

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 127/128 (1946)
Heft: 7

Artikel: Die erste französische Wiederaufbau-Ausstellung
Autor: Bing, W.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-83799>

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: 14.01.2026

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

sentore. d) Instandstellen der Quaimauern. Ende 1945 waren davon 25 km wieder hergestellt. — Ueberall wo es möglich war, haben die alliierten Armeen mitgearbeitet. Sie stellten selbstfahrende Transportkähne von 200 t zur Verfügung, mit denen die grossen Meerschiffe entladen werden konnten.

Am Tage der Befreiung lagen in den französischen Häfen und längs der Küste 2720 versenkte Schiffe; 1100 davon konnten seither wieder flott gemacht werden, wozu Kosten im Wert von 600 Mio franz. Fr. nötig waren. Der Gewinn des Alteisens übersteigt diese Kosten; zudem konnten viele Boote wieder voll gebrauchsfähig gestellt werden.

Dank dem raschen Fortgang der Instandstellungsarbeiten genügten die Häfen im allgemeinen den an sie gestellten Anforderungen; die Importe wurden nicht durch sie, sondern durch den Mangel an Schiffsräum und die geringe Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes im Innern des Landes gehindert. Von Januar bis September 1945 ist der Umschlag in den französischen Häfen von 100 000 t auf 1 054 000 t gestiegen. Um die Anlagen vollständig in Ordnung zu stellen, rechnet man mit Ausgaben in der Höhe von 60 Milliarden franz. Franken, von 15 Mld. allein für die mechanischen Ausrüstungen nötig sein werden. Die zusätzlichen Ausgaben, die durch die gegenwärtigen Behelfsmassnahmen bedingt sind, belaufen sich auf 5 Mld. Franz. Fr. im Jahr; man erkennt daraus, mit welch gewaltigem Einsatz hier gearbeitet wird.

Von der französischen Handelsflotte, die vor dem Kriege etwa 3 Mio t Wasserverdrängung aufwies, sind etwa zwei Drittel unbrauchbar gemacht worden. Man hofft, in etwa fünf Jahren den Vorkriegsstand wieder erreicht zu haben.

2. Eisenbahnen. Die durch die Deutschen vorgenommenen Zerstörungen des Eisenbahnnetzes waren besonders gross. Von 322 grossen Bahnhöfen waren 115 verwüstet, 760 km einspuriges Gleis, 2000 Kunstdämmen, 27 Tunnels waren zerstört. Der Vortragende zeigte an Hand einer Karte, welche Strecken am Tage der Befreiung noch betrieben werden konnten; es waren nur vereinzelte kurze Strecken; von den grossen Linien konnte keine mehr befahren werden; das Netz war also vollständig lahmgelegt. Am 20. November 1944 konnte die Brücke von Orléans dem Verkehr wieder übergeben werden; damit war die erste Nord-Süd-Verbindung wieder geschaffen. Heute sind fast alle Strecken provisorisch in Stand gestellt, allerdings fast ausnahmslos nur einspurig.

Für den Personenverkehr verfügen die SNCF heute nur noch über 30 % des Rollmaterials von 1938; trotzdem haben sie 150 % der Reisenden von damals befördert! Natürlich sind die Züge stark überfüllt. Zur Zeit des Waffenstillstandes verfügte Frankreich über 80 000 Güterwagen, von denen nur 45 000 für zivile Zwecke freibleiben. Heute stehen bereit wieder 210 000 Güterwagen im Verkehr; das sind jedoch erst 65 % des Vorkriegsbestandes. Trotzdem werden heute mehr t-km als damals geleistet, weil die mittleren Transportdistanzen länger geworden sind. Unter diesen Umständen ist die wirtschaftliche Zweckmässigkeit mancher Transporte fraglich. So muss z. B. heute die Kohle von den Gruben im Norden bis nach Bordeaux auf dem Schienennetz geführt werden, während vor dem Kriege jene Gegend von England aus auf dem Seeweg mit Kohlen versorgt wurde. Im allgemeinen ist das zur Verfügung stehende Material noch sehr lückenhaft. Von 17 000 Lokomotiven im Jahre 1938 waren 1944 noch 4000 gebrauchsfähig; heute sind es 8500. Fast alle Kunstdämmen sind wieder hergestellt, jedoch meist nur einspurig. Man hofft, die grossen Verschiebebahnhöfe in drei Jahren wieder voll in Stand gestellt zu haben.

