Bauchronik

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **51 (1964)**

Heft 11: **Objektive Architektur - Mies van der Rohe**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

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.

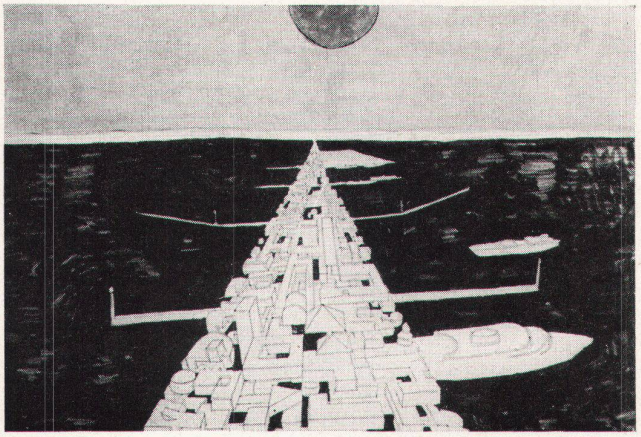
Haftungsausschluss

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

1



2

1
Neun Brückenstädte würden den Zusammenhang des Weltverkehrs herstellen
1 Behringstraße
2 Sachalin
3 Hakodate
4 Djakarta
5 Singapore
6 Aden
7 Suez
8 Gibraltar
9 Ärmelkanal

2
Vision der Brückenstadt

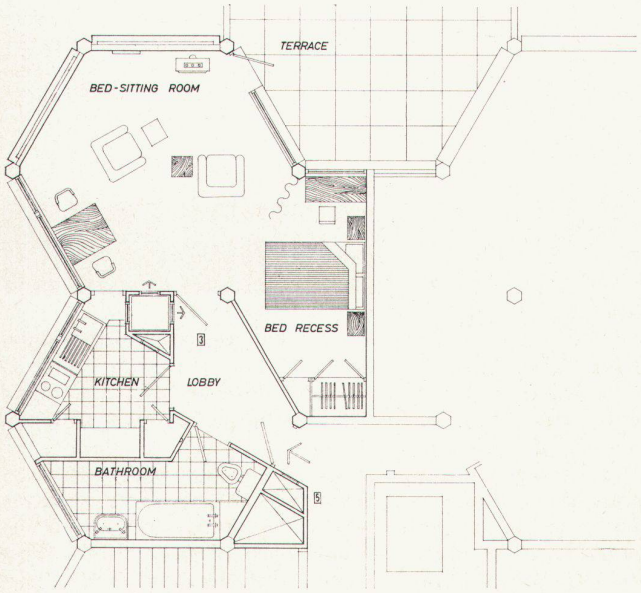
2° la construction des voies ferrées ou réseaux routiers manquants.
La construction des huit villes-ponts, dont la longueur totale serait d'environ 400 km (distance à peine plus grande que Paris–Bruxelles), et la construction de 2000 km de réseau routier ou ferroviaire (soit à peu près deux fois Paris–Nice) ne semblent pas devoir poser de trop grands problèmes à l'industrie mondiale. La quantité d'acier nécessaire est moindre que celle utilisée pour le transport maritime atlantique (navires), et l'efficacité d'une telle solution de communication directe pourrait être énorme par suite de la rapidité du transport des marchandises ainsi que la suppression du transbordement.
La ville-pont la plus importante des huit villes-ponts proposées, celle du détroit de Behring (150 km), est la plus facilement réalisable, car il n'y a pas de circulation maritime par le détroit: il est donc possible de la construire comme un pont flottant.
Les villes-ponts de Hokaido et de Hakodate (Japon) ne dépasseraient pas, à elles deux, 80 km. Il en est de même pour la ville-pont du détroit de Sakhalin (30 km). Les villes-ponts de Gibraltar et de la Manche auraient approximativement la même largeur (32 et 50 km).
Ces six ponts seraient les plus importants d'un point de vue utilitaire, parce qu'ils relieraient les grands centres industriels et les grands marchés consommateurs du monde entier. Quant aux deux autres (Malakka et Sunda), leur importance serait moindre, bien que plus de cent millions d'habitants dépendent de cette extension.
Pour la structure et la conception générale de ces villes-ponts, la solution envisagée est celle que j'ai proposée pour le pont sur la Manche. Les structures contiendraient les entrepôts, les services techniques et les habitations du personnel: ces constructions seraient réalisées suivant le modèle de l'infrastructure spatiale (étudiée, entre autres, pour Paris Spatial, pour la Manche, etc.). Cette infrastructure peut être posée ou suspendue sur des pylônes, ou encore flotter sur des flotteurs très rapprochés (technique des ponts militaires).

