

Objekttyp: **Advertising**

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

Band (Jahr): **14 (1960)**

Heft 11

PDF erstellt am: **27.06.2024**

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.

Auch bei Nestlé:

POLYGLASS

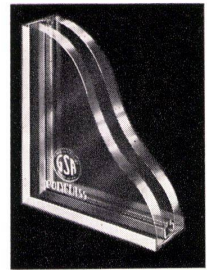
Für ihr neues Verwaltungsgebäude in Vevey hat die Nestlé S.A. über 4500 Quadratmeter Isolierglas POLYGLASS aus «Duplex»-Spiegelglas verwendet. POLYGLASS verdankt diese bedeutende Referenz unter vielen anderen seinen besonderen Vorteilen:

Unerreichte Solidität
Hervorragende thermische und akustische Isolation
Größte Sicherheit
Verzerrungsfreie Durchsicht.

Bitte verlangen Sie eine ausführliche Dokumentation und Referenzliste.
Verkauf durch den Glasgroßhandel.

Herr Prof. Jean Tschumi, Arch. SIA, F.A.S., Universität Lausanne, erhielt den Reynolds-Gedenkpreis 1960 für das Verwaltungsgebäude Nestlé

(Photo Eric Ed. Guignard, Vevey)



Réalisations RICHARD

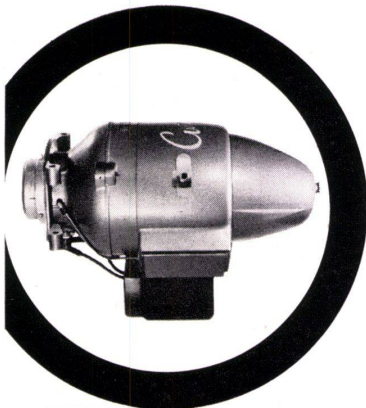


Generalvertreter:

O. CHARDONNENS

Genferstraße 21, Zürich 27,
Telefon 051 25 50 46

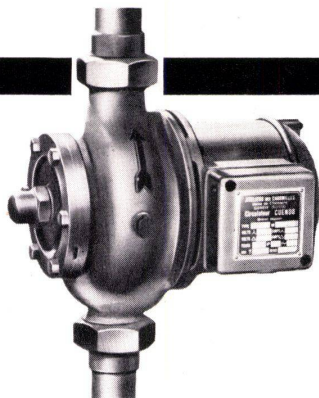
LES GLACERIES DE LA SAMBRE S.A.
AUVELAIS, BELGIEN



Wünschen Sie:
angenehme Wärme,
sparsamen Betrieb
Komfort...
bestimmt,
nicht wahr?

Dann wählen Sie
ohne Zweifel:
**CUÉNOD - Brenner Typ
SUPER-DELTA
CUÉNOD - Umwälzpumpe**

Sie sind geräuschlos,
betriebssicher und geben
Ihrem Heim die eigentliche
«Komfort-Versicherung»
bei niedrigsten Heizkosten.



ATELIERS DES CHARMILLES S.A.
USINE DE CHATELAINE
CHATELAINE-GENEVE TEL. 022 / 33 24 40
ZÜRICH 5 NEUGASSE 116 TEL. 051 / 42 51 16



Schalkar Glasbausteine

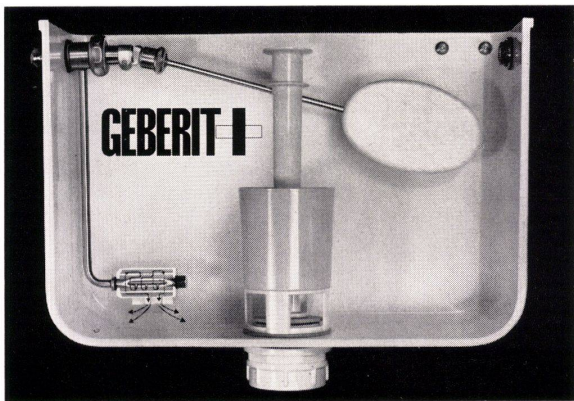
Lichtdurchlässig, isolierend, schalldämmend, hygienisch, wetterbeständig, lange Lebensdauer. — Wir versetzen mit eigenen, speziell geschulten Fachkräften.

