

Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 44 (1928)

Heft: 50

Artikel: Die neue Stadt

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-582294>

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: 15.01.2026

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

Glarus einer gründlichen Renovation zu unterziehen. Der Gemeinderat Glarus hat sich mit den Plänen einverstanden erklärt. Die Kosten sind auf Fr. 71,000 veranschlagt. Mit den Arbeiten soll bald begonnen werden.

Vergrößerung des Strandbades Weesen. (Korr.)

Der Regierungsrat des Kantons Glarus vereinbarte mit der Strandbadgenossenschaft Weesen einen neuen Pachtvertrag, welcher eine Vergrößerung des bisherigen Strandbodens, der sich am glarnerischen Ufer des Wallensees befindet, vorsteht. Das Strandbad ist nunmehr in den alleinigen Besitz des Herrn Hugo Biltener jun. übergegangen.

Abbruch des Stadttheaters Baden. Innerer weniger Tage ist das Stadttheater in Baden von der Abbruch-Sonegger A.-G. in Zürich niedergelegt worden. Der freigewordene Platz wird zu einer öffentlichen Anlage umgewandelt.

Die neue Stadt.

(Korrespondenz).

Wer in der letzten Zeit Frankfurt a. M. besucht oder sonst aus Büchern und Zeitschriften Gelegenheit gefunden hat, die öffentliche Bautätigkeit dieser alten Stadt zu beobachten, wird den Eindruck erhalten haben, daß dort in einem neuen und frischen Geist an der Neugestaltung der Stadt, namentlich der in Bildung begriffenen Außenquartiere gearbeitet wird. Die Ströme der neuen Energien fließen zu einem guten Teil in den Händen des Stadtrates E. May zusammen, der der Leiter des städtischen Bauwesens in Frankfurt a. M. ist. Dieser neuzeitliche Vertreter deutschen Städtebaues hielt kürzlich im Gewerbemuseum zu Basel einen Vortrag über „Die neue Stadt“, in welchem er aus all den gegenwärtigen Fragen, welche durch die Entwicklung unserer Städte aufgeworfen werden, ein breites Bild entwickelte. Sein eigenes Werk bezeugt die vorteilhafte Tat Frankfurts, einer einzigen Persönlichkeit alle Verantwortung, aber auch alle Kompetenz zur Ausübung einer großstädtischen Bauamtstätigkeit zu überlassen. May beschränkte sich in seinem vorzüglichen Lichtbildervortrage darauf, einen möglichst weiten Überblick über die Möglichkeiten neuer, zweckmäßiger Bauweise und hygienischer Stadtplanung zu geben. Viel spezifisch neue Einzelheiten konnte er darum denjenigen Fachleuten nicht bringen, die mit der neuesten Literatur über den Städtebau vertraut sind und die z. B. die Ideen und Forderungen von Gustav Langers „Stadtplan und Wohnungsplan“ und Ludwig Hilberseimers „Großstadtarchitektur“ kennen.

Der frühere Städtebau, namentlich der des Mittelalters verfolgte total andere Zwecke als der heutige. Damals galt es, eine möglichst dichte Raumausnützung innerhalb Stadtbefestigungen kleinsten Umfanges zu schaffen. Daneben mußte nur einem kleinen Fußgängerverkehr Rechnung getragen werden. Man baute also zweckmäßig enge Gassen, die einzelnen Häuser öfters mit Überhang (mit vortragenden oberen Stockwerken) und ließ wenige öffentliche Plätze frei. Es liegt auf der Hand, daß diese alten Stadtkerne in den neuen Städten die quartiers honteuses sind, wo die unhygienischen Zustände in jeder Beziehung (Licht, Luft, Abwasser) herrschen. Diese Altstädte blieben in der Folge unangefastet, auch als sich die neuen Quartiere in konzentrischen Ringen um sie schlossen. In Amerika entwickelten sich die Großstädte im Prinzip gleichermäßen, obgleich dort keine Tradition den Lauf bestimmte. Schlecht angebrachter Naturschutz des letzten Jahrhunderts trug das seine dazu bei, die malerischen alten Stadtbilder samt den übeln Wohnstätten zu erhalten. Übermäßige Angst-

