

Planung und Bau

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift**

Band (Jahr): **12 (1958)**

Heft 1: **Ausstellungsbauten = Pavillons d'exposition = Exhibition pavilions**

PDF erstellt am: **21.07.2024**

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.

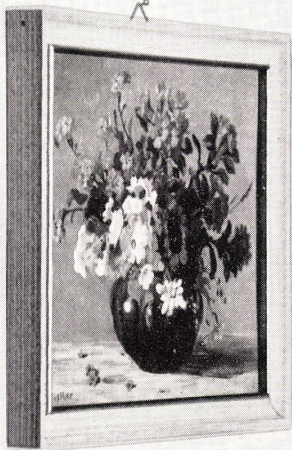
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

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.

Homogen

Bauplatten



für
standfeste
stationäre
und
demontable

Trennwände

in Dicken bis 80 mm. Normalgröße der Platte $300 \times 125 \text{ cm} = 3,75 \text{ m}^2$. Bezugswellennachweis durch die Fabrik

HOMOGEN HOLZ

Ein Produkt der Bois Homogène S. A.,
St-Maurice (Wallis), Telephon (025) 3 63 33

Planung und Bau

Die neue Hauptstadt Brasiliens im Bau

Tief im Innern des riesigen Landes Brasilien soll eine neue Hauptstadt entstehen. Rio de Janeiro wird seinen Rang als Kapitale in absehbarer Zeit verlieren. Brasilien wurde erst zu Beginn des 16. Jahrhunderts entdeckt und von Weißen besiedelt; es ist ein sehr «junges Land». Die portugiesischen Pioniere errichteten ihre Siedlungen in dem schmalen Küstenstrich zwischen dem Meeresufer und dem wenige Kilometer entfernt davon sich auftürmenden Gebirgszug. So entstanden die Städte Bahia, Rio de Janeiro und Santos. Allmählich verbreiterte sich der Siedlungsstreifen; im Süden, hoch über Santos, entstand ein neues Kaffeegebiet, Sao Paulo. Das riesige Hinterland nahm jedoch an diesem märchenhaften Aufstieg nicht teil, sondern blieb zum großen Teil einsam und unterbevölkert. Es besteht eine tiefe Kluft zwischen dem kulturell hochentwickelten und industrialisierten, jedoch engen Küstenstrich und dem unerhört ausgedehnten Landesinnern. Dieser ungleichen Verteilung entsprechen auch unzureichende Transportmittel. Das Eisenbahnnetz ist lückenhaft und auch in technischer Hinsicht nur in wenigen Fällen den Anforderungen des modernen Verkehrs gewachsen. Der ungeheure Reichtum des Landes an Rohmaterialien, vor allem an Bodenschätzen und landwirtschaftlichen Produkten, kann nur mühsam in die Zentren des Verbrauches gebracht werden. Die hervorragend entwickelten nationalen Luftlinien gleichen den Mangel teilweise aus, kommen aber für die Massengüter naturgemäß nicht in Frage.

Eine weitere Schwierigkeit besteht darin, daß Rio de Janeiro den Erfordernissen, die an eine moderne Weltstadt gestellt werden müssen, nur zum Teil gerecht wird. Als Touristenzentrum, in dem fast jede Straße ein idealer Badestrand ist, hat die «cidade maravilhosa» wohl kaum ihresgleichen. Aber gerade was auf die Touristen so attraktiv wirkt, nämlich der Umstand, daß die Berge hier so ganz nahe ans Meer heranrücken, erschwert Rios weiteren Ausbau. Dazu kommt der Mangel an Trinkwasser, der sich mit jedem Jahr mehr fühlbar macht. In der Hitze der Tropentage flüchtet, wer es sich leisten kann, in die kühle Höhe der Bergwelt.

