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

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 21 (1967)

Heft: 12: Bauen in England = Construction en Angleterre = Building in England

Rubrik: Kongressbericht

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: 12.07.2025

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

Was sind bakelisierte Sperrholz platten?

Kochwasserfest verleimte Sperrholzplatten werden beidseitig mit einem Bakelit-Film überzogen und wirken dadurch sehr ästhetisch. Dieses Veredlungsverfahren sowie die bestbewährte, kochwasserfeste Verleimung verleihen der Sperrholzplatte eine geradezu erstaunliche Widerstandsfähigkeit gegen alle Witterungseinflüsse

Eigenschaften:
- durch die Bakelisierung wird die Oberfläche absolut wasserabstossend
- die Haltbarkeit wird dadurch soweit vergrössert, dass in vielen Fällen kein besonderer Oberflächenschutz mehr erforderlich ist
- gute thermische Isolationswirkung und günstige akustische Eigenschaften
- gutes Stehvermögen, hohe Festigkeit bei geringer Dicke und sehr niedrigem Gewicht
- grossflächig und deshalb arbeitssparend

Anwendungsgebiete:
- Holzbauten aller Art
- Wohn- und Wochenendhäuser
- vorfabrizierte Elemente, die in kürzester Zeit an Ort und Stelle zusammengesetzt werden können
- Baracken, Kioske, Werk-Kantinen.
- Umkleidekabinen in Strandbädern und auf Sportplätzen
- Fassadenverkleidungen
- Schiff- und Bootsbau
- Wohnwagen- und Waggonbau
- Verpackungskisten für feuchte oder feuchtigkeitsempfindliche Güter
- Betonschalungen etc.

Lieferbare Holzarten und Grössen:

Holzarten:	Okumé Limba Buche	
Dimensionen:	Okumé und Limba	220 x 125 cm und 255 x 125 cm
	Buche	220 x 125 cm je 4 bis 40 mm dick
Lieferung:	durch den Fachhandel	

Zur Lösung aller Probleme über Anwendung oder Verarbeitung von bakelisiertem Sperrholz, steht Ihnen der kostenlose Beratungsdienst zur Verfügung
Keller + Co AG Klingnau 056 45 27 70

Keller+Co AG Klingnau

neue Art und Weise gelöst sind: ein Vertikalsystem, das wir (Kraemer, Strizic, Witt) für den Wettbewerb Berlin-Tegel vorgeschlagen hatten, und ein Linearsystem, das sich aus der schon erwähnten Forschungsarbeit an meinem Lehrstuhl ergeben hat.

Bei dem vertikalen System sind alle Funktionen übereinandergelegt. Dadurch wurden alle Kreuzungen der Wege vermieden, die Wege verkürzt und der Verkehr dekonzentriert. Für Vorfahrten aller Art (Personenwagen, Taxi, Bus) bieten sich ohne Schwierigkeiten die notwendigen Längen (Bild 9). Die schwierigen Hauptforderungen, Vorfahrt und Parkplätze einerseits, die Position andererseits so nah wie irgend möglich an die Abfertigung zu legen, können in diesem System leicht erfüllt werden. Der Grundriß zeigt, daß das Gebäude in vier zentrumbezogene Arme unterteilt ist – ein sicheres Mittel, Übersichtlichkeit und Maßstäblichkeit zu fördern. Parkplätze sind in ausreichender Zahl vorhanden und können der Positionen direkt zugewiesen und jederzeit erweitert werden.

Das Linearsystem beruht auf der engen Bindung der Hauptverkehrsader an das Empfangsgebäude (Bild 10). Um Übersichtlichkeit, Bequemlichkeit und menschlichen Maßstab zu gewährleisten, beschränkt man die Zahl der Positionen auf 8 bis 12. Bei größerem Bedarf werden mehrere Einheiten aneinandergereiht. Damit auch Großflugzeuge mit all ihren Türen angeschlossen werden können, wurde eine Dockform entwickelt, in die Großflugzeuge hineinfahren, während kleinere Typen (etwa vier) von außen in «nose-in»-Stellung darunterfahren können (Detailschnitt4). Das über die Verkehrsader gehobene Gebäude ermöglicht eine Aufgliederung der Zubringerstraße direkt unter den Empfangsräumen in mehrere Rampen und Vorfahrtsbahnen. Die Rampen führen auf die Ebene der Abfertigungs- und Abrufräume zu weiteren Vorfahrten und zu den Einfahrten in die Parkgaragen. Für den Zubringerdienst aus der Luft ist das Dach vorgesehen. Dadurch, daß die Passagierräume in der Mitte zwischen Boden- und Luftzubringer liegen, ergeben sich für alle Beteiligten kurze Wege. Die Möglichkeit, in zwei Ebenen vorzufahren, sichert ausgiebige Vorfahrtslängen.

