben wir tatsächlich. Aus diesem Grunde wurde denn auch von vielen Leuten, vor Fachleuten wie Laien, der Bau von Hochhäusern geför-Laien, der Bau von Hochhäusern gefördert. 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.»

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

Das Gespräch berührte dann die be-reits ausgeschriebenen Hochhauspro-jekte der Baugenossenschaften eIm Guts, der «Asig» in Schwamendingen und der AG Hust-Haller an der Bären-gasse. Unser Gast interessierte sich sehr für ihre städtebauliche Bedeutung, schüttelte aber tadelnd den Kopf, als sehr Int ihre stattebaltiche bedeutung, schüttelte aber tadelnd den Kopf, als wir anschließend vom Vorschlage über das Zudecken des Schanzengrabens

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

Unser Hinweis auf die geplante Seculeropestaltung mit dem Strandbad Tiefenbrunnen und der Bürkliterrasse vermochte den Fahrenden Architekten wieder zu beruhigen. «Richt sop, sagter, macht vorwärts mit diesen Gesundbrunnen, so daß ich bei meinem nächsten Besuch eine Kostprobe nehme kann.» Er sagte das, als ob er ewig weiterleben wollte.

Daraufhin wandten wir uns wieder

weiterleben wollte.

Daraufhin wandten wir uns wieder stadteinwärts bis zum Paradeplatz, dorthin eigentlich, wohin wir uns von allem Anfang an begeben wollten, womit wir auftrumpfen wollten. «So und so», sagten wir, eerstens kostet der Neubau des Bankvereins etwa 20 Millionen, und zweitens bringt dieser moderne Größen, der Baradeplatz, in lionen, 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 an-

passen...»
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 von der Poststraße aus zu be-trachter. Von hier aus ausschauend, muß sich der Blick an etwas festhalten können!»

muß sich der Blick an etwas festhalten können!»
Es ist in der Tat erstaunlich, Herrn Fabers Gedächtnis und Vorstellungsvermögen! Wirklich will ja Roland Rohn, der Verfasser des Paradeplatz-Projektes, durch die Placierung 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 «malerisches Aufgabe.

Dann befaßten wir uns mit der Verkehremisere, dem eigentlichen Baurobelm der werdenden Großstadt Zürich. «Im großen und ganzen», sagen wir, «sind sich unsere Architekten darin einig, es müsse in der Altstadt verkehrsfreier 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 wäres.
«Welches Teils?»
«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 Höhensteg über den Limmatquai zur Großmünster-Terrasse und zur Altstadt ennet der Limmat führen.»
«Interessant, interessant! Und der

«Interessant, interessant! Und der

«Interessant, interessant? Und der Zubringerdienst?» «Der müßte auf gewisse Stunden be-schränkt werden...»

schränkt werden ...»
«Was keine Schwierigkeiten machen sollte.» Herr Faber, der Fahrende Architekt, neigte lächelnd den Kopf, als ob er etwas betrachten wollte. «Wie abwechslungsreich ist doch die Welt!

as on er etwas etrachene mich. Evile abwechslungsreich ist doch die Welt! Dort baut man aus dem Nichts, hier muß man sich der Verkehrsentwicklung erwehren. Ist es nicht so? Hateuch 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 Stationierungstafen und nicht die Verschmälerung der Trottoirs zugunsten des Verkehrs. Nach dem Gang zum Kantonsspital — es versteht sich, daß wir dabei auch das Hochhaus für die Schwestern erwähnten — und zum Stadtspital sprach er dort oben auf der Woid folgende, uns will scheinen, recht bedeutungsvolle Worte:

«Ich glaube, ihr Zürcher müßt euch

«Ich glaube, ihr Zürcher müßt euch einmal vom Diktat des Verkehrs zu lösen versuchen. Greift dem Verkehr einmal vor! Ihr könnt das natürlich nur einmal vor'l Ihr könnt das natürlich nur in seltenen Fällen und nur Schritt für Schritt tun. Breite und vielleicht neue Verkehrsadern wären solche Schritter, om müßt ihr euch selber einig werden. Denkt einige Jahrzehnte voraus, diskutert, diskutiert den Generalverkehrsplan. Mit schmäleren Trottoirs löst ihr meiner Meinung nach das Verkehrsproblem nicht. Ein bilichen weitsichtiger müßt ihr werden und einen großen Entschluß fassen. >

ger müßt ihr werden und einen großen Entschluß fassen.» Auf dem Flugplatz Kloten ver-abschiedeten wir uns. Faber, der Fah-rende Architekt, fährt heutzutage na-türlich 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 Wasser-sprengern, Blumenbeeten und Bäumen. Auf der höchsten Stelle dieses Natur-parkes befindet sich ein Freiluftthea-ter.

