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

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 12 (1958)

Heft: 5: Bauten der Gesundheitspflege = Maisons de santé = Hospitals

Rubrik: Planung und Bau

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: 15.07.2025

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

Flachbedachung / Kantonsspital Zürich

Terrassenabdichtungen

Flachbedachungen

Grundwasserisolierungen

Gußasphalt

MEYNADIER

+CIE AG

Zürich Bern Luzern Lausanne

BARRA

afra

liches gilt für Frankreich, das kostbare Emaillearbeiten aus Limoges und Teppiche aus Aubusson zeigt, oder für Irland, das das berühmte Waterfordglass neben die bekannten handgewebten Tweeds stellt, so auch für Spanien, das als altes Traditionsland des Kunsthandwerks gilt und neben Schmiedekunst, Puppen und Textilien auch die bekannten Lederweinschläuche bringt, die heute noch in den ländlichen Fondas in Spanien allgemein verwendet werden.

Bei den auf der Messe ausstellenden Ostländern Polen, Rumänien und Ungarn findet die Volkskunst eine besondere Betonung neben dem übrigen Warenangebot.

Erfolgreiche BAUMA 58 in München

Die 5. Süddeutsche Baumaschinen-Ausstellung in München (22. bis 30. März) kann über ein sehr lebhaftes Geschäft berichten. Bereits am Eröffnungstag wurden namhafte Abschlüsse getätigt. Im Vordergrund stehen Straßenbaumaschinen aller Art, da man in der Bauwirtschaft allgemein mit befriedigenden Aufträgen für den Straßenbau sowohl im Inland als auch im Ausland rechnet. Die Voraussage von Präsident Ernst Liebergesell vom Zentralverband des deutschen Baugewerbes, daß die Bauunternehmer infolge einer gewissen Dämpfung der Bautätigkeit bestrebt sein werden, ihre Betriebe noch weiter zu rationalisieren, um Kosten zu sparen und konkurrenzfähiger zu sein, ist durch den Verlauf der BAUMA in vollem Maße bestätigt worden. Durch den Grünen Plan fließen dem ländlichen Bausektor neue Mittel zu, so daß das Baugeschäft in der Provinz und auf dem flachen Land mit neuen Aufträgen rechnet. Auch hier sind die kleinen und mittleren Unternehmer bestrebt, ihre Betriebe maschinell stärker auszurüsten. Auch diese Tendenz kommt auf der BAUMA zum Ausdruck. So berichten die Firmen, die Baumaschinen für den Klein- und Mittelbetrieb anbieten, über gute Geschäfte.

Von den Ausstellern wird hervorgehoben, daß die Besucher fast ausschließlich aus Fachkreisen kamen und daß die Verkaufsgespräche infolgedessen durchwegs auf der rein fachlichen Basis geführt wurden. Neben dem lebhaften Besuch aus dem Inland, vornehmlich aus dem süddeutschen Raum, verzeichnet die Ausstellung aber auch zahlreiche Besucher aus dem Ausland. Hier steht weitaus an der Spitze Österreich, gefolgt von der Schweiz, Italien, Holland, Belgien und Spanien. Eine Delegation von Bauingenieuren aus der Sowjet-Union studiert täglich und ließ auch auf einer Baustelle einige große Maschinen praktisch vorführen. Die Ausstellungsleitung verzeichnet ferner Besucher aus Nordafrika, dem nahen Osten und Indien. Besonderes Interesse finden auf der Ausstellung neue Verfahren, wie beispielsweise automatische Betondosierungsanlagen, neue Zug- und Arbeitsmaschinen für die Bauwirtschaft, Hochleistungsmaschinen für den Straßenbau, Planierraupen, Bodenvermörtelungsmaschinen, Neuheiten in der Vibrationstechnik.