Frankreich ist entschlossen, seine Hauptlinien möglichst bald zu elektrifizieren; man will mit der Strecke Paris-Lyon beginnen. Das Kraftwerk Génissiat soll im Jahre 1948 mit der Stromlieferung beginnen können. Die Erfahrung hat gezeigt, dass elektrische Linien im Kriege leicht und schnell wieder hergestellt werden können und dass die elektrischen Lokomotiven widerstandsfähiger und leichter zu reparieren sind als Dampflokotiven. Außerdem können sie längs der Strecke verteilt im Freien stehen gelassen werden, wo sie weniger verwundbar sind als die in ihren Depots massierten Dampflokotiven. Zur Zeit der Invasion waren die Fliegerangriffe auf solche Lokomotivdepots besonders erfolgreich. Bei den neu zu bauenden elektrischen Lokomotiven strebt man nach starker Vereinheitlichung der Typen. Ferner sollen inskünftig verschiedene Führermannschaften ablösungsweise eine Lokomotive bedienen können, wodurch die effektive Dienststundenzahl entsprechend erhöht wird. Im Waggonbau soll der Leichtbau bevorzugt werden.

3. Binnenschifffahrtswege. Im Jahre 1940 war das gesamte Kanalnetz verstopt und unbrauchbar; 1350 Kunstdämmen waren zerstört. Im Oktober 1944 konnte man auf der Seine

wieder von Paris bis Rouen verkehren, im November 1944 von Paris nach dem Norden. Zur Zeit ist die Binnenschifffahrt wieder hergestellt, mit Ausnahme der Strecke Metz-Thionville. Der Canal du Nord gewinnt allmählich wieder seine überragende Bedeutung der Vorkriegszeit zurück. Grosses Schiffahrtprojekte werden besonders für die Seine ausgearbeitet; im Vordergrund steht die Schaffung eines vergrößerten Lichtraumprofils.

4. Straßennetz. Dieses hat durch den Krieg außerordentlich gelitten, besonders in der letzten Phase, als nacheinander die deutschen Zerstörungen und der enorme Verkehr durch den Nachschub der Armeen über sie hinweggingen. So waren z. B. in Lyon von 20 Straßendämmen nur noch zwei brauchbar, in manchen Tälern der Alpen keine einzige mehr. Berühmte Brücken wie die von Plougastel, la Roche Guyon, Saint Pierre du Vouvray sind verschwunden. Der Lastwagenpark soll in ungefähr fünf Jahren wieder seinen Vorkriegsstand erreicht haben; die Zahl der zugelassenen Typen wird beschränkt. Vorgesehen ist der Bau von 1,7 Mio Fahrzeugen durch sechs Gruppen von Firmen, die sich in die Herstellung von 24 Typen teilen.

5. Energieversorgung. Im Jahre 1938 förderte man in Frankreich 40 Mio t Kohle; außerdem wurden 25 Mio t eingeführt. Heute beträgt die Kohlenförderung rd. 30 Mio t und wird bald 36 Mio t erreicht haben. Noch fehlt der Import fast vollständig, weil die Kohlengruben in England, in der Ruhr und Saar Mangel an Arbeitskräften haben. Die ausländischen Grubenarbeiter (Russen, Polen) sind befreit worden und die Einheimischen weigern sich oft, in die Zechen einzufahren.

