

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 71 (1953)
Heft: 37

Artikel: Frankfurt - eine werdende Stadt
Autor: Jenny, Albert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-60622>

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: 03.02.2026

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

Zu «Englische Anmerkungen» von P. M.

DK 7.01

Eigentlich scheint es mir sinnlos, auf den Artikel von P. M. in Nr. 34, S. 492, überhaupt zu reagieren. Der Artikel ist der Bauzeitung nicht würdig, eine Diskussion hiesse also die Bauzeitung als Plattform für derart unsachliche Auseinandersetzungen anerkennen, das sollte vermieden werden. Herr P. M. sei aber dennoch aufgefordert, sein Ressentiment gegen den Werkbund, mit dem er jeden Kontakt verloren zu haben scheint, endlich aufzugeben. Er möge sich die Mühe nehmen und sehen, wie ernsthaft von jüngeren Mitgliedern des SWB und vom heutigen Werkbund die Probleme um «Kunst und Kitsch» usw. im grossen Zusammenhang des menschlichen Lebens und seiner Geschichte studiert und ausgewertet werden.

W. Aebli.

Bravo! Genau das ist die Reaktion, die zu erwarten war, der echte Werkbund-Geist! Man möchte die Zeitschriften sperren für Meinungen, die einem nicht in den Kram passen, und als Ressentiment abtun, was man nicht widerlegen kann. Nun hoffe ich bloss noch, dass nach dieser spontanen Entrüstung auch noch ein «offizieller» Protest kommt, der die Notwendigkeit des von mir Gesagten ebenso bestätigen würde wie diese Zuschrift.

P. M.

Obwohl uns bekannt ist, dass viele unserer Leser Wortwechsel dieser Art nicht schätzen, veröffentlichen wir ihn. Das freie Wort soll nicht unterdrückt werden.

Red.

Das neue Schulhaus

DK 061.4: 727.1

Ausstellung im Kunstgewerbemuseum Zürich
vom 29. August bis 11. Oktober 1953

Architekt Alfred Roth, Zürich, hat im Auftrag der Direktion des Kunstgewerbemuseums Zürich eine äusserst interessante Ausstellung über die Fragen des Schulhausbaus entworfen und durchgeführt, die nicht nur die Beachtung der Schulbehörden, der Gemeinden und der Lehrerschaft verdient, sondern vor allem den Architekten eine Fülle von Anregungen bietet. Die Ausstellung behandelt die verschiedenen Probleme systematisch und gründlich. In der Form eines modernen Schulhauses sind die Abteilungen einem Gange entlang aufgebaut, der ein neuzeitliches Schulzimmer mit Bastelraum umfasst.

Die allgemeinen Grundsätze der Pädagogik mit den aus ihnen abgeleiteten Richtlinien für den Entwurf von Schulbauten und Unterrichtsräumen leiten die graphisch hervorragend gestaltete Ausstellung ein. Form und Grösse von Klassenzimmern, Schulbauten und Mobiliar werden auch für Laien verständlich, von den Einzelheiten zur Gesamtheit abgewickelt. Mit scharfer Logik kämpft A. Roth gegen vorgefasste Meinungen an und beweist mit dem reichhaltigen und sorgfältig und knapp beschrifteten Bildmaterial aus aller Welt die aufgestellten Behauptungen, für die die Archi-

tektenkschaft seit Jahren eintritt. Die schönen Beispiele aus England, Nord- und Südamerika, Skandinavien, Deutschland usw. zeigen, dass das schon in seinem Buche «Das neue Schulhaus» (Verlag Girsberger, Zürich, 1950) dargestellte Gut im Ausland weite Verbreitung gefunden hat. Besonders England geht im Schulhausbau mutig und zielbewusst neue Wege. Bei uns in der Schweiz ist man eher konservativ. Wir huldigen noch allzu sehr dem Repräsentationsbedürfnis und bauen luxuriöse statt zweckmässige Schulen. Der Belichtung und Belüftung schenken wir noch nicht die nötige Beachtung. Starre, aus gesetzlichen Normen abgeleitete Raumformen bestimmen die Grundrissgestaltung weitgehend. Nur ganz allmählich gelingt es uns, in die Front der vorgefassten Meinungen einzubrechen. Da und dort weicht man vom Schema ab. Hoffentlich trägt diese schöne und so frisch aufgebaute Ausstellung dazu bei, eine weitere Bresche in die Abwehrfront zu schlagen.