Das neue Smyrna

Das neue Smyrna

Die Stadt Smyrna (Ismir) ebeherbergts 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 nun 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 Alsancak als Standort des Handelshafens bestimmt wird, während für den Personenafen die bestehenden Anlagen modernisiert werden sollen. Verlangt wurden ferner Sportplatzanlagen, Parklächen, Plätze für Krankenhaus, Gefängnis, siert werden sonen. Verlangt wurden ferner Sportplatzanlagen, Parkflächen, Plätze für Krankenhaus-, Gefängnis-, Kommandantur- und Kasernenbauten sowie ein Platz für die zukünftige Universität. Ebenso wurde eine Sanierung der Wohngebiete für die Arbeiter und überhaupt die minderbemittelte Bevölkerung zu den Wettbewerbsbedingungen gemacht. Trotz dem internationalen Charakter des Wettbewerbs wurde jedem Teilnehmer ein 14tägiger Aufenthalt in Smyrna vorgeschrieben. Den ersten Preis erhielt ein Türke, den zweiten ein Deutscher und den dritten ebenfalls ein Türke. Angekauft wurden ferner die Projekte von einem Deutschen, einem Oesterreicher und einem Schweizer.

Faridabad, eine neue Stadt in Indien

In einer Entfernung von 25 Kilo-meter von Delhi entsteht gegenwärtig die Stadt Faridabad, wo 8000 patha-nische Familien aus der an Afghani-stan grenzenden Gebirgsgegend ange-siedelt werden. Die Pathanen haben eine afghanische Kultur und sprechen Puschtu. Es handelt sich um Flücht-linge, unter denen es Händler und Kaufleute, einige Unternehmer, jedoch keine Techniker und Handwerker gibt. Zum Bau der Stadt wurden 12 Qua-dratkilometer Land erworben. Die in-dische Regierung bestellte für Farida-bad einen autonomen Entwicklungs-ausschuß zur Förderung und Verwalbad einen autonomen Entwicklungs-ausschuß zur Förderung und Verwal-tung der Stadt, sie gab diesem Aus-schuß 24 Millionen Rupien als lang-fristiges Darlehen. Aus der Zusam-menarbeit des Ausschusses und der indischen Genossenschaftsvereinigung erwuchs die Stadt. Man sicherte sich die Mitarbeit der Flüchtlinge. Man lehrte die Leute ein Handwerk, und es wurden Bernfshildungskurse durchdie Mitarbeit der Flüchtlinge. Man lehrte die Leute ein Handwerk, und es wurden Berufsbildungskurse durchgeführt. Innert vier Monaten konnten 1750 Häuser erstellt werden, eine erstaunliche Leistung, wenn man bedenkt, daß nur 15 bis 20 Prozent gelernte Arbeiter von außerhalb zur Anleitung zur Verfügung standen. Ein Haus kommt auf 1400 Rupien zu stehen und enthält zwei Zimmer und eine Küche. Für weitere 300 Rupien erhält man noch ein Bad und sanitäre Anlagen. Jedes Haus besitzt auch einen freien Platz, auf dem zwei weitere 21mmer in einem Anbau eingerichtet werden könnten. Man schuf ein Miet-Kauf-System; ein Mieter bezahlt 11 Rupien pro Monat während 30 Jahren und erhält dann das Haus.

Bis heute führten die gemeinsamen Anstrengungen zur Errichtung von insgesamt 4500 Häusern, mehrerer 61-fentlicher Gebäude, eines Krankenhauses, einer Bibliothek, mehrerer Schulen, eines Theaters, von etwa hundert Läden, eines Kraftwerkes und mehrerer Fabriken. Alle Nahrungsmittel werden durch die Konsumgenosenschaften verteilt.
Schließlich soll Faridabad 8500 Häuser besitzen. Man denkt an eine ge-

mischte 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 angeschlossen.

zur ärztlichen Untersuchung angeschlossen.

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

Der Bau der Stadt hat etwas Imponierendes 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 behaupten zu können, läßt sich noch kaum voraussehen.

Stadtplanung Pittsburgh

Stadiplanung Pittsburgh war Frühere eine in Rauch, Ruß und Schmutz getauchte Stadt. Das Gemeinwesen zählt heute etwa 700 000 Einzuschnetz getauchte Stadt. Das Gemeinwesen zählt heute etwa 700 000 Einzuschnetz gestauften der Schweizusch 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, Oel, Aluminium, Glas und Konserven. Ursprünglich wuchs Pittsburgh völlig ungeordnet. Es zeigte sich das bekannte Bild von Fabrikarealen, emporschießenden 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 Geschiftsleuten Lukstrielle und Benklers

nen Dollar.