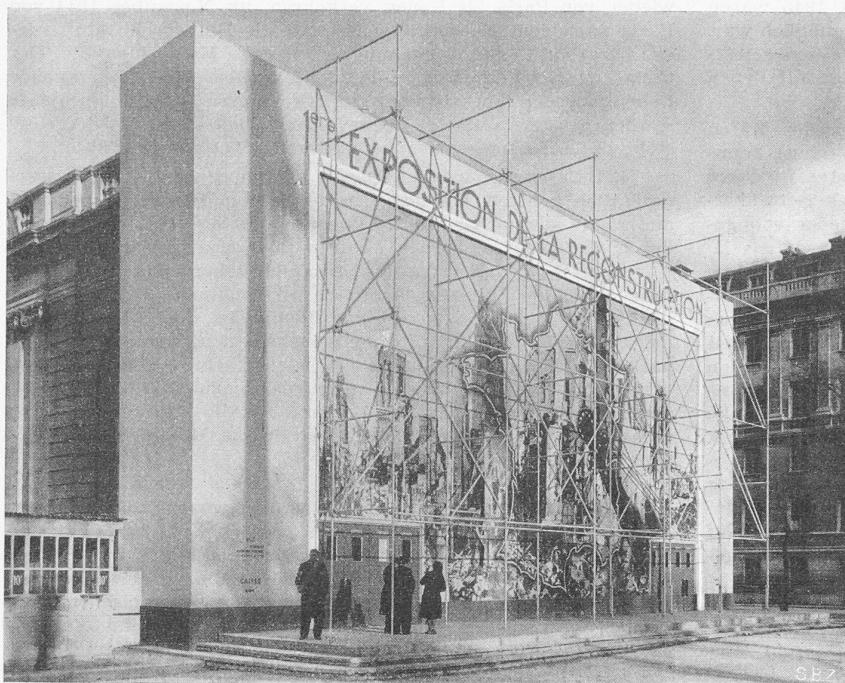
Die elektrischen Verteilernetze haben schwer gelitten. Grosses Transformatoren sind zerstört worden. 1600 Masten wurden gefällt und die 220 kV-Versorgungslinie nach Paris war unterbrochen. Zur Zeit ist die Wiederherstellung der elektrischen Zentralen und der Ueberlandleitungen fast beendet, nur Kembs und La Bisorte stehen noch nicht im Betrieb. Die Vollendung der während des Krieges im Bau befindlichen Werke wird es ermöglichen, die Jahreserzeugung um 5 Mld. kWh zu erhöhen, und die vor der Ausführung stehenden Projekte versprechen eine weitere Produktionssteigerung um 11 Mld. kWh. Man studiert ferner den Bau eines Gezeiten-Kraftwerkes. Die Versorgungsschwierigkeiten während des Winters 1945/46 sind auf die ausserordentliche Trockenheit zurückzuführen, die besonders im Massif Central herrschte. Der normale Verbrauch von Paris beträgt zur Zeit 10 Mio kWh im Tag (gegenüber 8 im Jahre 1938); von diesen stammt die Hälfte aus Wasserkraftwerken. Während der Trockenperiode dieses Winters mussten die thermischen Kraftzentralen von Paris Energie an andere Gegenden abgeben und zwar bis zu 13 Mio kWh im Tag. Ein Regenfall im Zentralmassiv liess diese Menge auf 5 Mio kWh fallen. Es kam einmal vor, dass in Paris nur noch für 48 Stunden Kohlen vorhanden waren.

Die Schäden, die die Petroleumindustrie erlitten hat, sind geheilt. Der Wiederaufbau der Wohnungen geht sehr langsam vorstatten; an dieser tragischen Situation ist vor allem das Fehlen von Arbeitskräften und von Kohle schuld.

Die erste französische Wiederaufbau-Ausstellung

Knapp ein Jahr nach der Befreiung Frankreichs, im chaotischen Trubel einer Wirtschafts- und Finanzkrise, mitten in einer Zeit abnormer sozialer Spannungen, wurde in Paris, mit beinahe noch behelfsmässigen, propagandistischen Mitteln, im Dezember 1945 eine Wiederaufbau-Ausstellung durchgeführt, die in mehr als einer Hinsicht Interesse verdient.

