

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 79 (1961)  
**Heft:** 8

**Artikel:** Industrialisierter Wohnungsbau in Nancy  
**Autor:** Jobst, H.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-65471>

### **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:** 27.01.2026

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

Fachgebiet belegt, sondern vor allem auch sein Geschick im Weitergeben seiner Kenntnisse und Erkenntnisse an andere unvergleichlich klar hervortreten lässt. Es handelt sich zwar dem Stoff nach bloss um eine Sammlung von Zusammenfassungen aus der gewaltigen Zahl seiner Gutachten über Umgestaltung oder Neubau von Kreuzungen, Plätzen, Autobahnanschlüssen u. dgl. Wiederum aber steht man bewundernd vor Zeugnissen seiner Darstellungsgabe: In wenigen Worten wird die Verkehrsfunktion des betreffenden Knotenpunktes analysiert und gezeigt, wie die an sich beste Betriebsform ermittelt wird, und wie sich die so gefundene Lösung in die baulichen, topographischen und architektonischen Gegebenheiten einfügt oder umgekehrt auch diese beeinflusst.

Von besonderem Wert ist Feuchtingers Kunst, aus der Lösung einer einzelnen konkreten Aufgabe fast jedesmal eine *allgemeine* Lehre abzuleiten, die dem ganzen späteren Wirken des Lesers als Richtlinie dienen kann. Ja oft besitzen diese Formulierungen geradezu das Gewicht einer berufsethischen Verpflichtung, so etwa dort, wo er von der Notwendigkeit einer engen Zusammenarbeit von Verkehrs-Planern und Städtebauern spricht, oder dort, wo er es als sinnlos bezeichnet, gewissermassen aus reiner Freude am Spiel mit den Möglichkeiten einen Knotenpunkt auf eine viel grössere Leistungsfähigkeit hin auszulegen, als der Kapazität seiner Zufahrten und Nachbarknoten entspricht. Und all das wird nicht etwa überlegen oder gar überheblich ex cathedra verkündet, sondern wie vom Verfasser selbst gerade neu entdeckt in aller Bescheidenheit aus den Bedingungen des einzelnen Falles heraus abgeleitet.

Die rund hundert mustergültig reproduzierten Pläne, Turm- und Luftaufnahmen, Schemazeichnungen und Diagramme der Schrift stellen schon an sich ein überaus reichhaltiges Anschauungsmaterial dar. Vor allem eindrucksvoll aber ist die Feststellung, in welchem Umfange der Verfasser in seinen Entwürfen bereits normierte «Konstruktionselemente» verwendet, die die Kunst des Verkehrsingenieurs immer deutlicher zu einer Schwesterdisziplin etwa der Eisenbahntechnik oder des allgemeinen Maschinenbaues erheben. Da ist nichts mehr dem Zufall überlassen. Fahrspuren und Fahrbahnen sind nicht einfach so breit, wie es der verfügbare Raum gerade zulässt, sondern sie bestehen aus ein für allemal festgelegten Einheiten oder Vielfachen davon. Kurven sind nicht einfach so um ein Gebäude herumgeführt,

wie es eben geht, sondern wie es aus den fahrdynamischen und fahrgeometrischen Anforderungen des Verkehrs heraus nötig ist — und was derlei «Regeln der Kunst» mehr sind.

Jeder Adept und jeder bereits in die Routine hineinwachsende Praktiker der jungen Wissenschaft der Strassenverkehrstechnik wird die Schrift mit grossem Gewinn lesen.

H. W. Thommen, Zürich

## Auto-Park-Turm System Marchand, Vevey

DK 725.381

Dieses System eignet sich ausgezeichnet für die individuelle Parkierung von Fahrzeugen in Sammelgaragen. Der Automobilist fährt sein Fahrzeug selbst an den Standplatz und holt es auch selbst dort ab. Auf der inneren, spiralförmigen Auffahrtrampe erreicht er seinen Standort. Auf der gleichen Rampe verlässt er das Parkhaus nach oben, wo er zu oberst die äussere, ebenfalls spiralförmige Abfahrtrampe findet. Bei günstigem Gelände entfällt diese. Die Konstruktion ist einfach und säulenfrei, was vom Benutzer geschätzt wird. Für den Standplatz braucht man einschliesslich der beiden Rampen 22,70 m<sup>2</sup> (ohne äussere Abfahrtrampe nur 20,50 m<sup>2</sup>) was sehr sparsam im Vergleich mit anderen Systemen ist. Niedrig ist auch der Erstellungspreis je Standplatz, der je nach gewählten Durchmesser des Parkhauses 5000 bis 5600 Franken (ohne Abfahrtrampe 4500 bis 5100 Franken) betragen soll. Das Füllen und Entleeren des Parkhauses erfolgt schnell und reibungslos, weil nur einseitig parkiert und auch nur in einer Richtung gefahren wird. Die Einfahrt zum Standplatz erfolgt auf einfachste Weise fast gerade aus. Ventilationseinrichtungen sind nicht nötig. Der kleine Nachteil, das Haus nach oben verlassen zu müssen, fällt angesichts der Vorteile kaum ins Gewicht.