lichkeit verhinderte den Abbruch ungewöhnlich gewordener Stadteile. Selbst ein Städtebau, wie ihn um 1900 herum Architekten wie z. B. Camillo Sitte handhabten, war noch rein ästhetischer Art. Verkehrsfragen und wirtschaftliche Probleme standen noch durchaus im Hintergrund. Der bekannte Berliner Karikaturist Zille geißelte in seinen Zeichnungen als einer der ersten die unwürdigen Zustände der Zusammenpressung von Menschen in elenden Behausungen und hat auch das Wort geprägt: „Man kann die Menschen genau so gut mit einer Wohnung wie mit einer Art totschlagen“. Daß die Menschen in schlechten Wohnverhältnissen verkommen, beweist die Statistik zur Genüge.

New York als krasses Beispiel konzentrischer Stadtentwicklung zeigt am deutlichsten alle Nachteile, die durch außerachtlassen der städtebaulichen Forderungen und Planungen entstehen können. Alle Mittel, den Massenverkehr dieses Stadtumkreises zu bewältigen sind schlechte, unwirtschaftliche Notbehelfe, die nie zu einer Lösung aus der Kalamität führen werden.

Jansen, Eberstadt und Möhring planten für die Vergrößerung der Stadt Berlin Grünflächen, die in Form von Kreissektoren aus dem Zentrum nach der unbebauten Peripherie führen sollten. Auf diese Art sollte der Stadtmittelpunkt mehr Luft zugeführt werden. Gleichzeitig setzte sich in England der Führer Ebenezer Howard für die Gartenstadtbewegung ein, eine im Grunde alte Form der Siedelung. Er projektierte und verwirklichte zum Teil diese lockere Bebauungsart in der Nähe von Großstädten wie London und Hampstead.

Vor sechs bis acht Jahren tauchte namentlich wieder in Deutschland und England die neue Idee der Trabantenstädte auf. Sie geht auf Dezentralisation aus, denkt sich nur die größeren kulturellen Institute wie Verwaltungen, Hochschulen, Museen, Bibliotheken, Theater etc. in der City vereinigt und verweist die Wohn- und Geschäftsquartiere, die Schulen und Gewerbe in die verschiedenen in sich geschlossenen, auf der Landschaft gelagerten Trabantenstädte hinaus, welche unter sich, namentlich aber mit der Mutterstadt durch gute Verkehrs-möglichkeiten verbunden sind. Der moderne Städtebauer fleuert auf diese Gedanken los, denen leider die heutigen Gesetze durch ihre regional verschiedenartigen Vorschriften hindernd gegenüberstehen. Der übermäßige Verkehr im Stadtzentrum bildet vorläufig meist ein noch größeres Hemmnis.

Läßt sich dieses System schwer in die Praxis umsetzen, so sind doch wenigstens ähnliche Lösungen schon in einigen Großstädten teilweise verwirklicht. Der Vortragende gab ein klares Beispiel aus seiner Tätigkeit in Frankfurt. Dort werden viele Freikomplexe zwischen dem Altstadt kern und den neuen Außenquartierbildungen festgesetzt, welche von der Bebauung dauernd geschützt bleiben. Diese Grünflächen verbindet man untereinander wieder möglichst durch grüne Wege und sorgt dafür, daß man den Weg vom Stadtzentrum nach einer Neusiedelung durch solche zusammenhängende, unbebaute Gebiete nehmen kann. Diese Freiflächen sind, obgleich keine öffentlichen Parks, doch dauernd der Volksgemeinschaft erhalten. In ihnen bringt man landwirtschaftliche Betriebe, Gärtnereien, planmäßig angelegte Schrebergärten, vor allem aber die Schulen unter, die gleichermäßen so dem Stadtverkehr entzogen sind, als sie sich in gesundem Gelände befinden. Daß man hier in Licht und Sonne die Lehrinstitute anders disponiert, als auf teurem Grund in der Stadt, ist die logische Konsequenz. May plant einstöckige Schulgebäude in Pavillonsystem. Jedes Klassenzimmer richtet seine Front gegen Süden. Die Stelle von Fensterwänden nehmen versenkbare Glaswände ein. Noch einen Schritt weiter ist Bruno Taut in seinem Entwurf für Berlin

gegangen, daß er auf gleicher Basis rationellen Schulhausbau treibt, gleich drei Schulen zusammenlegt, und diese Räumlichkeiten nach Art der Hochschulen gemeinsam aber zeitlich getrennt benutzen läßt.