Man möchte wünschen, dass Schulbaukommissionen, Gemeinderäte, Schulpflegen, Lehrer und möglichst viele Architekten den Gang ins Kunstgewerbemuseum nicht scheuen, denn bestimmt werden alle Besucher sehr viele Anregungen mit nach Hause nehmen. A. Roth beschränkt sich nicht darauf, die mehr oder weniger bekannten Forderungen zu wiederholen, er geht sogar weiter und schneidet Probleme an, die neu sind. Der Bastelraum, die den Kindern zugängliche Aufstellung von Lehrmaterialien, die Kinderbibliothek und ähnliche Forderungen zeigen, dass der Ausstellungs-Architekt nicht damit zufrieden war, Altes in neuer Form vorzutragen. Die Ausstellung und ihr sorgfältig redigierter Katalog werden bestimmt dazu beitragen, den neuen Schulbau zu fördern. Wir danken den Veranstaltern und unserm Kollegen A. Roth herzlich für ihre grosse Leistung.

H. M.

Frankfurt — eine werdende Stadt

Von ALBERT JENNY, Architekt S. I. A., Zürich

DK 711.4 (43)

Man sagt nicht umsonst, dass der Krieg der Vater aller Dinge sei. Jahre sind nun seit dem Ende der schrecklichsten aller Völkerkatastrophen vergangen, und die Wunden, die sie dem Gesicht der Erde und dem Gemüt der Menschen geschlagen hat, beginnen langsam zu vernarben. Neue Entwicklungen fangen an, sich im Schaffen des menschlichen Geistes abzuzeichnen, und mit neuen Impulsen erwacht die schöpferische Kraft zu positivem Gestalten, nachdem sie sich im Negativen bis zur totalen Selbstvernichtung ausgetobt hat. Es ist der ewige Wechsel alles lebendigen Lebens, das zwischen Höhen und Tiefen schicksalhaft dem Walten urtümlicher Gesetze ausgeliefert ist.

Man kann wohl sagen, dass es gerade der deutschen Stadt wirklich möglich ist, sich wie ein Phönix aus der Asche zu erheben, in die sie versunken war. Denn das deutsche Volk verfügt, wie kaum ein anderes, über alle Voraussetzungen, aus dem Chaos neue, geordnete und weitblickende Lösungen städtebaulicher Probleme zu finden, dank seinem ausgespro-

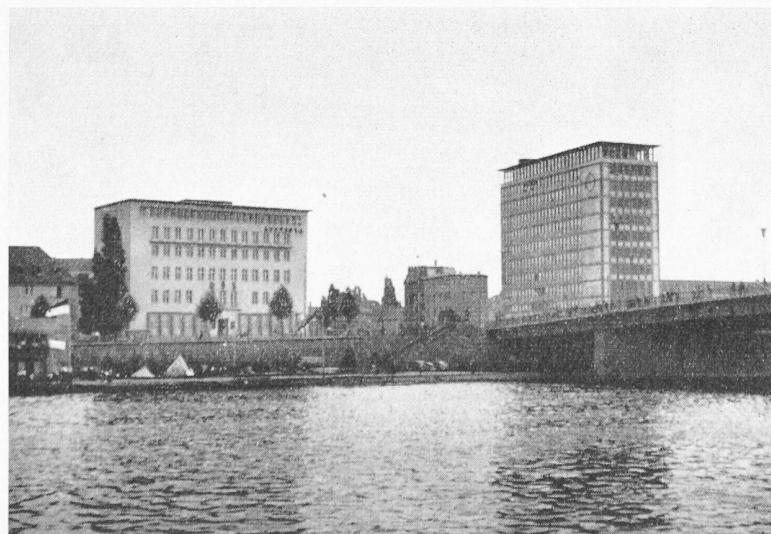


Bild 1. Hochhäuser am Mainufer. In der Nähe befinden sich weitere Hochhäuser, die dem Ufer einen beherrschenden Ausdruck verleihen. Hier wäre ein «Mehr» in Zukunft ein «Zuviel»



Bild 2. Hochhäuser der AEG am Mainufer (siehe Bild 1)



Bild 3. Entstehen eines ganzen neuen Wohn- und Geschäftshausquartieres. Tiefen-gestaffelte Baublöcke mit querverbindender Ladenstrasse



Bild 4. Das neue Bayerhaus neben einem alten, noch erhaltenen Stadttor

chenen Talent für Organisation, seiner Neigung zu grosszügiger Disposition und seiner Freude an der Arbeit an sich.