Adresse des Erfinders: André Marchand, Av. du Général Guisan 47, Vevey.

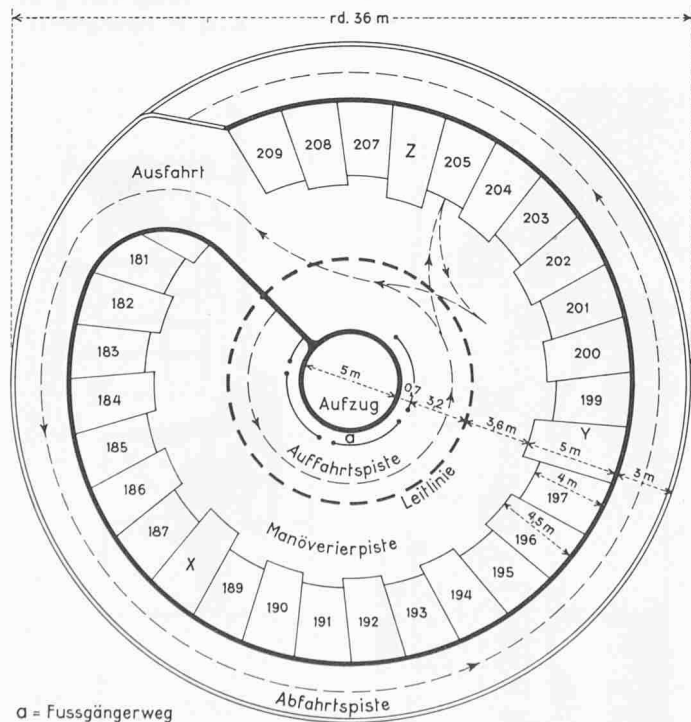
## Industrialisierter Wohnungsbau in Nancy

DK 711.582.2

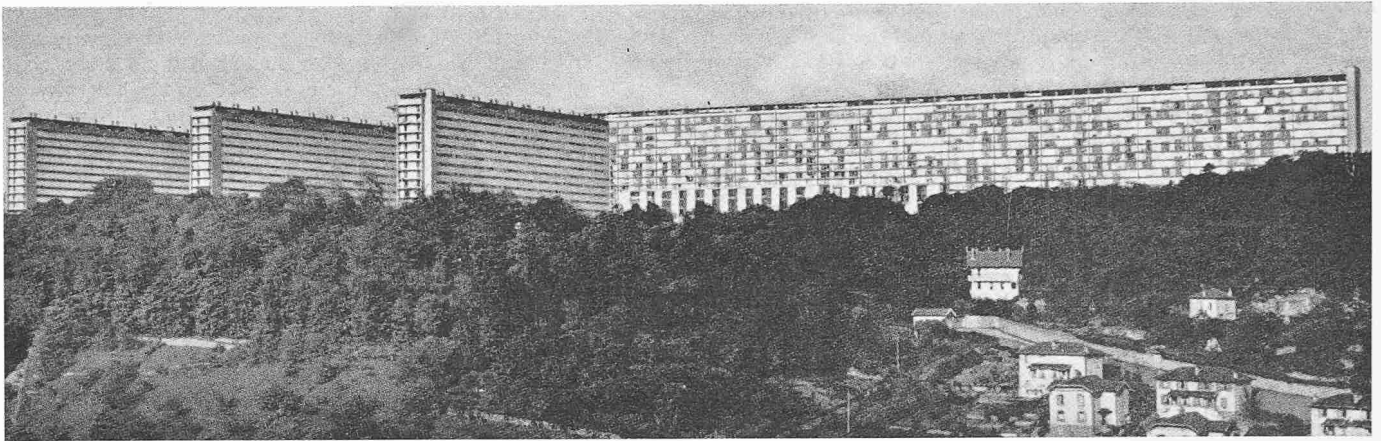
Auf einem Hügel oberhalb Nancy wird ein neuer Stadtteil errichtet, der in 3500 Wohnungen Raum für 15 000 Menschen bieten wird. Hinzu kommen Kirchen, Schulen, Kindergärten, Kulturzentrum, Post, ärztliche Stationen, Einkaufszentren und weite Grünflächen. Das zur Verfügung stehende Gelände umfasst 35 ha mit der hohen Bebauungsdichte von 100 Wohnungen pro Hektar. Um die erforderlichen Nebenanlagen und Freiflächen unterzubringen, war man gezwungen, für den grössten Teil der Bewohner Hochhäuser zu bauen. Die beiden Hauptgebäude besitzen 13 bzw. 15 Wohn-geschosse und eine Frontlänge von 400 bzw. 300 m. Ueber die Schönheit und Zweckmässigkeit solcher menschlicher Ameisenhaufen kann man geteilter Meinung sein. Zwei Wohntürme von 20 und 28 Stockwerken flankieren die Hauptgruppe, drei Blocks von 12 Geschossen für Staatsangestellte liegen quer dazu, alle übrigen Häuser haben höchstens fünf Stockwerke. Bei der Anordnung und Höhenbemessung wurde darauf geachtet, dass die Geländeverhältnisse optimal ausgenutzt werden und von jeder Wohnung aus der Blick zur Stadt hinab frei bleibt, so dass nirgends ein Gefühl der Enge aufkommt. Die Architekten sind B. H. Zehruss und M. Tour-nier.

