

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **127/128 (1946)**

Heft 11

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Der Umschlag auf Flussschiff vollzog sich, wie üblich, mit mechanischen Greifern, während die Entladung im Petroleum-Hafen durch zwei Schwimmkräne, in Ostwald ebenfalls mit mechanischen Greifern vor sich ging. Wer heute durch die Strassen der, trotz ihrer vielen Narben immer noch «wunderschönen» Stadt fährt, sieht an Stelle staub- und bakterienentwickelnder Schuttmassen, aus denen vor einem halben Jahre noch Möbel- und Stoffresten, verbogene Eisenstangen und morsches Holzgebälk ragten, unter denen sogar nicht selten die Leichen Verschütteter begraben lagen, sauber ausgeräumte Grundstücke, an deren Rand Backsteine oder anderes, noch verwendbares Material in Reihen aufgeschichtet ist. Das zurückgewonnene Baueisen ist inzwischen zu den Schrottsammelstellen, das Balken- und Brettermaterial zu den Bauplätzen gewandert, auf denen jetzt für öffentliche oder zivile Wohn- und Bureauzwecke Notbaracken errichtet werden. Am Broglie- und am Gutenbergplatz ragen noch turmhohe Kranen und heben die letzten Reste der Zerstörung weg. Aber vor vielen beschädigten Fassaden der Innenstadt sieht man schon wieder Holzgerüste und Abstützungen, sieht man Bauarbeiter und Bauhandwerker bei konstruktiver Arbeit.

Sobald wieder genügend Zement, Baueisen, Bauholz und vor allem Facharbeiter zur Verfügung stehen (der Regionaldelegierte lässt nichts unversucht, um das notwendige Material aus ganz Frankreich und aus den angrenzenden besetzten Gebieten Deutschlands zu beschaffen), wird die alte Stadt am Oberrhein mit der gewohnten Energie und den bisher erprobten Methoden das neue Material den hundertsten von freigelegten Baustellen mit Schiff, Bahn oder Lastwagen zuführen. So wird und kann Strassburg als eine der ersten französischen Provinzstädte mit einer grosszügigen Neuerstellung seiner kriegsbeschädigten Gebäude beginnen, genau wie es die erste Stadt Frankreichs war, die einen systematischen Aufräumungsplan aufgestellt und durchgeführt hat. Die Strassburger haben damit bewiesen, dass es in erster Linie planvoll durchdachter Zusammenarbeit bedarf, um aus sinnlos zusammengesetzten Trümmern neue gradlinige und lichte Wohnstätten und aus dem Chaos der Zerstörung das geordnete Werk des Wiederaufbaues entstehen zu lassen.

Dr. Walter Bing

MITTEILUNGEN

Vom Montagehaus in den U. S. A. Der Wiederaufbau in den kriegszerstörten Ländern und die allgemeine Wohnungsnot haben der Arbeit an demontablen, halbpermanenten und permanenten Trockenbauweisen neuen Impuls gegeben. Je mehr auch bei uns an Montagehäusern gearbeitet wird, umso greifbarer zeigen sich natürlicherweise auch die Schwierigkeiten. Es tauchen dann jeweiligen Zweifel auf, ob die Schweiz neben dem Vorsprung des Auslandes noch wird konkurrieren können. Wir glauben daher der Sache zu dienen, wenn wir an dieser Stelle Berichte aus anderen Ländern veröffentlichen, in denen sich die Idee trotz der praktischen Schwierigkeiten schon deutlich festgesetzt hat. «Wird sich das Montagehaus durchsetzen?» fragt die halbamtliche amerikanische Rundschau «Time» in ihrer Nummer vom 11. Februar 1946 und kommt zum Schluss: Vielleicht. Die Fabrikanten hoffen, im nächsten Vierteljahr 30 000 Wohnungen herauszubringen, bis Ende 1946 deren 150 000 — das unter der Voraussetzung, dass sie das nötige Material erhalten. Neben der Frage der Materialbeschaffung, die von der Regierung jetzt energisch an die Hand genommen wird, besteht für manche der grossen Firmen das grössere Problem, ihren Produktionsapparat erst auf Friedensbedarf umzustellen. Die grössten Produktionsziffern werden von der «Gunnison Homes Inc.» erwartet — ein fertiges Haus alle 25 Minuten. Es werden Modelle angeboten zwischen 3500 und 8000 \$, komplett mit Installationen, Kühlschränke und Montage am Platz. Die Gesellschaft nimmt im März die Produktion im ersten Werk auf und im August im zweiten. «Precision Built Homes Corp.» offeriert 40 verschiedene Modelle von 3700 bis 10 000 \$ nach Architektenentwürfen. Sie hofft, die Produktion im Frühjahr aufnehmen zu können. «American Houses Inc.» steht mit sechs Werken für eine Produktion von 7000 Wohnungen im Jahr bereit, sobald sie die Materialien bekommt. Die Preise der Typen liegen zwischen 2700 und 20 000 \$. «Anchorage Homes Inc.» hofft frühestens im Sommer die Produktion aufnehmen zu können mit einer Tagesleistung von 16 Wohnungen. Das Programm umfasst 41 Modelle von 3600 bis 7500 \$. «Brooklyn's Johnson Quality Homes» stellt zur Zeit sieben Modelle zwischen 2500 und 6100 \$ her; zusammen mit Fracht, Landwerb usw. muss mit dem doppelten Betrag gerechnet werden. Die Gesellschaft hofft ihre diesjährige Leistung auf 5000 permanente Wohnhäuser zu bringen. — Architektonisch mussten diese Montagebauten, die zum grossen Teil durch die Warenhäuser