F. J. Obrist Söhne AG

Reussinsel, Luzern, Tel. 041 / 211 01

glas obrist luzern

Qualität darf niemals Sache des Zufalls sein!



1 Für Betriebssicherheit und lange Lebensdauer gibt die einfache Konstruktion aus korrosionsbeständigem Material Sicherheit

Der GEBERIT-Spülkasten ist ein Produkt 50-jähriger Erfahrung im Spülkastenbau. Die Funktion ist denkbar einfach. Sich abnützende Teile gibt es nicht.

Das Herz des Spülkastens ist das Schwimmventil. Die bewährte, kräftige Konstruktion funktioniert zuverlässig; der Wasserstand ist höchst einfach regulierbar.

Hunderttausende von GEBERIT-Spülkasten im In- und Ausland, in Europa und Übersee, bewähren sich in allen Druck- und Wasserverhältnissen, selbst im aggressivsten Chlor- und Kalkwasser.

GEBERIT — der Qualitäts-Spülkasten — schließt deshalb Reparaturen praktisch aus.

GEBERIT

GEBERIT+CIE Rapperswil am Zürichsee 055/2 03 44

Städtebau und Wohnungsbauprobleme in Paris

Zu Paris gehören noch 206 Gemeinden und Ortschaften (80 im Département Seine, 120 im Département Seine et Oise und 6 im Département Seine et Marne). Sie bilden zusammen die «Région Parisienne». Frankreich zählte 1957 43 854 000 Einwohner, die Pariser Region allein 7 840 000. 17,8% der Einwohner des Landes leben hier auf 2,2% des nationalen Territoriums. Und diese Zahl wächst ständig. Von 1955 bis 1956 stieg sie um 112 000, von 1956 bis 1957 um 182 000. Jede Neuinstallation einer Familie in dieser Region kostet die Öffentlichkeit mindestens 3 Millionen Altfrancs. Während sich die Bevölkerungszahl von 1946 bis 1957 in Frankreich um 8,27% erhöhte, stieg sie in der Pariser Region um 17%.

Die französische Hauptstadt ist das wirtschaftliche, politische und kulturelle Zentrum des Landes. In der Pariser Region sind 64% der Privatindustrie konzentriert; 44% der chemischen, 51% der mechanischen und 51% der Automobilindustrie haben hier ihre Fabriken; 76% der Versicherungsgesellschaften, 51% aller Banken und 83% aller Presseerzeugnisse werden in der Pariser Region ediert und gedruckt. Paris wächst von Jahr zu Jahr, und von Jahr zu Jahr werden die städtebaulichen Probleme unlösbarer. In Paris selbst erreicht die Wohndichte fast 1000 Einwohner pro Hektar.

Diese Entwicklung führte vor allem zu einer Überbevölkerung der sogenannten «Quartiers insalubres» und hatte einen derart dichten Verkehr zur Folge, daß eine allgemeine Paralyse des Straßenverkehrs kaum vermieden werden kann, wenn man nicht bald Abhilfe schafft. Die öffentlichen Einrichtungen werden angesichts des Bevölkerungszuwachses immer ungenügender, und dies trotz bedeutender öffentlicher Investitionen zum Ausbau dieser Einrichtungen. Eine Wohnungskrise ist unter solchen Voraussetzungen nur natürlich. Die Häuser sind alt, ohne Komfort und entsprechen vor allem nicht mehr den Bedürfnissen einer Bevölkerung, deren Lebenshaltung sich ständig verbessert.

Man zählt in Paris 2 380 000 Wohnungen; mehr als 300 000 davon befinden sich in Häusern, die über 100 Jahre alt sind. Etwa 400 000 Wohnungen verfügen nicht über Fließwasser, 1 176 000 haben kein eigenes WC, 1 380 000, das heißt mehr als 60%, bestehen nur aus 1 oder 2 Räumen und sind überbevölkert.

