

"La Maison de la Radio" in Paris

Autor(en): **Jobst, H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **81 (1963)**

Heft 5

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-66708>

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.

auf 2 oder auf 3 Mio t/Jahr ausgebaut sein wird. Wir erinnern uns, dass der Umschlagsverkehr der Basler Rheinhäfen im Jahre 1962 schon 7 Mio t überschritt. Unter der Voraussetzung, dass die Schleuse Rheinfelden gleichzeitig mit dem neuen Kraftwerk erstellt wird, dürfte die Hochrheinschiffahrt bis zur Aaremündung bzw. bis zu einem Hafen Weiach/Eglisau in etwa 12 Jahren möglich sein. Für die weitere Entwicklung sind heute noch keine Spekulationen nötig. Der Ausbau der Rheinschiffahrt oberhalb Basel drängt sich auch heute schon als Entlastung von Bahn (insbesondere der Verschiebehöfen) und Strasse auf und würde zweifellos eine willkommene Transportreserve für die Zukunft darstellen. Mit dieser Einsicht hat sich der Kanton Aargau schon seit einiger Zeit vertraut gemacht, aber auch in Zürich gewinnt sie zusehends an Boden, so dass die diesbezüglichen Verhandlungen mit Deutschland kaum noch lange auf sich warten lassen dürften. Es ist eine immer wieder bestätigte Erfahrung, dass seit Beginn der Binnenschiffahrt am Rhein die Prophezeiungen hinsichtlich deren Entwicklung auch der prominentesten Fachleute stets übertroffen worden sind. Auch heute liegen keine Gründe vor, an deren Weiterentwicklung zu zweifeln.

Ernst Stambach

«La Maison de la Radio» in Paris

DK 725.199:621.396

Das neue Radiogebäude in Paris zeichnet sich durch seine gewaltigen Dimensionen wie auch durch interessante architektonische und technische Lösungen der mannigfaltigen Probleme aus. Es besteht in konzentrischer Anordnung aus einem Aussenring von 500 m Umfang und 36 m Höhe (Empfangshallen, Verwaltung, Presse), einem niedrigeren

Zwischenring (öffentliche Säle, Studios), einem Innenhof, einem Innenring von 70 m Umfang und 20 m Höhe (technische Dienste, Studios), einem Verbindungs-Querbau und einem zentralen Turm von 30 × 15 m Grundfläche bei 65 m Höhe (Tonarchive). Das gesamte Volumen beträgt 500 000 m³. Die Gründung erfolgte auf 756 Bohrpfählen von 68 bis 98 cm Durchmesser, Totallänge 13 000 m, ausgeführt mit drei Maschinen Benoto EDF (vgl. SBZ 1961, S. 66). Der Aussen- und der Zwischenring sind in Eisenbeton, der Innenring mit Turm und Querbau ist ab Erdgeschoss in Stahlkonstruktion ausgeführt. Die Deckenstrahlungsheizung (8 ha Decke) und die Luftheritzer der Klimaanlage werden durch natürliches Warmwasser aus 550 m Tiefe gespeist (200 m³/h mit 27 °C).

Besondere Sorgfalt wurde auf die Schallsolation der Vortragsäle und Studios untereinander und nach aussen verwendet. Man benutzte ganz konsequent die Methode der unabhängigen Kästen, die vollständig auf elastischem Material ruhen. So besteht zum Beispiel jeder der drei grossen öffentlichen Säle aus zwei ineinander gestellten, auf keinerlei Weise verbundenen Hüllen. Die innere Hülle umfasst die Saaldecke, die armierten, ausgefachten Wände und den Boden mit Ballastschicht gegen Auftrieb bei Seine-Hochwasser. Zur äusseren Hülle gehören das als Terrasse ausgebildete Dach und die selbsttragenden Aussenmauern, die auf den Pfählen ruhen. Zwischen den Fundationen beider Hüllen verläuft eine gedichtete Fuge. Die genannten Aussenmauern tragen frei über 33 m Spannweite, sie enthalten einen Eisenbetonbogen mit vorgespanntem Zugband. Besonders bemerkenswert ist die Tragkonstruktion des Daches. Die 10 cm starke Ortbetonplatte wird über vorfabrizierte Querträger von den vier vorgespannten Hauptträgern getragen, die 2,50 m hoch sind und 41,26 m überspannen. Die Decke der inneren Hülle folgt dieser Untersicht angenähert, indem sie



Das Radiogebäude in Paris, Quai de Passy (rechts unten die Seine), aus Süden

die genannten äusseren Hauptträger in gewissem Abstand ummantelt, wobei die vertikal gestellten Plattenflächen als Träger ausgebildet sind, an denen auch Emporen, technische Räume usw. angehängt wurden.

