

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 68 (1950)  
**Heft:** 32

**Artikel:** Pariser Wohnungsbau-Tagung 1950  
**Autor:** Bing, Walter  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-58059>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

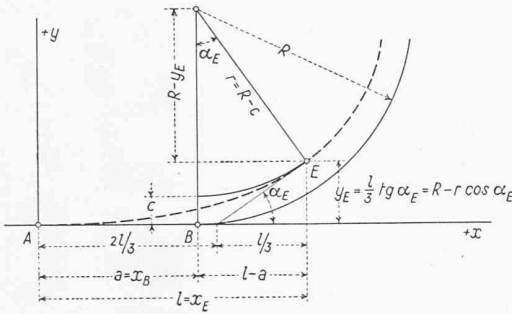
### **Terms of use**

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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

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

Diese Verhältniszahlen sind für  $\text{tg } \alpha_E$  von 5 zu 5 ‰ berechnet worden (Tafel 43/44). Mit Hilfe der Schaltwerte, die für  $\Delta \text{tg } \alpha = 0,001$  in Einheiten der fünften Dezimalen enthalten sind, können die Werte (14) bis (17) für Winkel von  $\text{tg } \alpha = 0,000$  bis  $\text{tg } \alpha = 0,447$  rasch und genau berechnet werden, wobei es nicht nötig ist,  $\text{tg } \alpha_E$  aus der Formel (4) zu berechnen, weil man mit dem Näherungswert  $\frac{l_1}{R}$  direkt in die Tabelle hineingehen und dort denjenigen Wert  $\frac{l}{R}$  (und  $\text{tg } \alpha_E$  auf 1 ‰ genau) ermitteln kann, der dem  $\frac{l_1}{R}$  am nächsten kommt.



**Beispiel:** Es handle sich darum, eine Meterspur-Kurve  $R = 100$  m für grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit  $V = 43$  km/h bei maximaler Ueberhöhung  $H = 0,105$  m zu gestalten. Die Abszissenlänge  $l_1$  der Uebergangskurve muss mit Rücksicht auf die Ueberhöhungsrampe  $\leq 400 \cdot 0,105 = 42$  m sein. Andererseits muss  $l_1 \geq 0,555 \cdot 43 = 23,9$  m sein. Massgebend ist also hier die Länge der Ueberhöhungsrampe. Es ist

$$\frac{l_1}{R} = \frac{42}{100} = 0,42$$

Nun sucht man in Spalte II der Tabelle denjenigen Wert  $\frac{l}{R}$ , der möglichst nahe bei 0,42 liegt, aber ohne auf Bruchteile der Schaltwerte einzutreten, d. h. man bestimmt die Neigung  $\text{tg } \alpha_E$  der Endtangente nur auf 1 ‰ genau und legt diesen Wert der endgültigen mathematischen Behandlung zu Grunde.

In Zeile 46 ist für  $\text{tg } \alpha_E = 0,230 \dots \dots \dots \frac{l}{R} = 0,42273$   
 Zieht man davon 2 Schaltwerte  $2 \cdot 154,6 = 309,2$  ab,  
 so erhält man  $\text{tg } \alpha_E = 0,228$  und den  
 Wert  $\frac{l}{R} = 0,419638$   
 und damit  $l = 100 \cdot 0,41964 = 41,964$  m  
 Weiter für

$$\frac{l - a}{R} = 0,22255 \quad \text{und für} \quad \frac{10c}{R} = 0,07146$$

$l - a = 100 \cdot 0,22073 = 22,073$  m;  $c = 10,0 \cdot 0,070484 = 0,705$  m  
 Jetzt wird  $a = l - (l - a) = 41,964 - 22,073 = 19,891$  m

$$\frac{y_E}{3} = \frac{l \text{tg } \alpha_E}{3} = \frac{0,41964 \cdot 0,228}{3} = 3,189 \text{ m}$$

Die Schaltwerte sind also zur Ermittlung von  $a$  und  $y_E$  nicht nötig; die Schaltwerte für  $y_E$ , die nicht in die Tabelle aufgenommen wurden, liefern übrigens bei 5 ‰ Intervall des Argumentes  $\text{tg } \alpha_E$  teilweise zu wenig genaue Werte, weil die  $\frac{y_E}{R}$ -Kurve zu stark gekrümmt ist.