Man kann solche Eigenschaften zum Beispiel auch den Schweizern keineswegs absprechen, doch sind wir in der Lösung unserer städtebaulichen Fragen gerade dadurch entscheidend gehemmt, dass wir das Neue in mühsamer Kleinarbeit auf den erhalten gebliebenen Werten des Alten aufbauen müssen, ein Verfahren, das grosszügigen Dispositionen oft schier unüberwindliche Hemmungen entgegensezt.

Im grossen Ueberblick haben gerade die Städte Frankfurt und Zürich sehr vieles gemeinsam. In erster Linie sind sie beide ausgesprochene Handelsmetropolen mit kräftigem werktätigem Leben, das die Grundlage für einen gewissen Wohlstand der Bevölkerung und damit auch die Möglichkeit zu intensiver städtebaulicher Gestaltung schafft.

Aber welch ein Unterschied zeigt sich in der Realisierung solcher Möglichkeiten! Frankfurt wurde in 37 Luftangriffen zu etwa 65 % zerstört, während Zürich in seiner baulichen Substanz so erhalten blieb, wie es vor dem Kriege war, bis auf jenen enormen Nachholbedarf, der sich aus dem Materialmangel der Kriegsjahre ergab, und welcher die private Bau-tätigkeit praktisch verunmöglichte.

Frankfurt kennt keinen Mangel an Arbeitskräften, da Tausende von Flüchtlingen enorme zusätzliche Kontingente liefern. Zürich musste sich mit seinen vorhandenen Arbeitskräften begnügen, die mit der gesteigerten Nachfrage in keiner Weise Schritt halten konnten, wodurch starke Missverhältnisse zwischen dem Bedarf und seiner Sättigungsmöglichkeit entstanden, selbstverständlich nicht zum Vorteil der Produktionskapazität.

Wenn in Zürich die Verkehrsprobleme nachgerade gewaltige Ausmasse angenommen haben, so blieb Frankfurt, bis jetzt wenigstens, praktisch davon verschont. Denn was dort als «Verkehrsproblem» betrachtet wird, dürfte in Zürich bereits als ganz annehmbare Lösung bezeichnet werden. In Frankfurt kann man mit einem Automobil immerhin noch in die Stadt fahren, in der Hoffnung, irgendwo einen geeigneten Parkplatz zu finden. In Zürich ist dies kaum der Fall, da die Strassen hier von Anbeginn nicht so grosszügig angelegt wurden wie dort und grosse Freiflächen in der City praktisch ganz fehlen. Der Verkehr mag allgemein betrachtet in Zürich eher noch dichter sein als in Frankfurt, was die Situation noch weiter verschärft. Der Hauptaspekt in der städtebaulichen Entwicklung beider Zentren liegt aber im Problem der für die Neubauten zulässigen Höhe. Zürich hat seinerzeit aus gewiss verständlichen Gründen die Höhe der Häuser in der City auf maximal 6 Geschosse beschränkt und in den Außenquartieren immer niedriger werdende Bauzonen angestrebt. Das gewaltige Wachstum der Stadt konnte nicht vorausgesehen werden, und so ist nun der Erfolg jener Gesetzgebung eine ganz unerwünschte Breitenentwicklung der Stadt mit immer schwieriger werdenden Verkehrsproblemen im Pendelverkehr zu und von der Arbeitsstätte und einem immer deutlicher in Erscheinung tretenden Mangel an grossen Grünflächen, die in Frank-

furt schon vor dem Kriege in reichlichem Ausmass vorhanden waren. Man denke nur an die enormen Parks und die ebenso weitsichtig angelegten wie hervorragend gepflegten Anlagen auf den Gebieten der ehemaligen Festungswälle, die seinerzeit auf einen Befehl Napoleons geschleift werden mussten, so dass die heutigen Anlagen ebenfalls als direktes Produkt kriegerischer Entwicklung angesprochen werden können.