En résumé, ces villes-ponts pourraient donner (au prix d'un effort modéré) des résultats primordialement importants pour le Monde. Yona Friedman

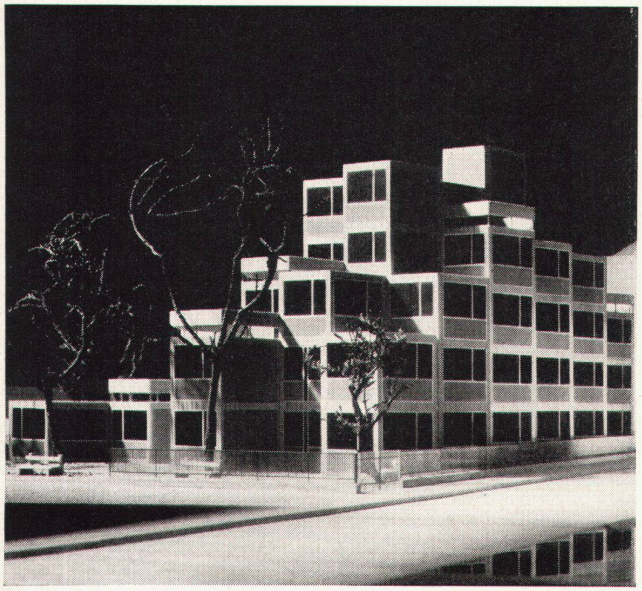
Bauchronik

Alterswohnungen White City Estate, London
Architekten: Noel Moffett & Associates
Ingenieure: Hume, Tottenham & Bennett

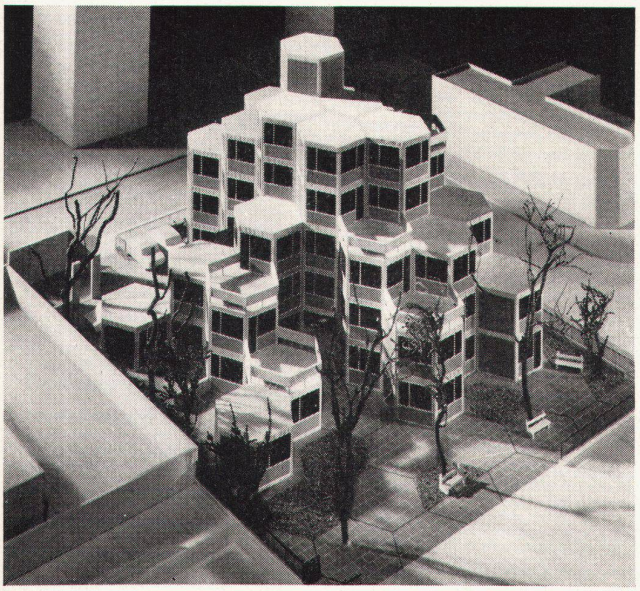
Es war das Ziel, so viele Einzimmer- und Zweizimmerwohnungen vorzusehen wie möglich. Die Lage ist inmitten des White-City-Quartiers, das in den dreißiger Jahren vom London County Council ausgebaut worden war mit fünfstöckigen Blöcken mit Familienwohnungen. Hier wohnen die Familien, die zu den alten Leuten gehören. Das Grundstück ist flach, im Norden begrenzt durch die Commonwealth Avenue, im Süden durch den gemeinsamen Garten der Wohnblöcke. Es wurde für wichtig erachtet, jeder Wohnung eine Besonderheit zu geben, damit sich der Mieter bei sich zu Hause fühlt und nicht in einer Zellenstruktur. Die Architekten wollten jedoch für die Vorfabrikation planen. Drei Faktoren sprachen für eine pyramidale Form, zusammengesetzt aus Gruppen identischer Sechsecke: 1. Die Lichtwinkel bildeten das Negativ der Pyramide des Gebäudes. 2. Mit Sechsecken konnten 23 Wohnungen vorgesehen werden gegen nur 15 rechteckige. 3. Der Liftmotor und der Tankraum konnten auf den zentralen und höchsten Punkt lokalisiert werden. Man entdeckte, daß das Sechseck vier weitere Vorzüge hat: 1. In einem sechseckigen Raum kann sich eine ältere Person in einem Rollstuhl leichter bewegen und besser am offenen Fenster sitzen. 2. Kein Fenster geht nach Norden. 3. Die sechseckigen Terrassen sind gut vom Winde geschützt. 4. Es ergaben sich angenehme Verbindungsräume, und die Wohnungseingänge wirken privater. Die oberen Wohnungen haben Terrassen auf den Dächern der unteren. Der Eingang des Gebäudes ist zentral, so sind die Wohnungen gut abgeschlossen und geschützt.
Die Konstruktion ist ein vorfabrizierter Eisenbetonrahmen, wobei die vorfabrizierten Elemente in der Nähe gegossen werden und mit einem Kran an ihren Ort gestellt werden. Alle Träger sind sechseckig und von gleicher Länge. Die Fenstereinheiten sind aus weißgestrichenem Weichholz von standardisierten Maßen in drei Typen. Alle nicht



1



2



3

Alterswohnungen in London

1
Grundriß einer Wohnung für ein Ehepaar

2, 3
Modell

Photos: John Maltby Ltd., London

tragenden Außenwände sind aus Backsteinen, deren dunkle Farbe von den hellen Backsteinen der umgebenden Miethäuser absticht. Der Beton ist nach außen roh belassen.
Der Bau soll im Frühling 1965 begonnen werden.