Bemerkenswert ist auch, daß sich auf der BAUMA verschiedene ausländische Firmen um die Vertretung deutscher Baumaschinenfabriken im Ausland und zwar sowohl in Europa als auch in Übersee bemühen. Während der BAUMA wurde ein Kurzlehrgang zu dem Thema «Moderner Erd- und Straßenbau» durchgeführt. Der Lehrgang wurde von Ministerialrat Max Röthlein von der Obersten Baubehörde München durch einen Vortrag über das moderne Straßenwesen eingeleitet.

Ausstellung «Parken» in Brüssel

Im Rahmen der Brüsseler Weltausstellung ist vom 7. bis 15. Juni 1958 eine Sonderschau «Parken von Kraftfahrzeugen» geplant. Sie gliedert sich in:

1. ausgeführte und geplante private Bauprojekte (Städtebau),
2. gemeindliche Bauprojekte (Städtebau),
3. Inneneinrichtung von Parkbauten (Großgaragen),
4. Überwachungsgeräte für parkende Fahrzeuge auf öffentlichen Verkehrswegen (Parkuhren).

DB

Planung und Bau

Rationalisierung im französischen Baugewerbe

Im Vorjahr wurden in Frankreich 260 000 Wohnungen gebaut gegenüber 70 000 vor sechs Jahren. Der Fortschritt ist unverkennbar, aber völlig unzureichend. Es sollen in diesem Jahr 300 000 Wohnungen neu erbaut werden und dieses Bau-Ausmaß müßte in den nächsten zehn Jahren beibehalten werden, wenn man die Wohnungsmisere in Frankreich überwinden will. Indessen steht es heute schon fest, daß dies nicht realisierbar ist. Es fehlt sowohl an Baumaterial als auch an Bauarbeitern und die Frage, ob es nicht möglich wäre, ausländische und da vor allem deutsche Baufirmen zumindestens zum sozialen Wohnbau heranzuziehen, wurde mehr als einmal in der letzten Zeit gestellt.

Während sich der Rythmus der Konstruktion in den letzten sieben Jahren verdreifacht hat, stieg die Zahl der Bauarbeiter nur um 20%. Kann man aus dieser Entwicklung eine Industrialisierung der Baumethoden ableiten? Heute noch ist das Kleingewerbe im Baubetrieb vorherrschend, die Struktur hat sich in den letzten Jahren kaum verändert. Von den 219 571 Betrieben haben 110 500, also mehr als 50% überhaupt keinen Arbeiter. 88 450 (40,35%) beschäftigen 1 bis 5 Arbeiter. Jeder Bauunternehmer hat seine Spezialität. Er ist entweder Zimmermeister oder Maurer oder Maler, aber er liefert nicht ein Fertigprodukt. Erhöht er seine Produktion, dann geschieht das immer innerhalb des engen Rahmens seiner besonderen Berufsqualifikation. Es hindert ihn kein Gesetz, über seiner besonderen beruflichen Spezialität zu einem Unternehmen zu werden, das alle Berufsgruppen des Bauwesens erfaßt. Es haben sich indessen nur ganz wenige Unternehmen zu diesem Schritt entschlossen.

Eine der Voraussetzungen für eine erfolgreiche Industrialisierung liegt in der Kontinuität. Die Produktivität im Baubetrieb bedingt überdies eine bedeutende Reduktion der Bautypen. Die sogenannte «Préfabrication» wird in Frankreich viel diskutiert, aber die Voraussetzungen zu ihrer Anwendung sind in großem Ausmaß heute noch nicht gegeben. Die Vorzüge dieser Methoden wurden erkannt, sie ersparen bis zu 50% Arbeitskraft, was um so größere Bedeutung hat, als es an Bauarbeitern mangelt und die Kostensenkung könnte 25% erreichen. Man hat indessen errechnet, daß in Frankreich die Einrichtung einer Fabrik für vorfabriziertes schweres Baumaterial den Bau von mindestens 1000 Wohnungen im Jahr im Umkreis von höchstens 50 Kilometer von der zu errichtenden Fabrik bedingt. Solche Voraussetzungen sind nur selten gegeben.