In Frankfurt hat man sich nun sichtlich zu einer grosszügigen Höhenentwicklung der Bauten in der City entschlossen. Die Vorteile liegen auf der Hand. Bei gleicher Wohn-dichte, wie sie sich in Zürich aus den maximal 6 Geschossen ergibt, hat nun Frankfurt mit seinen Bauzonen bis zu 15 Geschossen die Möglichkeit, riesige Freiflächen im Zentrum der Stadt zu schaffen, die den Eindruck von «Gartenstadt» viel unmittelbarer hervorrufen als es in Zürich je möglich sein wird, ganz abgesehen davon, dass die auf diese Weise gewonnenen Freiflächen bei geschickter Ausnutzung aller Möglichkeiten auch die Verkehrsprobleme in einem erträglichen Rahmen zu halten imstande sind und auf alle Fälle hinsichtlich dieser Probleme eine unschätzbare Reserve darstellen.

Man spricht in Frankfurt davon, dass dort Bestrebungen im Gange sind, das Zürcher System der Verkehrsregelung zu übernehmen. Besonders für den Fremdenverkehr hat aber das in allen europäischen Grosstädten und auch bis jetzt in Frankfurt übliche einfache und billige Go-and-Stop-System vielleicht zwar einige Schwächen etwelcher Schematisierung, im grossen und ganzen jedoch den riesigen Vorteil der Leichtverständlichkeit, vor allem für den fremdsprachigen Ausländer.

Dass die Entfernung der Strassenbahn aus den stark belasteten Verkehrszügen der City einen gewaltigen Vorteil für



Bild 5. Hochhaus auf dem Gelände des Frankfurter Messegelastes. Angegliederter niedriger Bürotrakt. Hervorragende städtebauliche Gesamtwirkung



Bild 6. Das neue Gebäude der Rhein-Mainbank am Friedrich-Ebert-Platz. Konventionelle, aber gut proportionierte Architektur

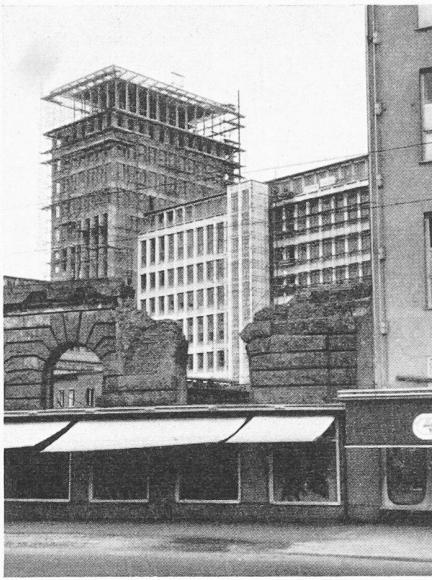


Bild 7. Der Turm der Fernmeldebauden. Im Vordergrund noch zerstörte Geschäftsstrasse, in der einstöckige Ladenbauten so lange provisorisch eingerichtet sind, bis die Finanzierung des Wiederaufbaus sichergestellt ist



Bild 8. Dussa-Gebäude. Hochhaus mit angegliedertem, niedrigerem Geschäftstrakt. Gute städtebauliche Platzwirkung

die Beschleunigung des Verkehrs bedeutet, kann man in Frankfurt auf sehr angenehme Weise selbst erfahren, wenn man es als Zürcher noch nicht aus eigener Anschauung wusste.

Die Frankfurter sind ebenso freundliche wie fröhliche Menschen, trotz ihrer sicher sehr oft drängenden Sorgen und Nöte, die sich aus den Lasten des Wiederaufbaues einer so stark zerstörten Stadt für den einzelnen Bürger zwangsläufig ergeben müssen. Sie tragen aber ihr Geschick mit einer bemerkenswerten Ruhe und gehen sichtlich mit ebensoviel Umsicht und Eifer daran, ihre Heimat, die allerdings auch schon in ihrer ursprünglichen Anlage recht glückliche Umstände aufweist, in vorbildlichem Sinne neu zu gestalten.