Es ist

$$y_{40} = 3,189 \left( \frac{40}{41,964} \right)^3 = 2,762 \text{ m}$$

Praktisch, d. h. auf Millimeter auf- oder abgerundet, werden die Ordinaten der Uebergangskurve:

- $y_0 = 0$  mm;  $y_5 = 5$  mm;  $y_{10} = 43$  mm;  $y_{15} = 146$  mm;
- $y_{25} = 675$  mm;  $y_{30} = 1166$  mm;  $y_{35} = 1850$  mm;
- $y_{40} = 2762$  mm;  $y_E = 3,189$  mm

\*

Die Ausführungen über die Gestaltung der Schienenfahrbahn im eingangs erwähnten Aufsatz, Abschnitt 4: Uebergangskurven, und Abschnitt 5: Ausrundung der Neigungswechsel, können sinngemäss auch auf die Gestaltung der Strassenfahrbahn angewendet werden, sofern die massgebenden Grundlagen festgesetzt sind, namentlich die Länge der Uebergangskurven und der Ausrundungs-Radius der Neigungswechsel. Im besondern leistet die Tabelle gute Dienste bei der Aufstellung von Normalien für Uebergangskurven beliebiger Radien der Grundkreise  $R$ .

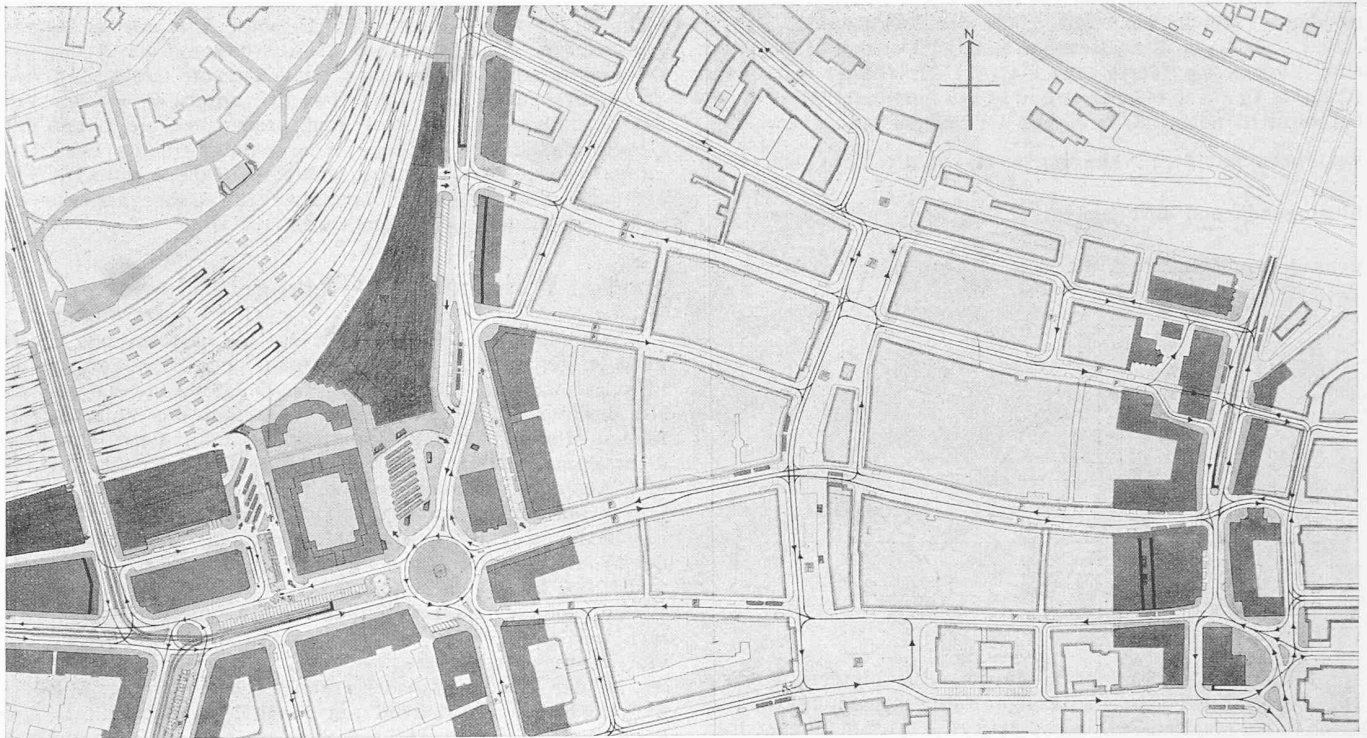
### Pariser Wohnungsbau-Tagung 1950

DK 061.3 : 728.44

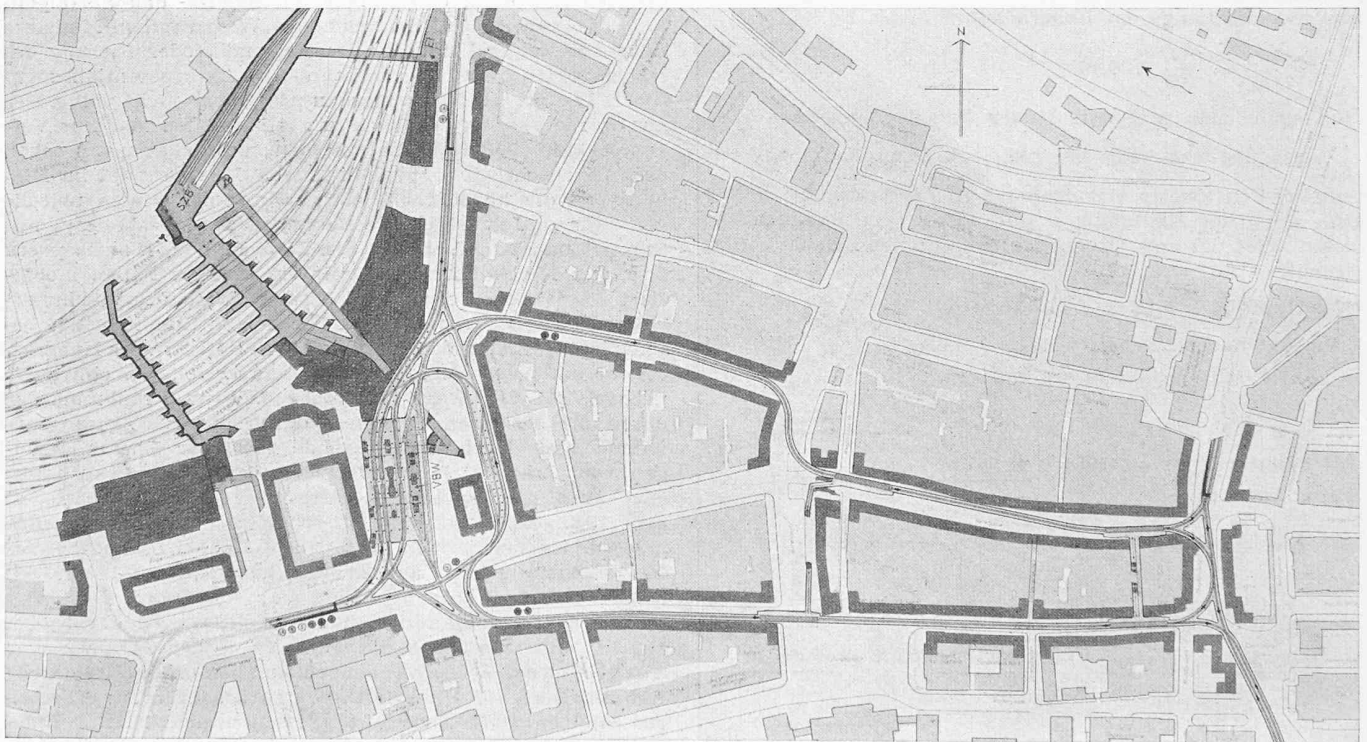
Wie schon im Jahr 1949 hat das als halbamtliche Organisation gegründete «Centre National pour l'Amélioration de l'Habitation» vom 8. bis 10. Juni dieses Jahres unter dem Vorsitz des persönlich anwesenden, mehrfach das Wort ergreifenden Ministers für Wiederaufbau, Claudius Petit, eine Studientagung veranstaltet, an der zahlreiche Fachleute des In- und Auslandes teilnahmen. Während die Tagung des Vorjahres der Vorbereitung und Durchführung der inzwischen geschaffenen legislativen Massnahmen für die Förderung des Wohnungsbauwesens diente, galt es dieses Jahr, über Mittel und Wege zur fortlaufenden Finanzierung des französischen Wohnungsbauwesens zu beraten und damit, wie vorweg genommen werden darf, die schwersten Versäumnisse der letzten vier Jahre wettzumachen.