Unter dem Aussenring befinden sich Atomschutzräume für 700 Personen und Einstellräume für 500 Wagen. Die Tragkonstruktion des zehnstöckigen Gebäudes bilden radiale Stockwerkrahmen alle 3°, also im Mittel mit 3,50 m Abstand; dazwischen verlaufen die Betonrippendecken.

Der Zwischenring besitzt 62 vorgespannte, am Platz vorgefertigte Dachträger mit 22 m Spannweite. In dem 22stöckigen Turm wurden vorgefertigte Deckenplatten auf die Stahlkonstruktion versetzt.

Insgesamt wurden eingebaut: 55 000 m³ Beton und Eisenbeton, 4500 t Armierungseisen, 2250 t Stahlkonstruktion, 150 000 m² Decken, 76 000 m² Zwischenwände. Eine sehr gründliche Dokumentation findet sich in «Travaux» vom März und April 1962.

H. Jobst

Strassenbeleuchtung

DK 628.971.6

Bericht über eine Studienreise der Schweizerischen Beleuchtungskommission

Von W. Flückiger, dipl. Arch., Zürich

Die Schweizerische Beleuchtungskommission (SBK) unternahm am 4., 5. und 6. November 1962 eine Studienreise nach Köln und ins Ruhrgebiet, an der vor allem Strassen- und Autobahn-Beleuchtungen — dies hauptsächlich bei Nacht — besichtigt wurden. Hauptobjekt der Studienreise war die seit Frühling 1962 fertig ausgebaute *Autobahnstrecke Köln — Leverkusen* mit drei Fahrspuren in jeder Richtung und einer auf beinahe acht Kilometer Länge durchgehend angeordneten Beleuchtung, über deren zwei Systeme anderweitig berichtet werden soll. Unvergesslich bleibt aber wohl jedem Teilnehmer der in später Nachtstunde mit grosser Sicherheit dahinbrausende Verkehr, der Personenwagen und schwere Lastwagenzüge umfasste, wobei Zählungen auf der Strasse selbst bis zu 40 Fahrzeuge pro Minute und Fahrrichtung ergaben, somit 2400 Fahrzeuge pro Stunde. Um ein noch gültigeres Bild vom Verkehr einerseits und der Auswirkung der Beleuchtung andererseits zu erhalten, hat sich der Berichterstatter mehrmals auf dem Begleitsitz eines Volkswagens über die Strecke fahren lassen, und gerade dieses Erlebnis zeigt eindringlich die Vorteile von beleuchteten Autobahnen. Vorbei sind die quälenden, beängstigenden Eindrücke der üblichen Nachtfahrten: Ohne von andern Fahrzeugen geblendet zu werden, sieht man weit voraus die Führung der Strasse; jedes Manöver des Vorausfahrenden ist erkennbar, und dies alles im Hundertkilometertempo und auf drei Fahrspuren miteinander!

Hier mögen — sozusagen im Hinblick auf schweizerische Verhältnisse — ein paar ketzerische Gedanken angefügt werden. Wie lange mag es bei uns wohl noch gehen, bis man endlich erkennt, dass Automobile, die sich mit mehr als 20 m/s fortbewegen, nicht auf ein und dieselbe Strasse gehören. Und wie brüsten sich unsere schweizerischen Strassenbauer mit der Einhaltung der erforderlichen Sichtdistanzen, wie sorgsam wird das perspektivische Bild der Strasse gehegt und wie grosszügig werden diese Ueberlegungen für fast die Hälfte der Benutzungszeit unter den Tisch geworfen und mit dem Argument beerdigt: es ist zu teuer, auch noch eine Beleuchtungsanlage zu installieren. Notabene eine Anlage, die ungefähr 3 % der Gesamterstellungskosten einer zweimal zweispurigen Autobahn kostet, die nachgewiesenermassen Unfälle massgebend vermindern hilft und unsere Strasse auch zur Nachtzeit sicher befahrbar macht!

Eine treffende und humorvoll vorgebrachte Anspielung auf schweizerische Verhältnisse bot der bauleitende Ingenieur des *Ruhrschnellweges*, der uns Zürichern versicherte, auch wir würden über kurz oder lang zur Verlegung des öffentlichen Verkehrs auf eine zweite, vorzüglich unterirdische Ebene zurückfinden, um einerseits dieses öffentliche Verkehrsmittel — das Tram oder eine Bahn — endlich genügend leistungsfähig ausbauen zu können, um dem individuellen Verkehr wirksam die Stirne bieten zu können, und ander-

seits endlich dem individuellen Verkehr den erforderlichen Platz zu schaffen. Dieser Ruhrschnellweg wird innerorts durchgehend mit dem gelben Natriumdampflicht — dies als eigentliche Leitfarbe — beleuchtet. Auf- und Abfahrten sind mit guten Handlaufbeleuchtungen ausgestattet, die auch an Fussgängerbrücken über den im offenen Gelände riesig und bedrohlich wirkenden Strasseneinschnitt recht freigebig verwendet wurden (mancherorts unter Verwendung schweizerischer Armaturen).