Es war ein Versuch des früheren Wiederaufbauministers Raoul Dautry und dieser Versuch gelang über Erwarten gut. Alles, was an architektonischem Wollen, an dekorativem Können, an technischer und materieller Erfahrung in und um Paris konzentriert ist, war in dieser «Première Exposition de la Reconstruction» in der alten «Gare des Invalides» vertreten. Die Ausstellung setzte sich aus fünf systematisch und räumlich voneinander getrennten Abteilungen zusammen, die sämtlich von Fachbearbeitern geplant und komponiert waren. Die Sektion 1 hatte die photographische und statistische Darstellung der Probleme des Wiederaufbaues schlechthin zum Gegenstand, während in der Sektion 2 Wohnungsmodernisierung und Städtebau vereinigt waren. In der Sektion 3 behandelten zuständige Architekten technische Spezialfragen aller Art, wie Normalisierung, bauindustrielle Laboratoriumsarbeit, neue Arten von Wohnungskomfort, Behandlung aller Fragen, die mit Lüftung, Beleuchtung, Heizung und Abdichtung neuzeitlicher Wohnungen zusammenhängen usw. In den Sektionen 4 und 5 endlich war alles zusammengestellt, was die «préfabrication» betraf, so z. B. vorfabrizierte Bauenteile und Modelle vorfabrizierter Wohnhäuser, die im Rahmen



einer Miniaturkolonie mit vollkommener Inneneinrichtung und Beleuchtung ausgestellt waren und um die sich täglich viele Menschen, persönlich und sachlich interessiert, drängten.

Es war weniger eine Propaganda, die an den Ufern der Seine geboten wurde, als eine geordnete Rückschau auf Erreichtes, verbunden mit einem Ausblick in die beinahe unbegrenzten Möglichkeiten eines Wiederaufbau-Programms. Gewiss gab und gibt es Zweifler, die uns sagen, das alles bleibe auf dem Papier stehen. Man hat gerade dem ersten Wiederaufbauminister Frankreichs, Raoul Dautry, der inzwischen durch den Kommunisten Billou ersetzt wurde, vorgeworfen, er sei im Theoretischen stecken geblieben und seine «Reconstruction» sei eine alte Dame, die sich nicht von ihrem administrativen Sessel röhre. Man hat behauptet, sein Programm sei zwar schön, aber undurchführbar. Weder der Bauproduzent noch der Baukonsument konnten aber, als sie diese Ausstellung besuchten, derartigen Prophetezeiungen vorbehaltlos zustimmen. Das französische Bauwesen zu industrialisieren, das Verständnis für kollektiven Wiederaufbau in einem Volk zu wecken, das bisher wegen seiner individuellen Struktur bekannt war, das alles erscheint uns sinn- und zweckvoll, das alles erstrahlt, in fast unwägbarer Form, im Rahmen einer Ausstellung, zu der täglich Tausende pilgern, nur um zu sehen, was Frankreich könnte, wenn es nur wollte.

Besagen in diesem Zusammenhang Namen wie Le Corbusier, Perret, Lods und Vetter nicht etwa mehr als nur ein Programm? Hat man im Ausland vergessen, welch gewaltiges Zeugnis für architektonische Größe, für planmässige, sinnvolle Raumgestaltung die Pariser Weltausstellung 1937 urbi et orbi ablegte? Es kann nicht die Aufgabe einer Schweizer Fachzeitschrift sein, im Rahmen einer zusammenfassenden Besprechung Kritik an technischen Einzelheiten zu üben. Diese «Exposition de la Reconstruction» ist ja nur ein erster Hinweis. Hinter ihr, hinter der Monumentalfassade, auf der die Ruinen der zerstörten Gebiete in haushoher Photomontage reproduziert sind (Bild 1), hinter den Bildern und Tabellen, hinter den Ziffern, die zugleich anklagen und trösten, hinter den Tafeln, auf denen in moderner Flammenschrift dem Beschauer klar gemacht wird, welch gewaltige, organisatorische Arbeit zu leisten bleibt, wenn man ein Land, über das der Krieg hinweggegangen ist, wieder aufbauen will, hinter den vorfabrizierten Eisen- und Betonrüssen, hinter den sauber aufgebauten Modellen aus Holz und Metall steht das Frankreich der Zukunft, die Welt von Morgen.