Auf die Aufschließung neuer Stadtteile muß besonders Bedacht genommen werden, zumal in diesem Punkt in der ganzen Vergangenheit am meisten gesündigt worden ist. Man denke an die unzähligen unglücklichen spitzen Winkel an städtischen Straßen, an die pompösen, greuelhaften „Kaiserstraßen“ mit ihren immensen Anliegerkosten. So ziemlich sämtliche Stadtbauämter haben sich in die alte grundverlehrte Ansicht verkrampft, die Verkehrsstraßen seien so stark wie möglich zu bebauen, weil die Bodenpreise hier am höchsten stehen. Überhaupt wird eine zu große Zahl von Straßen für den Verkehr eingerichtet. Die Engländer und Holländer waren auch hier die Bahnbrecher, obgleich ihre Neuschöpfungen in Hampstead und Rotterdam noch in der Romantik gefangen lagen. Architekt Frank in Wien orientierte die Wohnungen seiner Siedelungen schematisch aber konsequent in Größe, Sonnenrichtung etc. (Seine Pläne erinnern zum Teil an solche Bernoullis). Der Modernist Häslar in Gelle geht soweit, nur die Geschäftsbauten an die Hauptverkehrsadern zu legen und die Wohnquartiere hinter diesen an schmalen Wohnstraßen gleichartig aufzubauen. Ein großzügiges, neues Projekt für Frankfurt nimmt eine 80 m breite Grünfläche an, woran sich nur die Garagen aufreihen. Senkrecht dazu verlaufen in großen Abständen unbebaute Verkehrsstraßen, von denen abermals senkrecht die Wohnwege abgehen, an denen erst einseitig die Wohnhäuser liegen. Auf diese Weise erhält man einerseits nur gesunde, absolut ruhige Wohnungen, andererseits verteuern sich die hohen Kosten der Verkehrsstraßen auf eine große Zahl von Wohnobjekten. Ähnliche Ideen wären von Le Corbusier (Paris), Möckle (Frankfurt) und Hilbersheimer (Berlin) anzuführen.

Es ist klar, daß heute in Europa, wo 95 Prozent aller Menschen ein bescheidenes Einkommen haben, die Hauselemente typisiert werden müssen. Eine gewisse Eintönigkeit läßt sich dabei nicht vermeiden; denn überall, wo Ordnung herrscht, muß notgedrungen etwas Schematismus im Spiele sein. Die Wirtschaftlichkeit verlangt, daß man mit allem Geist und Geld einen Wohnungstyp studiere, um dann diesen mit verminderten Baukosten en gros zu fabrizieren. In der Tradition finden wir ähnliche ökonomische Bildungen, z. B. in den Pfahlbauten. (Der in Form und Konstruktion gleiche Haustyp wurde 50 mal nebeneinander aufgebaut). In der Gesamtanordnung eines Dorfes oder städtischen Quartiers aus Typenhäusern bleibt dem künstlerischen Moment immer noch ein reiches Betätigungsfeld. Das Gestaltungsvermögen der Architekten hat hier schon oft reizende Bildungen entstehen lassen.

Der Typengrundriß bedingt wieder einzelne typisierte Räume. Die Küche, die in jeder Wohnung fast die gleiche Funktion einnimmt, eignet sich besonders gut dazu. Die „Frankfurter Küche“ z. B. wie sie schon einige tausend mal gebaut und eingerichtet wurde, zeigt die gute Zusammenfassung und praktische Raumausnutzung, die billige Herstellung und im Gebrauch den geringsten Arbeitsaufwand. In dieses Kapitel gehören auch die Doppelbenutzung der Räume zu verschiedenen Zeiten und zu verschiedenen Zwecken, als Schlaf- und Wohnräume, die beliebige Abtrennung der Räume einer Wohnung mittels leicht verschiebbaren Wänden, die Anwendung von Klappbetten, und etwa noch der Gangwohnungstyp (wo die einzelnen Wohnungen nicht an Treppenhäusern, sondern an Gängen aufgereiht liegen). Solch rationalisierter Wohnungsbau drückt den Kollektivismus unserer Zeit deutlich aus.