Die Lösung der städtebaulichen Probleme haben alle zuständigen Behörden seit langem beschäftigt, und sie steht auch heute noch auf der Tagesordnung. Ein Dekret vom 31. Dezember 1958 beschloß den Entwurf eines «Plan d'urbanisme», nachdem schon zwei Jahre vorher

ein «Plan Directeur» gutgeheißen wurde. Sechs Zonen wurden auf dem Stadtplan bezeichnet, wobei man vom Standpunkt ausging, daß die Universität das linke Seineufer als ihre «Heimat» betrachtete, Handel und Industrie stets auf dem rechten Ufer konzentriert waren, während sich die Verwaltungszentren und die ausländischen Dienste um das Parlament gruppierten. Aber nun gibt es zwei Hauptprobleme. Nr. 1 der Verkehr, Nr. 2 der Wohnungsbau. Wer heute mit dem Wagen nach Paris kommt, wird alsbald erkennen, wie dringend die Lösung der Verkehrsprobleme in der französischen Hauptstadt ist. 1958 betrug der Automobilpark von Paris 600 000 Wagen. Das Maximum der Stationierungsmöglichkeiten entlang den Trottoirs erreicht 210 000 Wagen.

120 000 Automobile können in den bestehenden Garagen untergebracht werden. 40 000 Wagen zirkulieren während der Zeit des stärksten Verkehrs. Man kann an diesen wenigen Zahlen ermessen — wenn man es nicht aus eigener Erfahrung weiß —, wie es fast unmöglich ist, seinen Wagen in Paris zu parkieren. Der «Plan d'urbanisme» sieht den Bau von 152 km Hauptverkehrsstraßen vor, um den Verkehr in Paris zu entlasten. Zugleich sollen Parkplätze für 175 000 Wagen geschaffen werden. Die Verwirklichung dieses Projektes kostet 1000 Milliarden Altfrancs. 37 000 Wohnungen müßten abgerissen und neu aufgebaut werden, um den Bau der Straßen zu ermöglichen. Der Hauptpunkt des Programms wäre die Konstruktion einer sogenannten «express way», einer «Rocade intérieure», die von der Porte d'Asnières ausgehen, über den Gare d'Est, Maine Montparnasse führen und bei der Metrostation Ranelagh ihren Abschluß finden würde und den gleichzeitigen Verkehr von vier Reihen Automobilen ermöglichen sollte. Aber das Projekt wurde vom Pariser Gemeinderat nicht akzeptiert, weil die finanziellen Chargen zu groß sind und man nicht weiß, wie es möglich sein soll, die nötigen 37 000 Wohnungen neu aufzubauen. Die beschlossenen oder befürworteten Pläne für den Pariser Städtebau liegen nach wie vor in den Mappen der Architekten der Stadt Paris. Man geht bei der Realisierung von Lösungsversuchen sehr langsam vor. So wird gegenwärtig der «Boulevard Périphérique de Paris» ausgebaut, der zwei Chaussees von je 10,5 m Breite aufweist und einen rapiden Verkehr ermöglichen wird. Die Autoroute Süd-Paris, die erst vor kurzem eröffnet wurde, beginnt und endet an den Boulevards Périphériques und ermöglicht ein rasches Verlassen der Stadtzone. Aber die Realisierung derartiger Teilobjekte schafft schon im Hinblick auf die rasche Vergrößerung der Bevölkerungszahl keinen Ausweg. Wohl wirken die Behörden gegen diesen Bevölkerungszuwachs durch eine Intensivierung der Entflechtung der Pariser Industriebetriebe. So wird die Dezentralisierung von Großbetrieben in die Provinz außerordentlich begünstigt; auch die Administration will mindestens zum Teil das Zentrum von Paris verlassen und an die Peripherie auswandern; es wird bereits eine Dezentralisierung der höheren Schulen organisiert, und die Neuerstellung von Fabriken sowie die Grün-