Die zwei Hauptgebäude, die allein 1713 Wohnungen mit total 93 276 m<sup>2</sup> Grundfläche enthalten werden, sind ab 1. Stock vollständig aus vorfabrizierten Grosselementen zusammengesetzt. Das gleiche Verfahren soll später für die beiden Wohntürme (zusammen 900 Wohnungen) angewendet werden.

Die Vorfabrikation umfasste 24 verschiedene Formen, nämlich Decken (7), Podeste (1), Treppen (1), Aufzugschächte (1), Tragwände (7) und Fassaden (7). Von einzelnen dieser Elemente, die 2 bis 12 t wiegen, wurden bis zu 2000 Stück benötigt. Das verwendete System Estiot kombiniert Stahl und Beton in folgender Weise: Vertikale zweigeschossige Winkeleisen 90/90 bilden zusammen das nicht-tragende Montagegerippe; an ihm werden Fassaden, Decken und Zwischenwände durch Verschweissen vorstehender Ar-



Auto-Parking-System Marchand, Grundriss 1:400. Ungerade Zahlen bedeuten Boxen für kleine Wagen, gerade Zahlen für mittlere und Buchstaben Boxen für grosse Wagen.



Das erste Hauptgebäude von 400 m Länge; davor die drei zwölfgeschossigen Blöcke

Industrialisierte Zone «Haute-du-Lièvre» in Nancy

mierungseisen verbunden. Ein Mörtelausschuss entlang den horizontalen und vertikalen Fugen verbindet alle Teile zu einem monolithischen Ganzen.

Die Deckenplatten messen  $2,13 \times 3,00$  bis  $6,40 \times 5,10$  m, sind 23 cm stark und enthalten zur Gewichtersparnis Zylinderaussparungen von 16 cm Durchmesser. Sie wiegen  $400 \text{ kg/m}^2$ . Die armierten Zwischenwände sind 17, 15 oder 14 cm stark, ihre Oberflächen sind so geglättet, dass der Farbanstrich direkt aufgetragen werden kann. Die Tafeln der Nordfassade, 14 cm stark, setzen sich von aussen nach innen zusammen aus Steinzeugplatten (0,5 cm), Eisenbeton (5,5 cm), Polystyrol (2 cm), Eisenbeton (6 cm). Sie bilden die Brüstungen, über denen sich die Metall-Fensterrahmen aufbauen. Die Südfassade ist ganz verglast bis auf 12 cm Schwelle und 16 cm Sturz durchgehend. Die Giebel sind fensterlos und 31 cm stark, bestehend aus Steinzeug (0,5), Eisenbeton (5), Polystyrol (1,5), Zellbeton (8), Eisenbeton (16 cm). Die Trennwände bestehen aus 6 cm starken Gipshohlblechen von 45 cm Breite und Stockwerkhöhe, deren Fugen mit Mörtel ausgegossen werden.