Aber auch die Prefabrikation leichter Baumaterialien und kleiner Wohnhäuser stößt in Frankreich auf erhebliche Schwierigkeiten. Der Franzose ist ja überaus individuell eingestellt, er will, wenn er es verhindern kann, keine Villa im gleichen Stil haben wie sein Nachbar, er haßt alles Uniforme und glaubt, daß er seinem Haus, auch wenn es noch so klein ist, eine persönliche Note geben muß. Obgleich in Frankreich in den letzten Jahren tausende von Villen und Kleinhäusern erstellt wurden, gibt es nur wenige Unternehmer, die sich mit der Herstellung von kleinen

«Egli» der beste Schwellendichter

unsichtbar zum Einnuten
aufgesetzt mit elox. Aluminiumsockel

Automatischer Türabschluß für schwellenlose Türen

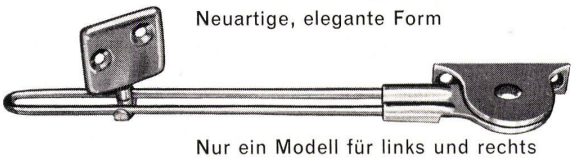
Auch zum Einbau in Pendeltüren, automatische und Schiebetüren sehr geeignet

Schützt gegen Schall und Zugluft

Rostsichere, solide Ausführung und sichere Funktion Einfachste Montage

Der Dichter ist regulierbar bis 25 mm Maßdifferenz vom Boden bis Unterkant Türe

Fenstersteller «Egli»
Neuartige, elegante Form



Nur ein Modell für links und rechts

Kellerfenster Metallfensterbänke
Stab- und Gitterroste Teppichklopftische
Klosettpapierhalter «Egli»

Albert Egli, Metallbau
Schwerzenbach ZH

Telefon 051 / 97 12 71

Fertighäusern befassen. Die Prefabrikation steckt in den Kinderschuhen und vorfabrizierte Villen und Pavillons werden zum Teil aus Österreich und Schweden importiert. Die Preise der in Frankreich selbst hergestellten Fertighäuser erreichen im übrigen, da nicht eine große Serienerzeugung möglich ist, jene der von den Bauunternehmern direkt gebauten Villen.

Es fehlt nicht an anderen Versuchen, die Struktur der Unternehmen zu ändern, Arbeitsmethoden zu rationalisieren, dem «planning» mehr Aufmerksamkeit zuzuwenden. Nur wenige größere Betriebe führen entsprechende Veränderungen durch. Für die Mehrzahl der Kleinunternehmen ist eine Industrialisierung, die mit der Anschaffung neuer Maschinen verbunden ist, sinnlos. Zum Teil fehlen die finanziellen Voraussetzungen dafür, zum Teil die Sicherheit, daß eine Amortisierung in absehbarer Zeit möglich sein wird. Die wirtschaftlichen Verhältnisse sind in Frankreich zu ungewiß und wenn heute eine Deflationsperiode kommt, dann können all die kleinen Bauunternehmen die heute vielleicht für ein, ja selbst zwei Jahre im voraus Arbeitsvorhaben verfügen, in kurzer Zeit ohne Beschäftigung sein. Aber es kam innerhalb des Baugewerbes selbst zu Versuchen, auf gemeinschaftlicher Basis eine Verbesserung der Produktivität zu erreichen. In etwa 20 französischen Departementen fanden sich Maurer, Dachdecker, Zimmermeister und Plombierer zu Arbeitsgemeinschaften zusammen, um Bauvorhaben zu übernehmen und in Gemeinschaftsarbeit auszuführen. Es handelt sich vor allem um die Erstellung von billigen Wohnhausbauten und kleineren Pavillons. Im Departement des Jura ermöglichte eine Serienherstellung von zweihundert Pavillons eine Reduktion der Herstellungspreise um 300 000 fr. oder 15% pro Wohnung. Im Departement der Marne kam man durch diese Gemeinschaftsarbeit einzelner Gewerbestände zu einer Kostenermäßigung von 20%. Diese Ermäßigungen werden einerseits durch den Großeinkauf von Baumaterialien möglich, anderseits verzichtet man auf den Architekten da es sich um laufende Plantypen handelt, die hundertfach wiederholt werden. Die «Centres artisanaux d'études techniques» sind offenbar für die französischen Verhältnisse der beste Weg, zu einer Rationalisierung der Baumethoden zu kommen. J. H. Paris