Es liegt auf der Hand, daß all diese Probleme nicht erst von heute sind, sondern von den Verantwortlichen des Landes bereits seit langer Zeit empfunden wurden. Schon die Inconfidentes von Minas Gerais in ihrem Kampf gegen die Despotie des Königshofes von Lissabon sahen in einer Hauptstadt, die am Meere liegt, eine konstante Gefahr für ihr Streben nach Unabhängigkeit und forderten deshalb ihre Verlegung ins Innere. Fünfundzwanzig Jahre später schlug der brasilianische Staatsmann José Bonifacio, mit dem Beinamen «der Patriarch», in einer Denkschrift die Verlegung des politischen Zentrums in das Innere des Staates Goiaz vor und schlug für dieses als erster den Namen «Brasilia» vor. 1892 ist das Geburtsjahr der sogenannten «Mission Cruls», deren Interesse sich bereits auf die nunmehr ausersehene Gegend konzentrierte und dort zum erstenmal systematische Vorarbeit mit Plänen, Statistiken

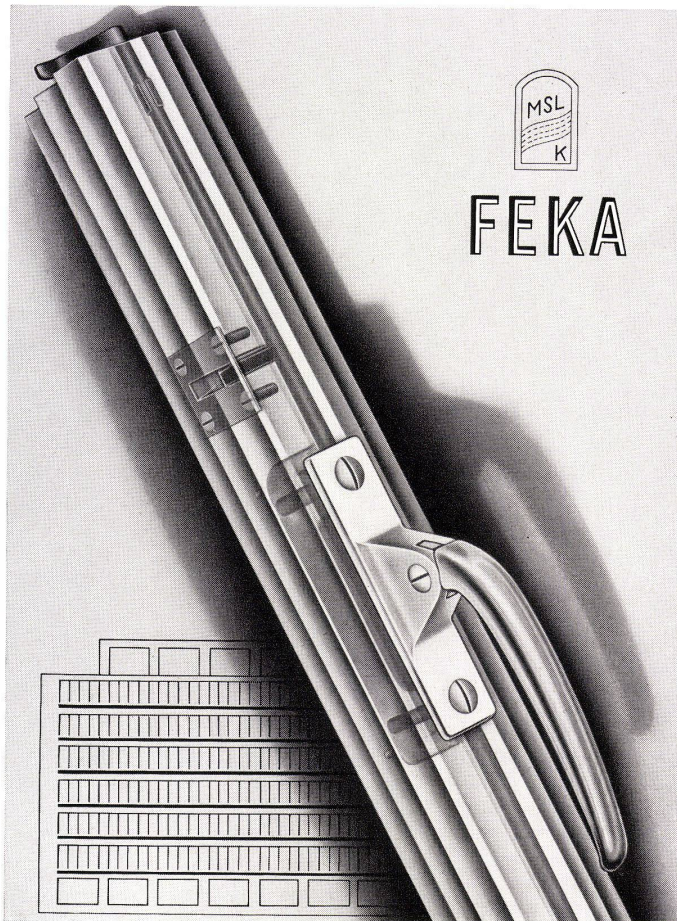
und Tabellen leistete. Seither ist der Plan auf der Tagesordnung geblieben. Das Jahr 1946 brachte den endgültigen Sieg des Projektes Cruls und die Einsetzung einer Kommission zu eingehenderen Studien über die Lokalisierung der neuen Hauptstadt. Im Jahre 1948 wurde auf Grund des Berichtes dieser Kommission die Gegend endgültig festgelegt und 1953 eine amerikanische Firma mit den erforderlichen photogrammetrischen Erhebungen betraut. Auf Grund der ersten günstig lautenden Berichte wurde im Jahre 1955 die Kommission zur Planung des Baues und der Verlegung der Hauptstadt geschaffen, und am 31. Januar des folgenden Jahres erfolgte dann die definitive Festlegung der eigentlichen Stadt durch den neugewählten Präsidenten Juscelino Kubitschek.

Es wurde ein Preisausschreiben unter den Architekten des Landes veranstaltet. Von den 26 zeitgerecht eingereichten Arbeiten wurden fünf prämiert. Der erste Preis fiel der Arbeit des Architekten Lucio Costa in Rio de Janeiro zu, welche dadurch zur Grundlage des «Plano Piloto» geworden ist. Aber auch die vier anderen prämierten Arbeiten sollen zum Aufbau der neuen Hauptstadt herangezogen werden.