In der Tat krankte der französische Wohnungs-Wiederaufbau bisher vorwiegend am Mangel an Baukapital. Der Staat hat die ihm zur Verfügung stehenden Budgetmittel, einschliesslich der aus Marshallgegenwerten freigegebenen Milliarden, die im ausserordentlichen Voranschlag stehen, gegen den Einspruch einsichtiger Wirtschafts- und Sozialpolitiker, ja gegen den Einspruch des Wiederaufbau-Ministers selbst, vorwiegend der Erweiterung und Modernisierung des französischen Industrie-, Verkehrs- und Agrarpotentials zugeführt. Der private Wohnungsbau ging zwar nicht völlig leer aus, wurde aber im Vergleich zum industriellen und zum Verkehrssektor (SNCF, Wiederaufbau von Brücken usw.) schon deswegen sichtlich benachteiligt, weil Privatkapital im Hinblick auf die künstliche Niedrighaltung der Mieten und die von Jahr zu Jahr steigende Belastung des Hausbesitzes mit Steuern und Abgaben für den Neubau von Einzelhäusern oder von Mietwohnungen nur in vereinzelt Fällen mobilisiert werden konnte. Generalsekretär *Passe* des Wohnungsbaukomitees der französischen Eisen- und Stahlindustrie bezeichnete in einem der grundlegenden Referate des Kongresses die auf privatbaulicher Grundlage erzielten Wohnbausergebnisse als durchwegs enttäuschend. Wenn Frankreich den durch die Kriegszerstörungen, durch die Bevölkerungszunahme und durch die steigende Zahl der Eheschliessungen von Jahr zu Jahr dringender werdenden Nachholbedarf auch nur annähernd hätte decken wollen, hätte es seit 1945 die Zahl von 250 000 Neuwohnungen erstellen müssen. Es sind jedoch nach den offiziellen Statistiken des Ministeriums in den Jahren 1946 bis 1949 lediglich 67 600 Einzelwohnungen (davon 29 300 erst im Jahre 1949) einschliesslich der Einfamilienhäuser erstellt worden, davon aber nur 4 ‰ mit staatlichen Subventionen (gegen 25 ‰ vor dem Krieg). Von den 67 600 Wohnungen sind immerhin 43 000 (meist Einzelhäuser) auf Privatinitiative zurückzuführen; die übrigen sind entweder durch die grossen nationalisierten Industrien (Kohlengruben, Electricité de France, SNCF) oder durch grosse Unternehmen der Privatindustrie, insbesondere der Textil- und Chemischen Industrie, erstellt worden (Arbeiter-siedlungen). Für 1950 sieht der Referent sogar bei Annahme günstiger wirtschaftspolitischer und finanzieller Umstände (Stabilisierung der Preise, Aufhebung auch der letzten Rationierung von Baustoffen und Erschliessung neuer Finanzquellen) allerhöchstens eine Neubauzahl von 70 000 Wohnungen vor. Es bleibt also allein für das laufende Jahr ein Wohnungsdefizit von mindestens 180 000, wahrscheinlich aber von 200 000 dringend benötigten Wohnungen im französischen Mutterlande zu decken.