Als spezifische Lichtenwendung darf die *Lichtanlage des Heerdt Dreiecks*, der linksrheinisch Düsseldorfs gelegenen Strassenverzweigung, beurteilt werden. Diejenigen Teilnehmer der Studienreise, die bereits 1961 diese Anlage während des Baues beobachtet hatten, waren erfreut, nun das ganze Dreieck mit Strassen-Unter- und Ueberführungen mit über 180 m Seitenlänge in eine angenehme Lichtflut (Quecksilber-Leuchtstoff und Natriumdampf-Licht) getaucht zu sehen. Eine phantastische Anwendung des Lichts, die nicht nur verkehrstechnische, sondern im hohen Masse auch ästhetische Ansprüche zu befriedigen vermag. Die Düsseldorfer Strassenfachleute sind rührige Ingenieure und Techniker, die mit wahren Eifer daran gehen, die vielerorts noch vorhandene Gasbeleuchtung alter Observanz in eine zweckmässige elektrische Anlage umzuwandeln. Um dabei an Lichtstrom zu sparen, haben sie sich des Strassenbelages angenommen und versucht, den schwarzen Asphalt durch Beimischung von Aluminiumschrot aufzuhellen. Daraus ergaben sich Strassendecken, die im Scheine der Lampen aussehen, als läge eine leichte Decke frisch gefallenen Schnees.

Auch über die Anwendung der neuesten Lichtquelle, der *Xenon-Lichtbogenlampe*, konnte Näheres erfahren werden. Der Essener Bahnhofplatz hat auf hohen Masten eine Xenon-Beleuchtung erhalten, und in der Mehrzweckhalle des Düsseldorfer Messegebäudes ist ebenfalls eine Xenon-Beleuchtung, hier vor allem wegen der hohen Beleuchtungsstärke von 400 Lux und der fast einwandfreien Farbwiedergabe, eingebaut worden. Daneben verbreiten unzählige aus der Decke herausragende Zapfen oder «Töpfe» ein gewohnt warmes Glühlampenlicht mit einer zusätzlichen Beleuchtungsstärke von 180 Lux. Beide Installationen können kaum als gut und noch weniger als schön beurteilt werden; sie erwecken das Gefühl, als ob man zu einer Waschoilette einen Feuerwehrrahn installiert hätte, um Wasser einlaufen zu lassen.

Dass an derartigen Studienreisen, wo stets die technisch informierten Begleiter zur Verfügung stehen, eine Vielzahl von Gedanken erörtert und diskutiert werden können, und daraus mancherlei Anregungen entstehen, sei der Schweizerischen Beleuchtungskommission und ihrem Sekretär, der die Reise organisieren half, bestens verdankt.

Adresse des Verfassers: Werner Flückiger, dipl. Arch., Zürichbergstrasse 66, Zürich 7/44.

Auto-Einstellhalle der CIBA in Basel

DK 725.381

An der progressiven Vermehrung der Motorfahrzeuge, die in Basel seit 1951 von 9700 Personenwagen innert zehn Jahren auf 28 000 Wagen angestiegen ist, nehmen die Werkangehörigen der CIBA im selben Zeitraum mit 300, bzw. 1100 Autos teil. Auf Grund dieser Entwicklung hat die CIBA eine Auto-Einstellhalle für 1100 Wagen erbaut. Damit wurde das bisher grösste Garagenprojekt in der Schweiz verwirklicht.

Standort dieser Parkhalle ist der Raum zwischen Badenweiler- und Gottesackerstrasse, in welchen Strassen aus den Richtungen Riehen, Dreirosenbrücke und Albanbrücke münden. Das untere Kleinbasel erfährt durch diese Parkhalle, deren Ausbau etappenweise fortschreitet, eine spürbare Verkehrsentlastung. Mittelbar wird sich eine solche später noch für ein weiteres Gebiet ergeben, wenn die Einstellhalle an den vorgesehenen, die innere Stadt entlastenden Auto-Ring angeschlossen sein wird. Das Vorhaben der CIBA fand die Unterstützung der Behörden — so wurde z. B. das betreffende Gelände im Baurecht zur Verfügung gestellt — auch aus Gründen des Zivilschutzes (Schutzraum für 1200 Personen).