Die neue Hauptstadt Brasilia wird in der Einöde des Staates Goiaz, also im Herzen des Landes, errichtet, in einem bisher praktisch unbesiedelten Territorium von der Größe des Kantons Thurgau. Die neue Hauptstadt soll den bezeichnenden Namen Brasilia tragen. Dank ihrer Lage auf dem Hochplateau, 1172 Meter über dem Meeresspiegel, wird sie nur wenige Stunden im Tage intensive Wärmestrahlung empfangen; von 5 Uhr nachmittags bis 11 Uhr vormittags bleibt Brasilia europäisch kühl. Das Land ist hier leicht gewellt; Höhenunterschiede wie in Rio, die nur den Touristen anziehen, dem Städtebauer aber Kopfzerbrechen verursachen, gibt es hier nicht. Im Nordwesten in einer Entfernung von bloß 40 Kilometern, befindet sich bereits die Kornkammer Zentralbrasilien, nämlich die fruchtbaren Böden von Mato Grosso und Goiaz, auf denen heute schon intensiver Getreidebau und Viehwirtschaft getrieben werden. Tropenfrüchte wie Bananen, Orangen, Marmosetten (Carica papaya), Mangos und Abacate bringt der zukünftige Bundesdistrikt um die Hauptstadt bereits in reichlichen Mengen hervor. Eine Anzahl größerer und kleinerer Wasserläufe sowie die relativ hohe Niederschlagsmenge stellen die Wasserversorgung für das ganze Jahr sicher.

Günstig stellt sich auch die Energieversorgung des neuen Bundesdistrikts; ein projektierte Stausee von 48 Quadratkilometern Fläche wird ein Werk speisen, das eine Energiemenge zu liefern vermag, die auf weite Sicht für den Bedarf der neuen Hauptstadt ausreicht. Besonders günstig stellt sich die klimatische Situation. Die Höchsttemperatur im Sommer beträgt 35 Grad, liegt also beträchtlich unter der des Küstengebietes. Die absolute Mindesttemperatur im Winter beträgt plus 2 Grad, die mittlere Sommertemperatur 22 und die Wintertemperatur 19 Grad. Zur technischen Durchführung des Neubaus der Stadt ist eine eigene Gesellschaft, die «Novacap», gegründet worden mit doppeltem Sitz: in der alten Hauptstadt Rio de Janeiro und in der neuen, Brasilia. Die städtebauliche und architektonische Leitung liegt in den Händen des brasilianischen Architekten Oscar Niemeyer, der auf Grund seiner Bauten in New York, Berlin und in Brasilien selber als Fachmann internationalen Ranges gilt.

Bereits ist die öffentliche Meinung Brasiliens mobilisiert; wer einige Ersparnisse hat, setzt diese, dem Spiel- und Spekulationstrieb des Landes folgend, ein, um sich ein Baulos zu sichern. Die Hauptsorge der Planer galt dem Ausbau der Luftlinien. Angesichts der riesigen Distanzen von den anderen Großstädten ist ja vorläufig an den Bau von Eisenbahnlinien nicht zu denken; für den Personenverkehr kommen vorläufig nur das Flugzeug und der motorisierte Straßenverkehr in Frage. Seit etwa einem halben Jahre ist der Flughafen



Haben Sie Probleme bezüglich Fensterverschlüssen oder Oberlichtöffnern?

Dann Beratung durch die Spezialfirma

Schloß- und Beschlägefabrik AG.
Kleinslützel so

Telefon 061 / 89 86 77

Verkauf durch den Fachhandel

bereit; er hat eine Piste von 3,5 Kilometer Länge und 45 Meter Breite; das Aufnahmegebäude ist in Betrieb.

Ein Teil der Bauten hat provisorischen, ein anderer Teil bereits definitiven Charakter. Die Siedlung für die technischen und administrativen Beamten und Arbeiter wird zum Teil mittels vorfabrizierter Häuser erstellt; auch ein Großrestaurationsbetrieb für die Beköstigung der Arbeitnehmer und ein den heutigen Anforderungen entsprechendes Fremdenhotel sind im Bau.