Im Jahre 1943 riefen nun Geschäftsleute, 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 Rauchkontrolle durchgeführt mit dem Resultat, daß heute die Stadt 65 Prozent mehr Sonnenschein aufweist als früher. Darauf ging man an die Umgestaltung kontrolle durchgeführt mit dem kesuitat, daß heute die Stadt 65 Prozent mehr Sonnenschein aufweist als früher. Darauf ging man an die Umgestaltung des «Goldenen Triangle», der Spitze des Stadtkerns zwischen den beiden Flüssen, die zusammen den Ohio River bilden. Ein großes Gelände mit Fabrikgebäuden, Schuttablagerungsplätzen, 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 Vilenquartiere mit niederen Mieten. Gleichzeitig baute man riesige Parkplätze, zum Teil unterirdisch, zum Teil weiter die Flut. Daneben wurden Badeplätze, 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 Alleghenny, zum Teil von der Stadt Pittsburgh, von Privathroestitionen und zukünftigen Brückentaxen und Parkplatztaxen aufgebracht. Danit ist der Bodenwert der Stadt auch wieder gestiegen, und gleichzeitig siedletn sich auch neue Industrien an. Selbst für amerikanische Verhältnisse bildet Pittsburgh ein Experiment. Doch scheint dieses bis jetzt voll gelungen zu sein.

Plymouths «Nachbarschaften»

Plymouths «Machbarschaften»

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 beherbergt
sie etwas Leichtindustrie. Plymouth
wurde durch Kriegseinwirkung sehr
stark beschädigt, so daß sie ganz nach
neuen Gesichtspunkten wioderaufgebaut werden kann. Für 64 000 Personen müssen neue Unterkünfte beschafft 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 die «Neighbourhoods» zu wohnen kom-men. Es werden im ganzen fün solcher Nachbarschaften errichtet, und zwar Ernesettle Estate, Ham und Pennyeroß Estate, Whitleigh Estate, Honicklowle Estate und Efford Estate.

Rotterdam kommt wieder

Rotterdam zählte im Jahre 1940 600 000 Einwohner. Das starke Wachstum hatte im Stadtzentrum zu zahlreinen Mängeln geführt, waren doch häufig Wohnungen, Werkstätten, Fabrikanlagen und Lagerhäuser durcheinander 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,

2350 Läden, 2000 Werkstätten, 1450 Büros, 550 Cafés und Hotels, 60 Schu-len, 24 Kirchen usw. Bevor ein neuer Generalplan zur Ausführung gelangte, war man im Wiederaufbau sehr zu-rückhaltend, wurden doch im ehemali-gen Stadtzentrum nur 525 Wohnungen rückhaltend, wurden doch im ehemaligen Stadtzentrum nur 525 Wohnungen errichtet und in den Außenquartieren deren 3850 gebaut. Dagegen errichtet man neue Straßen, Brücken und Kanäle und grub die Fundamente aus. Den neuen Gesamtplan, der bereits während der Besetzung ausgearbeitet wurde, legte man den Behörden im Jahre 1946 zur Prüfung vor. Da die Zukunft Rotterdams, solange die Teilung Deutschlands besteht, unsicher ist, plant man mehrere neue Stadtteile von 10 000 bis 20 000 Einwohnern, die zur Ausführung gelangen können aber nicht müssen. Das Wachstum der Stadt kann in jedem Augenblick abgestoppt werden, ohne daß deswegen ein Vakuum entsteht. Vorgesehen ist die Ansiedlung von neuen Industrien, weil man die Stadt von der ausschließlichen Abhängigkeit vom Hafen befreien will. Grundsätzlich entschloß man sich, die bisherigen Zustämde in der Innenstadt nicht mehr zuzulassen. So teilte man der Industrie, die bisher im Stadtinnern lag, am Stadtrand ein Gebiet zu. Ebenso werden in der Altstadt nicht mehr alle früheren Wohnungen aufgebaut. Ein Damm läng der Maas soll die Ueberflutung der Innenstadt, was früher hie und da geschah, verhindern. Auf dem Damm wird sich eine aus-

sichtsreiche Fahrsträße befinden. Der Bau dieses Dammes 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 Ausstellungsviertel denkt. Im Söden 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 Stra-Bensystem 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 Bürgermeisstrdieser Siedlung glaubt, daß die Einwohnerzahl in den nächsten fünf Jahren auf 100 000 anwachse. Grundlage dieser Entwicklung ist die Diamantenschleiferei, die vor 12 Jahren nach Nathanya kam, Nächstens werden dort eine Radiofabrik und Textlifabriken gebaut werden. Mit der Entwicklung zu einem Industriezentrum geht die