vertrieben werden, als Kleinwillen auffrisirt werden. Dagegen hat die «Fuller Houses Inc.» den konventionellen Weg verlassen und ein Modell entworfen, das in den heutigen Flugzeugfabriken in grossen Serien hergestellt werden soll: Zylindrische Baukörper aus Aluminium und Kunstharz, getragen von einer Säule aus Chromnickelstahl. Vorläufig hat ein einziges Werk die Lizenz übernommen, es hofft mit der Produktion im Frühjahr zu beginnen. Preise sind noch nicht bekannt. Nach Ueberwindung aller Produktionsschwierigkeiten wird sich dem Montagehaus in Amerika das grösste Hindernis aber erst entgegenstellen: Der Widerstand gewisser Wirtschaftsgruppen. Schon heute haben es in einigen Städten die Bauunternehmerverbände zustande gebracht, dass durch knifflige Bestimmungen in den Baugesetzen der Montagebau verhindert wird. Ebenso sind von Seiten der Gewerkschaften Bestrebungen im Gange, die Montage und die Installation von modernen, fabrikmässig hergestellten Wohnungen in ihren Einflusszonen zu verweigern!

Markierung der Bergpfade. Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege (SAW) hat es sich zur Aufgabe gestellt, durch Markierung die abseits der verkehrsreichen Strassen liegenden Bergpfade und Passwege all jenen Wanderlustigen zugänglich zu machen, die gemächliche Wanderungen über Pässe und Alpweiden den Gipfeltouren vorziehen. Diese zu markierenden Gebirgs-Wanderwege werden je nach Beschaffenheit des Geländes in zwei Kategorien eingeteilt: einerseits Wanderwege, die von jedermann ohne besondere Ausrüstung begangen werden können und andererseits Gebirgspfade wie Alpenpässe, Hüttenzugänge usw., die höhere Anforderungen an die Bergtuchtigkeit und Ausrüstung des Wanderers stellen. Die vorgesehenen und z. T. schon ausgeführten Markierungen sind: Bergwegweiser, die sich von den gewöhnlichen Wegweisern durch einen waagrechten roten Streifen im weissen rechten Tafelfeld unterscheiden; Wegmarken in der Form des im Flachland üblichen Rhombus, jedoch in den Bergfarben weiss-rot-weiss. Auf Weiden oder Geröllhalten, wo sich keine Wegmarken anbringen lassen, kommen Signalstangen zur Verwendung, deren oberer Teil in 30 cm breiten Streifen weiss-rot-weiss gestrichen ist. Massskizzen und Photos solcher Markierungen bringt «Strasse und Verkehr» 1945, Nr. 20.

Normung und Standardisierung im Bauwesen, dieses dornenvolle Thema, dem die letzte Sitzung des Z. I. A. gewidmet war (siehe das Protokoll in der heutigen Nummer), behandelt auch die «STZ» vom 10. Januar 1946. Ausführlicher, als er es hier (Bd. 122, S. 169* und 302*) getan hatte, berichtet Arch. E. Zietzschmann über den erfreulich entwickelten Stand der Sache in Schweden und Finnland. Ein Ueberblick über die schweizerischen Leistungen zeigt, dass fast alles auf private Initiative zurückgeht: durch Gross-Baufirmen und Fabrikanten normierte Fenster, Türen und andere Bauteile sind alles, was nebst zahlreichen Barackentypen geschaffen wurde und ausführlich im Bilde gezeigt wird. Die Schlussfrage lautet: Und unsere Verbände? Glücklicherweise kann darauf jetzt eine positive Antwort erteilt werden, die sich unter S. I. A. auf Seite 138 findet.

NEKROLOGE

† **Gustav Bener.** Ein bedeutender Mensch ist mit ihm von uns und uns voran in die Ewigkeit eingegangen. Er verschied am 25. Januar in seinem 73. Lebensjahre nach monatelangem stetigem Abnehmen der Kräfte, vor allem der Sehkraft und schmerzlosem Krankenlager, das mehr nur noch ein Hin- und Hinüberschlummern war; ein gütiges Geschick ersparte ihm einen langen Todeskampf. Wer Gustav Bener näher kannte, dem braucht nicht gesagt zu werden, wer und was er wirklich war; aber denen, die mit ihm nur wenig, vielleicht nur im amtlichen Verkehr in Berührung kamen oder ihn gar verkannten, möchte ein langjähriger Kollege und Freund es zu sagen versuchen; kurz, bündig und aufrichtig, im Sinne des gegen sich selbst objektiven, strengen, scharf kritischen, jeder Lobhudelei abholden Geistes, in dessen Banne wir noch lange stehen werden.

Gustav Bener entstammte einem alten Churer und in Chur residierenden Geschlecht. Hier in seiner engern und in seiner weitem Bündner Heimat waren die starken Wurzeln seiner Kraft, die er ihr sein ganzes Leben lang restlos widmete. Die kommende technische Entwicklung Bündens voraussehend, drängte es ihn, sie als Ingenieur mitzerleben. Nach fröhlichem Studium absolvierte er das Polytechnikum im Jahre 1897 als Civi-Ingenieur (wie wir Bauingenieure damals hiessen) und konnte anschliessend seine erste Praxis bei der Projektierung und dem Bau der Linie Reichenau-Ilanz beginnen, um später Projekt und Bau der Strecke Filisur-Bergün der Albulabahn zu fördern und zu vollenden. Mit der Projektierung und dem Bau der Strecke Filisur-Wiesen der Linie Davos-Filisur und der untersten Strecke