

# Bautätigkeit 1955 bis 1970

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wohnen**

Band (Jahr): **46 (1971)**

Heft 10

PDF erstellt am: **16.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-104038>

## **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.

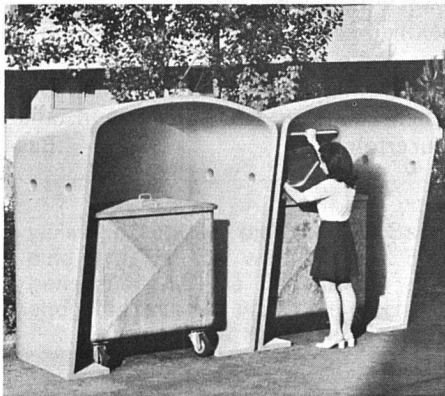
## **Haftungsausschluss**

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.

# Die Containbox

Mit der Einführung des Kehrichtcontainers zur Kehrichtabfuhr ergeben sich verschiedene neue Probleme, die in ihrer Konsequenz noch nicht überschaubar sind.

Die Container können nur selten an geschützten Stellen aufgestellt werden, da sonst der lange Anrollweg die zeitsparende Abfertigung illusorisch macht. Bereits ist die Stadt Zürich dazu übergegangen, für Anrollwege zusätzliche Jahresgebühren zu verlangen, die die Kosten eines Unterstandes übersteigen. Der zweckgebundene Standort des Containers sollte daher in unmittelbarer Nähe der Zufahrtsmöglichkeit des Kehrichtabfuhrwagens sein. In den meisten Fällen sind nun diese Standorte ungeschützt vor der Unbill der Witterung. Bei Neuschnee müssen die Deckel zuerst von ihrer Last befreit werden; vielfach sind sie zugefroren. Gefrorene Gelenkrollen verhindern das Manövrieren. Trotz Verzinkung rosten sie, ständig dem Regen ausgesetzt, früher oder später. Spielende Kinder lösen die Bremsen und die Container rollen auf abschüssigen Strassen davon. Überfüllte oder nicht geschlos-



sene Container füllen sich mit Regenwasser. Angefahrene verbeulte Container müssen repariert oder ersetzt werden... usw. Alles Umstände, die eine ständige zusätzliche Arbeit für die Kehrichtabfuhr, die Abwarte und die Verwaltungen bedeuten. Abgesehen davon ist all dies der Lebensdauer und dem ästhetischen Anblick der Kehricht-Container nicht förderlich.

Die Firma Peter, bekannt durch ihre bewährten Peter-Stahlbetonfertiggaregen, hat sich dieser Probleme angenommen. Das Resultat ist ein formschöner, zweckmässiger Container-Unterstand.

Der Peter-Containbox sind intensive Studien von der Fabrikation bis zur praktischen Verwendung vorangegangen. Sämtliche dieser Probleme scheinen nun befriedigend gelöst zu sein. Auch in der Fabrikation konnten neue Wege beschritten werden, die sich in preislicher Hinsicht auswirken.

Als Ganzes wird sie auf Lastwagen verladen und am neuen vorbereiteten Standort innerhalb Minuten bezugsbereit montiert. Bei Strassenverbreiterungen kann sie jederzeit an einen neuen Standort verlegt werden, dadurch wird auch ein Aufstellen vor der Baulinie von den Behörden toleriert. Die geschlossene statisch günstige Form erlaubt den

Einbau der Containbox in Stützmauern und Strassenborde. Eine Einfahrvertiefung im Boden verhindert ein Anstossen des Containers an den Wänden. Der Container muss zu seiner Abfüllung nicht herausgezogen werden, da seine Höhe ein müheloses Öffnen des Deckels erlaubt. Der schräge Vorbau schützt den Benutzer und den Container vor Regen.

## Bautätigkeit 1955 bis 1970

Rund zwei Drittel der bauwirtschaftlichen Anstrengungen der Schweiz konzentrieren sich auf den Wohnungs- und den industriell-gewerblichen Bau. Die oft abrupten Richtungsänderungen der Kurven dieser beiden Sparten prägen denn auch den zyklischen Verlauf der Bautätigkeit unseres Landes viel stärker als die stetigere Entwicklung des öffentlichen Baus, der auch in langzeitiger Betrachtung kaum je einmal eine Abnahme gegenüber dem Vorjahr erfährt. - Der Wohnungsbau hatte in den Jahren des letzten Konjunkturbooms (1960-1964) etwas von seinem Anteil an der Bautätigkeit eingebüsst, doch im Aufschwung

der letzten zwei Jahre wieder leicht aufgeholt. Diese kleine Anteilsverbesserung steht zwar im Gegensatz zur oft gehörten Theorie, dass der Wohnungsbau ein Residualposten sei und in Zeiten übergrosser Baunachfrage zurückgedrängt werde. Vielleicht wird aber diese Theorie erst im Laufe dieses Jahres zur Praxis, wenn die erwartete Abschwächung des Wohnungsbaus eingetreten ist. Da aber durch die Baubeschlüsse die übrigen Bauarten etwas gebremst werden, könnte es sein, dass der Wohnungsbau seinen Anteil dennoch halten kann. Dies um so mehr, wenn der anteilmässige Rückgang des gewerblichen Baus seit 1964 weiter anhalten und sich durch die behördlichen Massnahmen eventuell noch verstärken wird.