Die Vorfabrikation der schwersten Elemente (Decken und Tragwände) erfolgte direkt neben dem betreffenden Bau, die der übrigen, besser transportfähigen Elemente etwas abseits an zentraler Stelle unter vier Metallschuppen. Die Elemente wurden nach 24 Stunden ausgeschalt, nach 36 Stunden auf Lager gebracht. Die Fabrikationsanlagen sind für 6 Wohnungen pro Tag bemessen, die Montage mittels Auslegerkran erreichte 3-4 Wohnungen pro Tag. Alle Installationen für Wasser und Gas wurden ebenfalls vorgefertigt und in vorbereitete Aussparungen der Decken und Wände eingesetzt. Die zentrale Heizungsanlage mit Kamin ist an den Ostgiebel des grössten Gebäudes angesetzt, Leistung 33 Millionen kcal/h.

Dank gründlicher Planung und vorzüglicher Organisation liess sich die Bauzeit gegenüber den traditionellen Verfahren ganz wesentlich verkürzen. Ueber die Baukosten ist in einem im übrigen ausführlichen Aufsatz von «Travaux» vom Januar 1961 nichts gesagt.

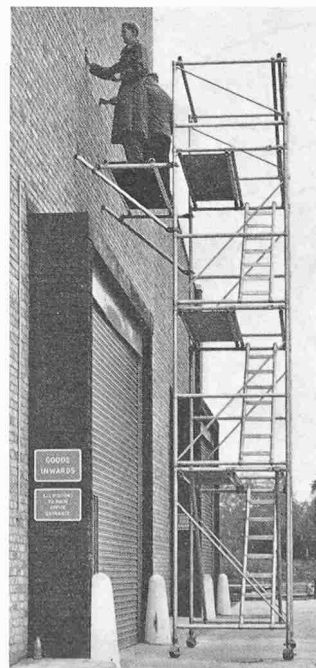
H. Jobst

## Mitteilungen

Das Internationale Informationszentrum für Arbeitsschutz (CIS) ist durch das Internationale Arbeitsamt (BIT) in Zusammenarbeit mit der Internationalen Vereinigung für soziale Sicherheit und vielen Dokumentations- und Forschungsstellen der Mitgliedstaaten des BIT sowie mit Unterstützung der Hohen Behörde der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl geschaffen worden. Es sammelt und ordnet alle wichtigen Informationen über den technischen, psychologischen, arbeitsmedizinischen und physiologischen Arbeitsschutz und wertet sie aus. Zu jeder einzelnen Publikation werden Karteikarten im internationalen Bibliotheksformat ( $7,5 \times 12,5 \text{ cm}$ ) erstellt. Jede dieser Karten enthält bibliographische Angaben, eine höchstens 100 Wörter umfassende Zusammenfassung des Textes, einen Hinweis auf die natio-

nale Ursprungsstelle der Informationen und eine Klassifikationsbezeichnung nach dem eigens für die Belange des Arbeitsschutzes ausgearbeiteten Klassifikationssystem des CIS. Die Karteikarten können von jedermann abonniert werden. Das CIS gibt sie in deutscher, französischer und englischer Sprache heraus. Eine italienische Ausgabe dieser Informationsserien kann beim Ente nazionale per la prevenzione degli infortuni, Centro nazionale di documentazione CIS, Via Alessandria 220 E, Roma, bezogen werden. Seit Anfang 1960 wurden den Abonnenten der CIS-Serien in mehreren Lieferungen insgesamt rund 2000 Karten sowie ein *alphabetischer Schlüsselindex*, der ein müheloses Auffinden der gewünschten Informationen ermöglicht, zugestellt. In den kommenden Jahren kann voraussichtlich mit einer bedeutend grösseren Zahl von Karten gerechnet werden. Der Abonnementspreis für die CIS-Serien beträgt jährlich 170 Fr. In der Schweiz nimmt die Schweizerische Unfallversicherungsanstalt in Luzern die Anmeldungen für das Abonnement der CIS-Karten entgegen. Diese ist auch zu weiteren Auskünften gerne bereit.

Das «Zip-Up»-Leichtmetallgerüst zeichnet sich aus durch raschen Aufbau. Dank einer vielfältig erprobten, vor zehn Jahren in den USA entwickelten Konstruktion lässt sich ein Gerüsturm mit der Grundfläche von  $1,40 \times 1,80 \text{ m}$  mühelos in 5 Minuten durch einen Mann zu einer Höhe von 6 m aufbauen, was bis anhin kein anderes System ermöglichte.



Zip-Up für Arbeiten an einer Hausfassade



Zip-Up-Radiotürme erreichen bis zu 100 m Höhe