Im Betriebe sind weiter ein Ambulatorium und ein modernes öffentliches Spital, eine Primarschule, eine mechanische Werkstätte, ein Sägewerk, eine Ziegelei, Benzintankstellen, Polizeiposten und ein Sportplatz. Es funktionieren fünf Banken, sechs Gasthöfe, zahlreiche Restaurants, Bäckereien, Lebensmittelgeschäfte, ein Schlachthof, je eine Transport- und Autotaxiunternehmung und eine große Anzahl von Ladengeschäften. Für die nächste Baustufe ist die Errichtung des «Bundeshauses» vorgesehen, das auch als Amtssitz des Bundespräsidenten dienen wird. Der ganze Bundesbehördenapparat soll so bald wie möglich von Rio nach Brasilia verlegt werden. Das wird einen neuen Anreiz schaffen für eine rasche Entwicklung des neuen Siedlungsgebietes. H. L.

Unterirdische Garagen

... in San Francisco

Neun Stockwerke unter die Erde ist eine erdbebensichere Garage in der Downtown von San Francisco erstellt worden. Sie wird von Deckenplatten und leichten Säulen aus Eisenbeton gebildet und mißt im Grundriß 84–42 m. In «La Technique des Travaux» 1956, Heft 5/6, sind die statischen Besonderheiten hervorgehoben, die darin bestehen, daß man in der Nähe einer freien Gebäudeecke, im Innern der Rampen, eine Schubwand angeordnet hat, die bis auf 12 m Höhe vorgespannt wurde. Sie hat mehr als die Hälfte der Horizontalkräfte aufzunehmen und wirkt wie ein riesiger Kragbalken von etwa 30 m Höhe. Ihr Querschnitt entspricht einem I von 11,2 m Höhe mit 61 cm Stegdicke und Flanschen von 1,83 x 1,83 m. Das Betonfundament, auf dem diese Wand ruht, hat eine Grundfläche von 12 x 22 m und eine mittlere Dicke von 2,30 m.

Die Fassaden der Garage sind offen ausgebildet, wiederum, um der Gefahr von Erdbeben entgegenzuwirken. In San Francisco hat 1906 ein furchtbares Erdbeben Tausenden von Menschen das Leben gekostet und riesige Zerstörungen in der Stadt verursacht. Der Fahrer parkiert seinen Wagen selbst. Es werden nur 32 Angestellte benötigt. Pro Minute können 20 Wagen ein- und ausfahren, und zwar auf zwei Einbahnverkehrsrampen.

... in Rom

Der Stadtrat von Rom hat die Pläne für die erste unterirdische Garage in der Ewigen Stadt genehmigt. Diese Garage soll unter der Piazza della Pilotta erstellt werden. Drei weitere derartige Garagen sind geplant (United Press).

... und in Zürich?

Wir lasen vor kurzer Zeit in der Tagespresse, daß von 15 Sondierungen für die neue Ufermauer des «Seepark-Projektes» bis heute 4 ausgeführt wurden und die Resultate aufmunternd seien: Nach maximal 15 Meter Seekreide folgt überall guter Moränengrund aus trockenem Kies und Sand. Architekt Werner Müller, der junge Initiator des «Seepark-Projektes», hat den Auftrag erhalten, die «städtebaulichen Bedürfnisse und Voraussetzungen» des Projektes zu prüfen. Er arbeitet zurzeit mit zwei Verkehrsplanern an der Projektierung der Verkehrsanlagen im Bereich des Projektgebietes. Durch die neue vorgeschobene Uferlinie würde dem See 80 000 Quadratmeter Terrain abgerungen. Vor allem würde dadurch eine unterirdische Garage mit Platz für 1500 oder 3000 Wagen geschaffen, je nach dem, ob man sie ein- oder zweistöckig bauen wird. Damit wäre endlich

ein Beginn gemacht, um aus der jeden Tag schlimmer werdenden Parkierungsmisere der Innerstadt herauszukommen. Aber wann beginnt man mit dem Bau selbst? Wieviele Jahre wird es nach Autobeginn noch dauern, bis die ersten Autos parkiert werden können?