Rationalisierung

Bauforschung

Die unlängst gegründete Schweizerische Gesellschaft für Koordination und Förderung der Bauforschung, Postfach, 8039 Zürich, schickt uns das nachfolgende Exposé über die Bedeutung der Bauforschung für die schweizerische Wirtschaft

Die Bauwirtschaft ist ein markantes Teilstück unserer Gesamtwirtschaft; sie weist infolge ihrer Vielgestaltigkeit eine sehr enge und wechselseitige Verflechtung mit zahlreichen andern Zweigen der Wirtschaft auf. Die Schlüsselstellung, welche die Bauwirtschaft im Wirtschaftsleben der Schweiz einnimmt, wird augenfällig durch den Umfang des Bauvolumens, das sich um 10 Milliarden Franken pro Jahr bewegt. Es gibt denn auch kaum ein Gebiet menschlichen Zusammenlebens, mit dem jedermann ohne Ausnahme so nachhaltig in Berührung kommt wie mit dem Bauwesen, das einen wesentlichen Teil unserer Lebensbedürfnisse befriedigt.
Nach dieser Feststellung dürfte erwartet werden, daß die überragende Bedeutung der Bauwirtschaft auch in der Schweiz zu einem entsprechenden Einsatz von Mitteln für die Bauforschung geführt hätte. Tatsächlich ist dies aber nur in beschränktem Ausmaß der Fall, eine Sachlage, welche die Forderung nach vermehrter Bauforschung auch in der Schweiz als notwendig und dringlich erscheinen läßt.
Um dieser Forderung Nachdruck zu verschaffen, wurde vor kurzem die Schweizerische Gesellschaft für Koordination und Förderung der Bauforschung gegründet. In Erkenntnis der außerordentlichen Wichtigkeit des Bauens für jeden Einzelnen wie für die Allgemeinheit bezweckt die Gesellschaft, die Probleme und Zusammenhänge im Baugeschehen aufzuzeigen, die hiefür maßgebenden Kreise zusammenzuführen und sie zu veranlassen, sich gemeinsam der Koordination, Förderung und Erweiterung der Bauforschung anzunehmen und sich für die Anwendung ihrer Erkenntnisse in der Praxis einzusetzen.
Bei der Verfolgung ihres Zieles geht die Gesellschaft von einem weit gefaßten, nicht nur die technischen, sondern vor allem auch die *volks-* und *betriebswirtschaftlichen, rechtlichen* und *soziologischen* wie auch *hygienischen Aspekte* umfassenden Begriff der Bauforschung aus. Diese erweiterte Betrachtungsweise ist für die Forschung wie die Praxis von entscheidender Bedeutung.
Entsprechend der weit gefaßten Definition ist auch der Kreis, der für die Mitgliedschaft und die Mitarbeit in Betracht kommt, sehr umfangreich. Wenn nämlich Wege zu einem rascheren, besseren und preiswerteren Bauen gesucht werden – was Endziel der Bauforschung ist –, dürfen nicht nur das Baugewerbe oder Architekten und Ingenieure anvisiert und zur Mitarbeit eingeladen werden, sondern es sind alle am Bauen interessierten Kreise zu begrüßen: Baustoff-, Bauapparate-, Baumaschinenindustrie und -Handel, Transportanstalten, Finanzierungs- und Versicherungsinstitute, Bauherrschaften, Haus- und Grundeigentümer, Wohnbaugenossenschaften, Arbeitnehmer und selbstverständlich auch jene staatlichen oder halbstaatlichen Stellen, die mit der Bauwirtschaft zu tun haben, sei es als Gesetzgeber, sei es im Zusammenhang mit der Konjunkturlenkung oder als Bauherr usw. Daß auch Hochschulen beziehungsweise Hochschulinstitute, gewisse Mittelschulen – Ingenieurschulen – und wissenschaftliche Fachvereine das Ihre an die Bauforschung beizutragen haben, muß wohl kaum betont werden.
Es ist hervorzuheben, daß die Gesellschaft nicht selbst forschen will. Sie verfolgt den Zweck, die Lücken in der Bauforschung aufzudecken und den erfolgs- und kostenmäßig dienlichsten Weg zu suchen, um sie zu schließen. Sie will sich ferner – nicht zuletzt auch in finanzieller Hinsicht – für die Förderung der Bauforschung einsetzen, deren Aufgabe es ist, Erkenntnisse zur Verfügung zu stellen, wie es anderseits Aufgabe der Bauschaffenden, der Bauwirtschaft und der Behörden ist, diese Erkenntnisse durch Baurationalisierung beziehungsweise durch geeignete Maßnahmen in der Praxis anzuwenden. Im weitern will die Gesellschaft die Arbeiten der bereits bestehenden oder neu zu schaffenden Forschungsstellen – in der Regel unter Ausschluß der wettbewerbsmäßig ausgerichteten industriellen Zweckforschung – koordinieren, um ein Teamwork zustan-