Sosehr sich die gezeigten Linearsysteme voneinander unterscheiden mögen, eines haben sie gemeinsam: die Aufgliederung in einzelne voneinander mehr oder weniger unabhängige Bauten. Die Gliederung folgt aus dem Bestreben, dem ins Riesenhafte ausartenden Maßstab zu begegnen. In bezug auf das Parken unterscheiden sich die britischen Vorschläge von den unseren insofern, als sie die Bequemlichkeit für die Benützer öffentlicher Verkehrsmittel derjenigen für Selbstfahrer voranstellen. Der Selbstfahrer hat nicht mehr die Vorteile einer Einfahrt. Sein Wagen bleibt weit draußen, und die restliche Entfernung muß mit einem internen Verkehrsmittel zurückgelegt werden. Die Umsteige- und Wartezeit zum zweiten Verkehrsmittel ist neben dem Gepäcktransport eine zusätzliche, unzumutbare Belastung. Es zeigt sich, daß durch das Weglassen einer einzigen Forderung sich das Gesamtproblem beträchtlich vereinfachen läßt, zugleich ist jedoch klar, wie wenig der Erfolg eines solchen Verfahrens befriedigen kann.

Wie bereits erwähnt, bietet der französische Beitrag in der Lösung für Paris-Nord eine Besonderheit, da in ihm vorwiegend von der Forderung nach selbständiger Bewegung der Flugzeuge ausgegangen wurde. Es handelt sich hierbei zweifellos um eine wichtige Untersuchung, die möglicherweise in Zukunft zu leichter realisierbaren Lösungen führen könnte. Grundsätzlich aber sollte man von all denjenigen Forderungen niemals ablassen, deren Erfüllung weitere Zeitersparnis und größere Bequemlichkeit für die Flugpassagiere mit sich bringt.

Kongreßbericht

Bericht über den IFI-Kongreß am 7. und 8. September 1967 in der Academie van Bouwkunst in Amsterdam

Das Thema des zweiten vom IFI veranstalteten Kongresses war die Integration der Innenarchitektur, der Architektur und des Städtebaus.

Der Kongreß wurde von einhundertsechzig Innenarchitekten, Architekten und Städtebauern sowie von anderen Spezialisten aus fünfzehn Ländern besucht.

Auf die Eröffnung folgte die erste Vorlesung, in welcher Frau Cora Nicolaï-Chaillet die historische Entwicklung der Baukunst skizzierte und eine Theorie über ihre heutigen und zukünftigen Verhältnisse darlegte. Die Vorlesung betonte die Einheit von Städtebau, Architektur und Innenarchitektur und erklärte, es gebe keine Trennung und dürfe auch keine zwischen diesen drei Gebieten geben. Es gibt keine getrennten Tätigkeitsgebiete für den Innenarchitekten, Architekten oder Städtebauer, die die menschliche Umgebung schaffen; es gibt voneinander abhängige Teile unserer vom Menschen gemachten Welt, wo Städtebau das Planen in großem Maßstabe, Architektur das Planen im Mittelmaßstabe und Innenarchitektur das Planen in kleinem Maßstabe vertritt.

Der zweite Tag des Kongresses begann mit einer Vorlesung von Herman Hertzberger, betitelt «Form und Programm rufen sich gegenseitig auf».

Danach hielt Professor Ing. N. J. Habraken, Architekt und Professor an der Technischen Hochschule in Eindhoven, eine Vorlesung, «Raum für den Menschen» betitelt.

Über das Verhältnis zwischen Innenarchitekten, Architekten und Städtebauern sagte Professor Habraken: «Wir sind uns bewußt, daß die verschiedenen Architekturdisziplinen ineinander übergreifen. Es ist nicht möglich, strenge Unterscheidungen zwischen der Arbeit des Innenarchitekten, des Architekten und des Städtebauers zu ziehen. Professor Habraken betonte, daß damit natürlich nicht gemeint sei, daß jeder fähig sein müsse, alles selbst zu tun, daß jeder aber wissen muß, was andere auf den anderen Gebieten tun. Erst wenn wir den Zusammenhang zwischen unserem eigenen Werk und dem Werk anderer erkennen, können wir unsere eigene begrenzte Tätigkeit weitertreiben.»