Neuer internationaler Flughafen für New York

Neue 60-Millionen-Dollar-Konstruktion soll der Entwicklung des Flugwesens gerecht werden

Von unserem New Yorker Korrespondent

Eine Flughafen-Stadt ist im Begriff in New York zu entstehen — und als Gerüst und Unterlage dafür dient der bereits bestehende New York International Airport von Idlewild, Queens. Der erste Schritt ist die Entwicklung von ganz modernen Flughafen-Anlagen für den Passagierverkehr — für einen Betrag von 60 Millionen Dollar.

Terminal City

Leitende Beamte der «Port of New York Authority», an ihrer Spitze Bayard F. Pope, der geschäftsführende Vorsitzende dieser Behörde, haben vor kurzem die Neugestaltung dieser «Terminal City» beschrieben. Mit Hilfe der neuen Bauten und Einrichtungen soll es gelingen, 140 Flugzeuge zur selben Zeit zu bedienen.

Die Planung der neuen Flughafenstadt weist ganz neuartige Züge auf. Ein «International Arrival Building» hat die Länge von elf Stadtblocks. Zwei Gebäude für die Fluggesellschaften schließen sich an.

Ein Hauptteil der neuen Gebäulichkeiten soll im nächsten Jahr vollendet sein. Die Ausgestaltung des ganzen Projektes soll fünf Jahre dauern. Es wird erwartet, daß im Jahr 1960 nicht weniger als 16 500 Angestellte und Arbeiter an dem internationalen Flughafen beschäftigt sein werden, mit einer jährlichen Lohnliste von 82 Millionen Dollar. Für 1965 werden insgesamt 18 500 Angestellte erwartet, mit einer Lohnliste von 100 Millionen Dollar. Das wäre fast das Doppelte des heutigen Standes mit 10 162 Flughafen-Angestellten und einer jährlichen Lohnliste von 54 Millionen Dollar.

Als architektonischer und landschaftlicher Berater wurde Wallace K. Harrison zugezogen, der international bekannte Architekt. Er war maßgebend bei der Gestaltung von Rockefeller Center, dem Gebäude der United Nations und anderen modernen Bauten beteiligt. Sein Einfluß wird die Außenarchitektur auch der kleineren Zweckbauten einem einheitlichen Stilgedanken einordnen. Die Pläne für die neuen Gebäude wurden von der weltbekannten Architektenfirma Skidmore, Owings and Merrill ausgeführt, die u. a. das neue, moderne Lever Haus an New York's Park Avenue erbaut haben.

8,5 Millionen Fluggäste

Die neue Flugstadt in Idlewild wird die schönste, modernste und leistungsfähigste Flugplatzanlage der Welt sein. Alles ist darauf berechnet, dem stetig zunehmenden Umfang des internationalen und Langstrecken-Flugverkehrs auf jeden Fall gerecht zu werden. Der Flughafen in Idlewild wurde 1943 eröffnet. Im Jahr 1949 benutzten ihn 223 000 Fluggäste, 1954 bereits fast 3 Millionen. Für 1960 wird eine Gesamtzahl von über 7 Millionen Fluggästen erwartet, und für 1965 eine Ziffer von über 8 510 000 Fluggästen. Das ist nahezu eine Verdreifachung der Ziffer für 1954. Und es soll dafür gesorgt sein, daß auch der verdreifachte Verkehr sich reibungslos abspielen kann.

Die Flugpassagiere, die ihre Fahrt am New Yorker Internationalen Flughafen beginnen oder beenden, können direkt zu dem individuellen Flugbahnhof (terminal) ihrer eigenen Fluglinie gehen, und direkt von dort zur Transportmöglichkeiten nach der Stadt. Dabei sollen sie möglichst geringe Strecken zu Fuß zurücklegen müssen. Flugpassagiere dieser Gruppe machen 85% aller Flugpassagiere aus.