Die Finanzierung dieser gewaltigen Bauvorhaben wird in Zukunft teilweise durch Arbeitgeber-Initiative gesichert werden müssen, obwohl diese im Zuge der vorerwähnten industriellen Modernisierung bisher nur etwa 1 ‰ des gesamten französischen Wohnungsbauwesens ausgelöst hat. Durch staatliche



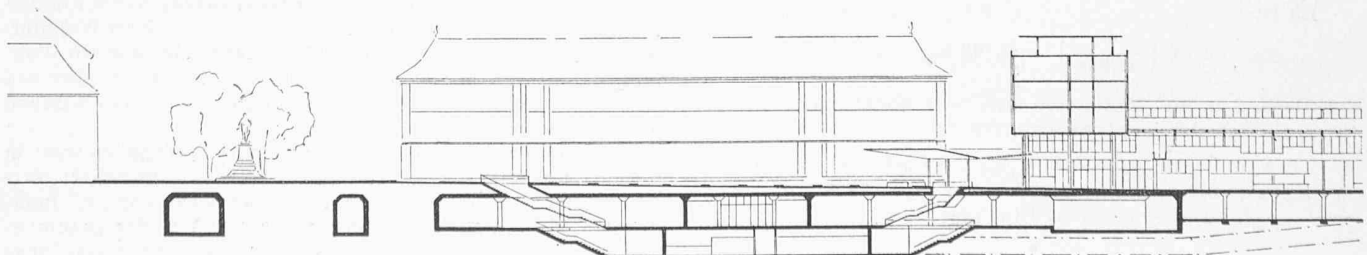
Verkehrsgestaltung in der Innenstadt, Erdgeschoss, Masstab 1:5000