Wo steht die Zürcher Verkehrsplanung im übrigen? Zwischen den beiden für Hoch- und Tiefbau verantwortlichen Ämtern herrscht eine ersprießliche Zusammenarbeit, wie wir sie im Zürich-Heft im Artikel «Probleme der Stadt- und Verkehrsplanung» darstellen konnten. Die Projekte für unterirdische Garagen unter der Limmat und unter dem Lindenhof liegen seit einigen Jahren bei den Behörden. Soweit sie nicht verkehrsplanerische Fragen präjudizieren, wie zum Beispiel die Unterfahrung der Limmat durch die Straßenbahn, steht ihrer Ausführung nichts anderes im Wege als die Finanzierung. Auch die Projekte für Parkhäuser auf der Escherwiese und bei der Geßnerbrücke sind von privater Seite ausführungsbereit. Hoffen wir, daß diesen Projektarbeiten nun bald der erste Spatenstich folgt. Zie.

Geistiges Kulturzentrum Europas in Delphi

Wie man einer kürzlichen Notiz in der Tagespresse entnimmt, wurde Delphi vom Europarat zum geistigen Kulturzentrum Europas gewählt. Dieser Beschluß wurde gefaßt, nachdem schon das Patronat über die Festspiele antiker Dramen von Delphi übernommen worden war. Man ging von der Idee aus, daß Delphi als antikes Kulturzentrum ohne jegliche politische Wichtigkeit der geeignetste Ort für einen internationalen Gedankenaustausch sei. Wie groß der Wunsch nach einer solchen Kulturstätte ist, bewies die große Besucherzahl aus allen Ländern anlässlich der Festspiele. Durch die Neuerstehung der Amphiktyonien soll ein Beitrag zur internationalen Völkerverständigung geleistet werden. Die griechische Regierung hat sich bereit erklärt, das nötige Gebiet in Delphi zur Verfügung zu stellen, wo jeder Mitgliedsstaat sein eigenes Quartier einrichten kann. Die Projektierung wird nach einem internationalen Wettbewerb den ausgezeichneten Architekten anvertraut. Die einzigen Bedingungen sind, daß die Projekte dem archäologischen Rat zur Genehmigung unterbreitet werden müssen und daß die Ausführung in einer vernünftigen Frist gewährleistet wird.

Nachdem der Präsident der kulturellen Expertenkommission des Europarates sich nach Griechenland begeben hatte, um an Ort und Stelle alle Einzelheiten abzuklären, wurde als Bauplatz das Terrain westlich des bereits vorhandenen Touristenhotels bestimmt. Das gewählte Gelände umfaßt etwa 10 Hektaren, so daß jeder Mitgliedsstaat seine Gebäude frei errichten kann.

Ferner ist ein Hauptgebäude geplant, wo Zusammenkünfte aller Teilnehmer und internationale Ausstellungen stattfinden können.

Sobald die Wettbewerbsbedingungen bekannt sind, werden wir diese in unserer Zeitschrift veröffentlichen.

Vom Wiederaufbau der Kaiser-Wilhelm-Gedächtnis-Kirche in Berlin

Wir haben in Heft 9/57 über das Resultat des vom Berliner Senat ausgeschriebenen Wettbewerbs berichtet. Nachdem die Chancen für Prof. Eiermann wegen des von ihm befürworteten Abbruchs der Kirchenruine sehr gering schienen, hört man heute, daß es den Bemühungen von Prof. Bartmang gelungen ist, Prof. Eiermann doch wieder in die Arbeiten einzuschalten. Die neuen Entwürfe enthalten die von den Berlinern so sehr geliebte Turmuine: Zwei Entwürfe liegen heute vor: bei beiden soll das neue Kirchenschiff westlich der Ruine liegen, also nicht dort, wo es ursprünglich lag. Man kann gespannt sein, wie sich der Kampf der Berliner um ihre Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche, deren arg zerstörter Turm von Eiermann als «Zigarrenstummel» bezeichnet worden war, ausläuft.