New York als Mittelpunkt des Weltflugverkehrs

Der internationale Flugverkehr hat in den letzten zehn Jahren einen geradezu enormen Aufschwung genommen. Besonderen Antrieb gab ihm die Einführung des «tourist-service» im Jahr 1952 mit seinen anziehenden verbilligten Fahrpreisen. Die Möglichkeiten des Flughafens und Flugverkehrs, die noch vor wenigen Jahren als angemessen erschienen, sind heute weit überholt.

In der kurzen Zeitspanne von sechs Jahren wurde der Internationale Flughafen von New York der Mittelpunkt der Flugstrecken der Welt. Hervortretend ist seine Bedeutung als größter Flughafen auf der wichtigen Nord-Atlantik-Route. Er wird regelmäßig von 24 amerikanischen und internationalen Fluglinien benützt. Im Vorjahr wurden dort außer den über 3 Millionen Flugpassagieren rund 90 Millionen Pfund Lastverkehr erledigt (für 1960 erwartet man 175 Millionen Pfund) und 30 Millionen Pfund Luftpost (für 1960 erwartet man 65 Millionen Pfund).

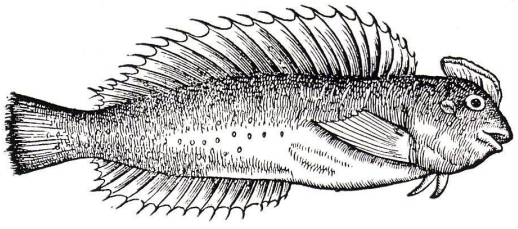
Gegenwärtige Gebäude

Die jetzt in Idlewild bestehenden Gebäude sind Hangars Nummer 1 und 2, jeder mit einer Größe von 300 zu 170 Fuß. Von den Hangars 3, 4 und 5 ist jeder 300 zu 218 Fuß groß. Das Federal Building wurde um 5 Millionen Dollar erbaut. Das «Temporary Terminal Building» (das im neuen Plan durch ein endgültiges ersetzt werden soll) kostete 3,2 Millionen Dollar. Darin befinden sich die Warteräume für Passagiere, Restaurants, Flugbillett-Schalter, die Direktion, die Zollabfertigung und andere Regierungsstellen. Die zwei neuen Hangars 6 und 7 wurden 1953 und 1954 errichtet. Die Errichtung des Kontrollturms kostete 1 Million Dollar. Er wird einen Teil des endgültigen Terminalgebäudes bilden. Dazu kommen verschiedene technische Bauten, und die Anlagen für Benzin-, Öl- usw. -Zufuhr mit einer Kapazität von 4 Millionen Gallons (1 Gallon ist etwas weniger als 4 Liter).

Unter Konstruktion sind die Hangars 8 und 9, jeder für 5 Millionen Dollar, der

Aus Conrad Geßners ICONES ANIMALIUM AQUATILIUM, gedruckt bei Froschauer in Zürich anno 1560.

Ein Art der Seelerchen



I

Singen kann er nicht, fliegen kann er auch nicht, und doch trägt er diesen fröhlichen Namen. Heiter, beschwingt, lerchenfrisch ist sein Wesen.

Kennen Sie die Lamellenstoren*? Hinter Lamellenstoren ist auch Ihnen wohl wie diesem Fisch im Wasser.

*Architekten mit grosser Erfahrung nennen unsere Firma die führende Fabrik für Lamellenstoren.

Sunway-norm zum Raffen, als Licht- und Wärmeschutz.

Norma-roll zum Rollen, als Licht-, Wärme- und Wetterschutz.

Verlangen Sie Prospekte

Metallbau AG Zürich 47

Anemonenstrasse 40, Telephon (051) 52 13 00

Fabrik für norm-Bauteile, Lamellenstoren, Betriebseinrichtungen

Hangar 11 für 1½ Millionen und ein industrielles Gebäude.