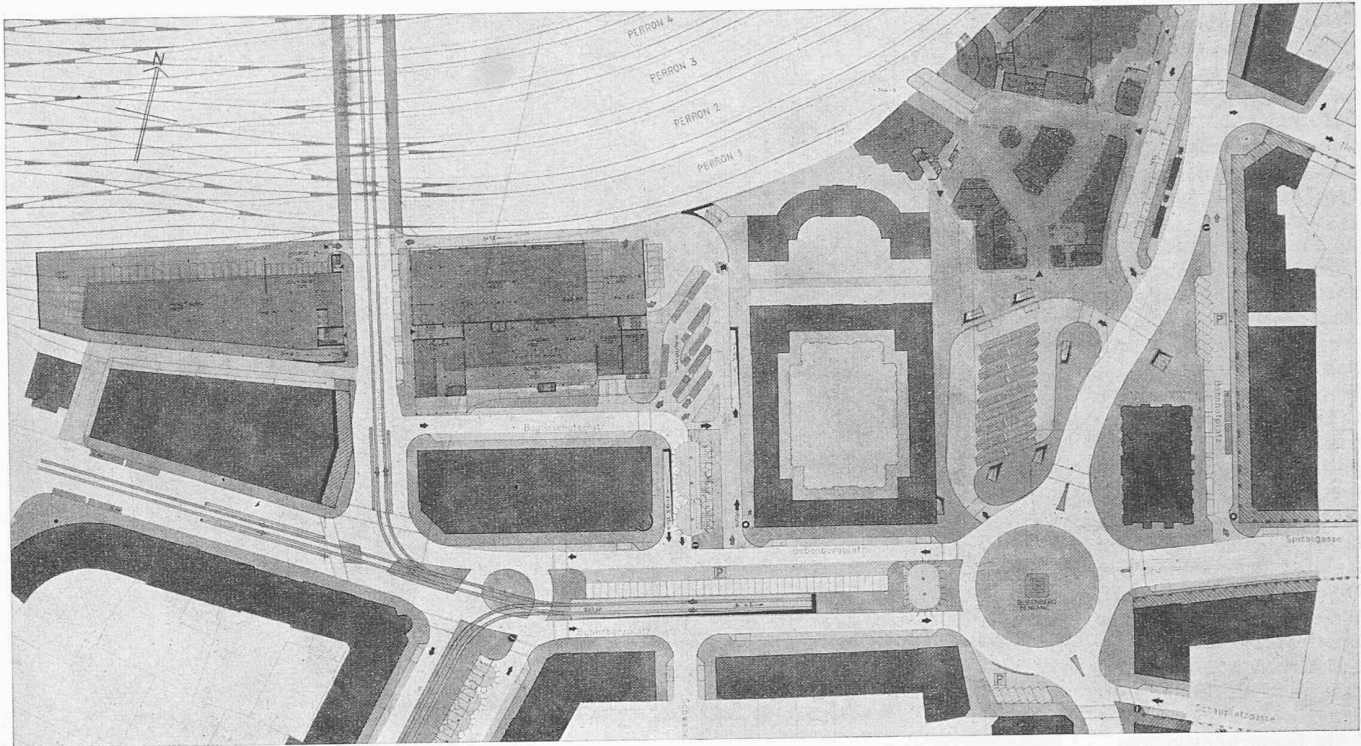


Verkehrsgestaltung in der Innenstadt, Untergeschoss (unterirdisch gelegte Tramlinien), Masstab 1:5000

### Wettbewerb für die Verkehrsgestaltung beim Bahnhof Bern

1. Ankauf (3500 Fr.) Projekt Nr. 49. Verfasser: OTTO SENN, Arch., Basel; Mitarbeiter GEBR. GRUNER, Ing., Basel





Gestaltung des Bahnhof- und Bubenbergplatzes, Masstab 1:2500

**Entwurf Nr. 49**

Vertikallösung mit unterirdischer Führung der Strassenbahn zwischen Bubenbergplatz und Zeitlocken. Die Bebauung längs der trichterförmigen Ausweitung des Bollwerkes wird am Bahnhofplatz in gleicher Höhe abgewinkelt und bildet hier die neue Platzwand. Das Postdienstgebäude liegt hinter dem Frankeblock beidseits der Schanzenstrasse.

**Verkehrsanlagen**

**Strassenbahnen:** Die unterirdische Strassenbahnhaltestelle ist günstig unter dem Bahnhofvorplatz zu den Anlagen der Bahn orientiert. Kreuzungsfreies Umsteigen auf der Haltestelle beim Bahnhof. Die Spaltung der Strassenbahn in zwei einspurige Stränge ist unzweckmässig und erschwert die Orientierung der Benützer. Gefährliche Kreuzungen beim Zeitlocken. Zeitverluste beim Umsteigen durch die Kreuzungsfreiheit. Teilweise zu steile Rampen.

**Bushaltestellen:** Auf dem Bahnhofvorplatz gut zusammengefasst. Unzweckmässige Anordnung der Zu- und Wegfahrten.

**Strassenverkehr:** Zweckmässige Verkehrslösung. Zu schmale Fahrbahnen.

**Fussgänger:** Im allgemeinen gute Regelung des Fussgängerverkehrs. Ungünstige Verbindung zwischen Jurablock und Loebecke.

**Bahnhofvorplatz:** Gut proportioniert und gegliedert.

**Parkplätze:** Zahlreiche Parkierungsflächen an den von der Strassenbahn befreiten Nebenstrassen.

**Post:** Die Verbindung der Postanlagen mit dem Strassensystem ist nicht genügend kreuzungsfrei entwickelt.

**Vorortbahnen:** Ungünstige Lage der SZB unter der Grosse Schanze. Für die Führung Worblentalbahn bis zum Bahnhofplatz besteht kein Bedürfnis.