Wenn wir heute unsere Gebäude, wie es der Flugzeugbau tut, sachlich und praktisch konstruieren, dann werden wir auch klare und formschöne Gebilde schaffen können. Es scheint leichter zu sein, in neuem Material und nach neuen Systemen zu bauen, als die althergebrachten Formen zu verlassen. Treiben wir Betonbau mit Gleitformen und Gleitarmen, konstruieren wir Stelzenbauten und Pilzdecken, bauen wir Beton-Schalenkuppeln und Schalengewölbe, ordnen wir Trockenbauweise, Werkstatthallen und kurze Montagezeit an, wenden wir Flachdächer an, wo wir sie nützlich und vernünftig finden, aber vermeiden wir die neuen Materialien in alte Formen zu zwingen oder mit Alttrappen zu umkleiden. Neue Konstruktionen bedingen auch neue Formen. Die reinsten Lösungen sind noch jederzeit aus dem Bewußtsein entstanden. (Brücken, Industriebauten, Geschäftshäuser). Wright, Gropius und Le Corbusier haben als erste die neue Technik dem Wohnungsbau dienlich gemacht; die formalen Probleme sind deshalb nicht außer Acht gelassen worden.

So vereinigen sich im neuen Städtebau die sozialen, wirtschaftlichen, technischen und ästhetischen Fragen. Der vorzüglich durchgearbeitete Vortrag des Architekten und Stadtrates May vermochte einen interessanten Querschnitt durch die lebenden Kräfte unserer Zeit aufzudecken. Daß diesen Ausführungen eine ganze Anzahl prominenter Vertreter moderner Architektur, die sich wohl meist anläßlich der Delegiertenversammlung des Internationalen Kongresses für Neues Bauen in Basel aufstellten, wie Le Corbusier (Paris), Frank (Wien), Prof. Moser (Zürich), Brenner (Dessau), Giedion (Zürich) und andere mit Interesse folgten, mag die Wichtigkeit illustrieren, die man diesen Gedanken beimäß. (Mü.)

Was sind Bindemittel?

(Korrespondenz.)

Die Aufmerksamkeit weitestverbreiteter Kreise wird gegenwärtig durch die Vorgänge auf dem Zementmarkt in Anspruch genommen, die einem gerichtlichen Urteil unterworfen werden sollen. Bis dahin wird man daher gut tun, in diesem entbrannten Kampf weder für die eine noch für die andere Partei Stellung zu nehmen und zunächst den Schlichterspruch der Gerichte abzuwarten.

Das große Interesse, welches die schweizerische Öffentlichkeit an diesen Vorgängen genommen hat, beweist aber auch die Bedeutung der Bindemittel für unsere heutige Volkswirtschaft. Und doch ist es Tatsache, daß weitestverbreitete Kreise, sogar im Baugewerbe selbst, nicht wissen, worin das Wesen dieser verschiedenen heute verwendeten Bindemittel besteht. Eine Aufklärung über dieses wichtige Kapitel der heutigen Bautechnik wird daher dem Leser willkommen sein und soll im Nachfolgenden geboten werden:

Man unterscheidet heute 8 verschiedene Gruppen von Bindemitteln, die nach chemischer Zusammensetzung und physikalischen Eigenschaften ebenso verschieden sind wie nach Qualität und Preis. Man unterscheidet:

1. Fettkalke.
2. Hydraulische Kalke.
3. Natürliche Zemente.
4. Schnellbindende Zemente (Grenoble).
5. Portlandzement.
6. Hydraulische Zuschläge.
7. Zemente mit hydraulischen Zuschlägen.
8. Tonerde- oder Schmelzzemente.

In ihrer wirtschaftlichen und technischen Bedeutung kommen sich die obgenannten Gruppen keineswegs gleich, wie wir aus dem Nachfolgenden sehen werden. Wir