Geplante Gebäude

Die neu geplante Erweiterung wird vor allem aus folgenden Baulichkeiten bestehen:

1. Das bereits erwähnte, dreistöckige International Arrival Building mit zwei anschließenden Gebäuden für ausländische Fluglinien. Dieses Gebäude wird 15 Millionen Dollar kosten, es wird als erstes errichtet.
2. Sieben Terminal-Gebäude für amerikanische Fluglinien. Jedes dieser Gebäude wird etwa 5 Millionen Dollar kosten.
3. Ein Netzwerk von Straßen, Taxiways, vier große Parkplätze, Zweckbaulichkeiten usw. Diese Bauten werden auf rund 15 Millionen Dollar zu stehen kommen.

Folgende Vereinigte Staaten-Fluglinien werden in dem neuen erweiterten Flughafen von New York tätig sein: American Airlines, Inc., Eastern Air Lines, National Airlines, Inc., New York Airways, Northwest Airlines, Inc., Pan American World Airways, Inc., Resort Airlines, Riddle Airlines, Trans Worls Airlines, Inc., und United Air Lines.

Dazu kommen die folgenden Fluglinien, die unter einer ausländischen Flagge arbeiten: Aerolineas Argentinas (FAMA), Air France, Avianca, British Overseas Airways (BOAC), Iberia-Lineas Espanolas, Israel National Airlines, KLM-Royal Dutch Airlines, Linea Aeropostal Venezolana (LAV), Linee Aeree Italiane (LAI), Loftleider-The Icelandic, SABENA-Belgian Air Lines, Scandinavian Airlines System (SAS), Swissair, Trans-Canada Air Lines (TCA).

Der Kontrollturm

Vor den zehn Passagier-Terminal-Gebäuden befindet sich ein großer Platz von 160 Acres, mit einer großen reflektierenden Wasserfläche (lagoon). Das überragende Wahrzeichen der Flughafen-Stadt wird der Kontrollturm sein, der elf Stockwerke hoch in die Luft reicht und bereits existiert. Dieses Nervenzentrum des ganzen Flughafens wird durch eine erhöhte Promenade mit dem International Arrival-Gebäude verbunden sein. Die Fassade des Kontrollturms wird in Stil-Übereinstimmung mit den andern, neu zu errichtenden Gebäuden gebracht werden.

Die neu geplante Anlage soll an Geräumigkeit und Großartigkeit alles Vorhandene übertreffen. Diese Tendenz läßt sich aus der Tatsache ersehen, daß auf dem neu geplanten Fluggelände 140 Flugzeuge zu gleicher Zeit beladen und entladen werden können.

Man vergleiche das mit dem jetzigen Zustand in Idlewild; höchstens 29 Flugzeuge lassen sich jetzt gleichzeitig beladen und entladen. Dabei ist letztere Zahl immerhin um elf höher als in La Guardia Field und um 13 höher als auf dem Newarker Flughafen. Ein einziges Gebäude, von dem aus 140 Flugzeuge gleichzeitig zu behandeln wären, würde ein Depot von mindestens 2 Meilen Länge erfordern. Aus diesem Grunde wurde der Plan angenommen, wonach die Flugzeuge der einzelnen Linien gesonderte Hangars haben.

Die Fluglinien sind an der Finanzierung des neuen Planes nicht direkt beteiligt. Finanziert werden die Neugestaltungen durch eine neue Bonds-Ausgabe, die von der Port of New York Authority veranlaßt wird.

Die Parkplätze werden nach ihrer Vollendung einen Raum von insgesamt 50 Acres einnehmen und Raum für 6000 Autos bieten. Dr. W. Sch.

Städtebauliche Neuerungen in Monte Carlo

In Monte Carlo beginnen demnächst umfangreiche städtebauliche Arbeiten, die drei Jahre in Anspruch nehmen werden. Die wichtigste Arbeit gilt der Untertunnelung der Stadt für die Bahnstrecke Nizza-Ventimiglia. Der unterhalb des Kasinos gelegene Bahnhof von Monte Carlo wird daher verschwinden. Die Umleitung des Bahngeleises erstreckt sich auf rund 3,5 km. Für den Tunnelbau betragen die Kosten an die 2 Mia Francs.