Bleibend an dieser Ausstellung ist weder die Technik noch die Aesthetik. Was gezeigt wurde, ist an sich weder neu noch national beschränkt. Aber die Idee, die aus jeder Gruppe,

Bild 1. Eingangsfront

aus jeder Schrift, aus jedem Bild sprach, diese Idee will besagen, dass Frankreichs Baumeister, Unternehmer und Techniker mit gutem Willen heute schon in der Lage sind, sich auch der modernsten Technik anzupassen, sofern man ihnen nur die Mittel dazu in die Hand gibt. Ein eigenes «Bureau des Etudes» des Pariser Wiederaufbau-Ministeriums, das vor etwa einem Jahr gegründet wurde, will der französischen Bauindustrie dieses wissenschaftlich-technische Rüstzeug zu einem grosszügigen Wiederaufbau beschaffen. Von den fünf Sektionen, aus denen sich die Ausstellung zusammensetzte, waren drei ausschliesslich technischen Problemen gewidmet; diese wiederum erschöpften sich im Grunde in einem einzigen Begriff: «Rationalisierung».

Dieses Ziel ist keineswegs unumstritten. Es gibt Vertreter der alten Schule, die energisch dafür kämpfen, dass *nichts* geändert werde, dass weiterhin jeder so bauen möge und so bauen könne, wie es ihm einfalle, dass weiterhin Material verschwendet und möglichst viel Arbeitskräfte beim Bau eingesetzt werden. Aber es ist kaum anzunehmen, dass ihre Stimmen im neuen Frankreich noch Gehör finden. In der Tat muss dieses Land, wenn es aus den Trümmern seiner Städte und Dörfer neue, schone Heimstätten erstehen lassen will, das lernen, was es bis jetzt nicht gelernt, und noch nicht einmal recht begriffen hat: dass rationelles Bauen und intensives Arbeiten nicht nur die Grundlage der «Reconstruction», sondern letzten Endes jeder Wirtschaftsreform ist und bleibt! Von der methodischen Säuberung minenverseuchter Gegenden bis zum vorfabrizierten Wohnhaus vor den Toren von Paris, vom normalisierten Wohnungs-Komfort nach amerikanischem Muster, der in dieser Ausstellung mit beinahe liebevoller Sorgfalt gezeigt wurde, bis zu jenen Riesenprojekten der Pariser Altstadt-sanierung, ist ein weiter Weg. Aber wie die erste kleine Wiederaufbau-Ausstellung nur als Auftakt zu jener grösseren «Exposition Internationale de l'Urbanisme et de la Construction» gedacht ist, die im Winter 1946 bis 47, als interalliierte Veranstaltung in Paris stattfinden soll, so wird und kann aus diesem ersten Versuch zu planmässigem und modernem Bauen dereinst ein nationaler Wiederaufbau werden, ein Werk, das Minister Dautry im Vorwort des Ausstellungskatalogs mit dem Satz kennzeichnete: «La reconstruction de la patrie sera la récompense d'une foi, d'un enthousiasme et d'un labeur unanimes».

Dr. W. Bing

Zum Wettbewerb für eine katholische Kirche an der Hardstrasse in Zürich

Je nach der innern Veranlagung werden Bauaufgaben und Bauentwürfe verschieden gesehen und bewertet. Um das Problem in seiner Gesamtheit zu erfassen, ist neben dem fachlichen Können auch ein lebendiges, aus immer neuen Erlebnissen gewonnenes Verhältnis zu ihm notwendig.

Bild (rechts).
Haus aus Beton-elementen

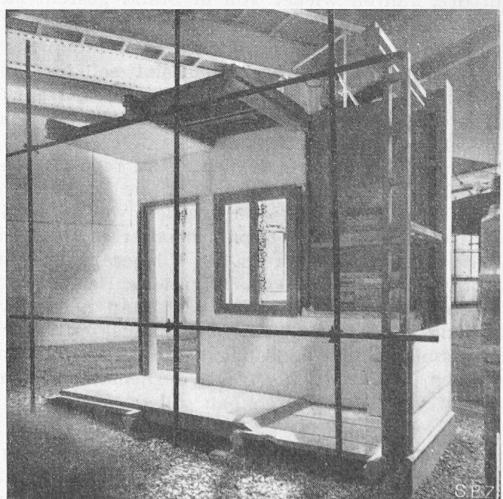


Bild 3 (unten).
Einfamilienhaus