Man spricht dort gerne vom «Paradies Schweiz», und wir Schweizer wollen uns auch unserer friedlichen Entwicklungsbasis sicher von Herzen freuen. In städtebaulicher Beziehung aber haben die Frankfurter uns eines voraus: die Möglichkeit, durch weise Anwendung des Prinzips der intensiveren Wohn-dichte zugunsten weiter Frei- und Grünflächen ihrer Stadt eine Entwicklungsmöglichkeit zu sichern, die optimal und einmalig ist.

Wenn die entsprechenden Opfer an wertvollem Boden in der Innenstadt gebracht werden, hat Frankfurt die Möglichkeit, zu einer der schönsten Städte auf dem Kontinent zu werden, vorausgesetzt, dass materielle Ueberlegungen vor anderen, wichtigeren Gesichtspunkten zurücktreten und die City in 10 oder 20 Jahren nicht aus lauter Hochhäusern besteht — eine Gefahr, die wohl nicht ohne weiteres von der Hand zu weisen

ist. Auffallend am heutigen Stadtbild ist jedenfalls nicht nur die allgemein sehr saubere architektonische Gestaltung im Detail, sondern vor allen Dingen auch die harmonische Verteilung der durch die Punkthäuser geschaffenen städtebaulichen Akzente und ihre oft sehr gelungene Ueberleitung zur herkömmlicheren, niedrigeren Bauweise durch gut gegliederte, die Proportionen angenehm ausgleichende Zwischentrakte.

MITTEILUNGEN

Aesthetik der Technik. Aufsätze und Diskussionen über Gestaltungsprobleme der Technik sind heute an der Tagesordnung. Tatsächlich handelt es sich um Fragen von höchster praktischer Aktualität, wenn Ingenieurbauten erstellt werden müssen, die das Gesicht der Landschaft einschneidend verändern, wie beispielsweise die um die neue Schöllenengründe entbrannte Diskussion zeigt. In Heft 3/4 vom 3. Februar 1953 der «Zeitschr. des Oesterr. Ing.- u. Arch.-Vereins» bringt Prof. K. R. Lorenz, Graz, einen beachtenswerten Beitrag zu dem Thema. Er wendet sich als Architekt an die Techniker, um diesen die Wichtigkeit der ästhetischen Komponente, der Form, gegenüber der reinen Zweckmässigkeit vor Augen zu führen. Es scheint jedoch dem Schreibenden, dass solche allgemein gehaltene Abhandlungen, die mit Sentenzen und Beispielen aus allen Zeitaltern, von den Pythagoreern bis Le Corbusier befrachtet sind, für die wirkliche Klärung des Problems von geringem Nutzen bleiben. Trotz bester Absicht redet man vielfach aneinander vorbei. Wo von guter oder schlechter technischer Form bzw. Architektur gesprochen wird, werden zu meist die durch Zeit und Stilwandel bedingten Unterschiede auf der einen Seite und die eigentlichen Qualitätsunterschiede auf der anderen Seite wahllos durcheinandergeworfen. Der heutige Kritiker gründet z. B. seine Werturteile gerne auf das Kriterium der «Ehrlichkeit», verdammt also aus diesem Grunde etwa eine mit Haustein verkleidete Eisenbetonbrücke. Er ist überzeugt, einen absoluten Maßstab zu besitzen, vergisst jedoch, dass sein Urteil zeitbedingt ist, indem es Zeiten gegeben hat, wo gerade das, was uns heute tadelnswert erscheint, als Vorzug gegolten hat. An Stelle von grundsätzlichen, im Weltanschaulichen sich verlierenden Essays sollte einmal eine schlichte und sachliche Geschichte der technischen Formen, bzw. der Aesthetik der Technik, geschrieben werden, worin die zeitlich sich folgenden, z. T. auch nebeneinander bestehenden Stilrichtungen klar und ohne gegenwartsbedingte Werturteile darzustellen wären. Also eine Arbeit etwa von der Art, wie sie vor Jahren Zucker für das beschränkte Gebiet des Brückenbaues geleistet hat, dessen Buch, obschon überholt, heute noch lebenswert ist. Es versteht sich, dass unter den Werken einer und derselben Stilrichtung auf die natürlich auch hier bestehende Rangordnung der Qualität hinzuweisen



Bild 9. Modernstes Kaufhaus. Keine Öffnungen nach aussen. Maximaler Lichteinfall. Klimaanlage regelt Temperatur und Feuchtigkeit der Luft im Innern