Buchbesprechungen

Der offene Kamin

Verlag Julius Hoffmann, Stuttgart. 148 Seiten mit vielen Abbildungen. sFr. 42.75

Feuer und Wasser, die primitiven, ursprünglichen Elemente, stehen dem heutigen Menschen nahe. Es gibt kaum ein modernes Einfamilienhaus in Stadtnähe, welches nicht ein Schwimmbassin sein eigen nennt. Dabei ist es unnötig, an die romantisch-Heimatstil betonten Brunnen und Wasserbecken zu denken, welche mit einem echten Ausdruck der Zeit nichts zu tun haben. Doch die geschwungenen, die betonierten Allerwelts-Bassins mit ihrem blau- oder grünbemalten Innern lassen sich nicht einzig aus dem Sportbedürfnis oder dem Geltungstrieb ihrer Besitzer erklären. Wer genau zusieht, bemerkt alsbald, daß in den meisten Fällen kein Spiel mit der Wasserkraft, kein Pröbeln mit der Form der Einfassung vorkommt, sondern daß uns jene Wasserflächen am besten gefallen, in welchen das Wasser an sich, seine Spiegelung, seine Wellen, sein Glanz, seine Klarheit zur Geltung kommen. Wir wünschen – im Gegensatz zu den Wasserspielen früherer Zeiten – keine Kunst oder Künsteleien. Wir wünschen vielmehr das Element an sich, die Naturkraft, vom Menschen unverändert; denn im Gegensatz zur technisierten, zur geformten, zur plastic- und motorüberlasteten alltäglichen Umgebung wird uns das unveränderte, unbeeinflußte Urelement zum erholenden und notwendigen Erlebnis.

Dem Schwimm-Bassin steht das Kamin gegenüber. Es verdankt seine heutige Beliebtheit demselben menschlichen Bedürfnis, sich vor der beunruhigenden Technik und Atomkraft zur Natur und zur Primitivität zu flüchten. Der Kult des Bratens am offenen Feuer, die unzähligen Varianten von Gartenkaminen und Gartengrills, von Cheminées in Wohnhallen, Ateliers und Wohnräumen, die Feuerstellen aller Art, – was sind sie anderes als Flucht zur Natur? Selbst der vertrocknetste Hausbesitzer hat heute eingesehen, daß er eine Wohnung mit Cheminée um einiges teurer vermieten kann als eine solche mit Kachelofen. Unter den ersten Fragen von Hauskäufern steht die nach dem Kamin. Ein flackerndes, lebendiges Feuer im Hause ist ein modernes Bedürfnis.

Es sind nun auch hier nicht nur die romantischen und kitschigen Architekten, die dieser Anforderung Rechnung tragen. In einem reich bebilderten Band «Der offene Kamin» hat soeben der Verlag Julius Hoffmann in Stuttgart einen Überblick über mehr als hundert Cheminée-Formen vorgelegt. Obwohl zweifellos nicht alle unsern Beifall finden, obwohl eine ganze Reihe weiterer Beispiele fehlen, während die vorhandenen nicht alle notwendig sind, obwohl wir also verschiedene Einwände zu machen haben, zeigt der Band doch, wie sehr wir uns heute mit dem offenen Feuer auseinandersetzen. Er zeigt auch, auf welche Weise Architekten wie Marcel Breuer, wie der junge Schweizer Gisel, wie Finn Juhl, Richard Neutra oder der Italiener Parisi (um bei den im Bande Aufgeführten zu bleiben) ihre Kaminideen durchführen: Marcel Breuer behandelt das Cheminée wie ein Möbel des Wohnraums, das sich ebenso rauh gebärden soll wie es dem Bändiger eines Elementes zukommt; er errichtet es aus Zyklopenmauerwerk, das sich aus den