**Realisierbarkeit:** Die unterirdische Verlegung des Strassenbahnnetzes erfordert grosse Aufwendungen, verlangt umständlichen Bau mit Störungen der übrigen Verkehrsanlagen.

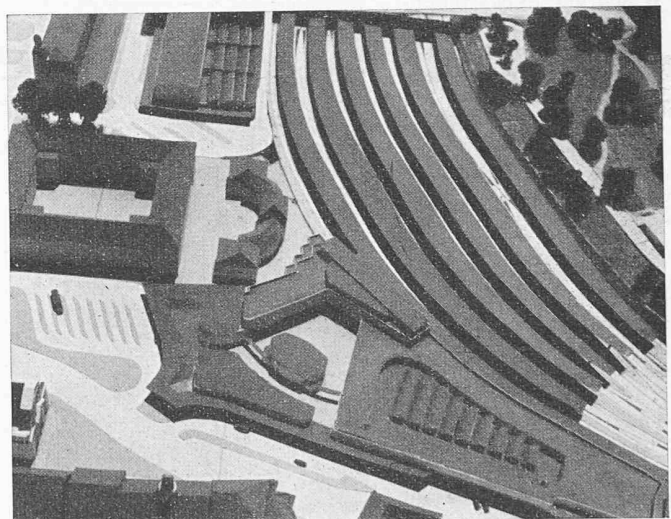
**Städtebauliche Gesichtspunkte**

**Plattform:** Richtige Lage des nördlichen Abschlusses des Bahnhofplatzes.

**Architektonische Gestaltung:** Klare Gruppierung der Baukörper der Post. Flaue Wirkung der akzentlosen Bebauung am Bollwerk und am Bahnhofplatz.

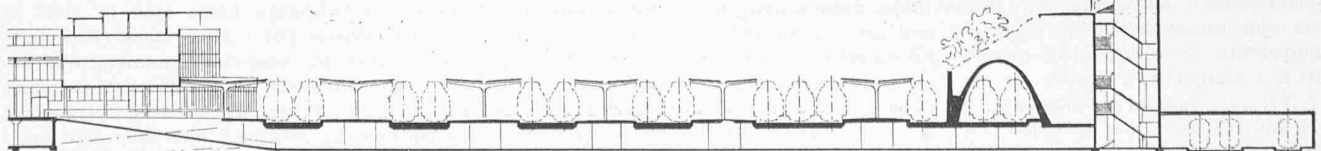
**Innere Durchbildung der Gebäude:** Gute Disposition der Betriebsräume des Aufnahmegebäudes. Gute Dispositionsvorschläge für die Post, Schalterhalle durch Handgepäckanlage verstellt. Schlechte Verbindung der unterirdischen Tramhaltestelle mit der Schalterhalle. Knappe Bemessung der Betriebsräume.

**Eingriffe in die bestehende Bebauung:** Laubeneinbauten beim Bubenbergkino und am Bollwerk.



Modellbild des Bahnhofs mit Einblick in die Bahnhofhalle

Beihilfe (sogenannte «Prime à la Reconstruction») von 500 fFr. je m<sup>2</sup> und durch Wiederankurbelung des Vorkriegsverfahrens für Baukredite, insbesondere durch das zentrale Bankinstitut für Bau- und Hypothekarkredite, den «Crédit Foncier», hofft man, wenigstens die Initiative zur Erstellung von Eigenheimen beleben zu können, denen der Durchschnittsfranzose immer noch seine Vorliebe zuwendet. Alle Diskussionsredner der Pariser Tagung waren sich darüber einig, dass die verhängnisvollen Folgen einer verfehlten Bau- und Mietpolitik, die sich auf einen Zeitraum von über zehn Jahren erstreckt, jeden Versuch zur Belebung der Neubautätigkeit bis jetzt



Schnitt durch den Bahnhofplatz (Seite 436) und die Gleisanlagen, Masstab 1:1000

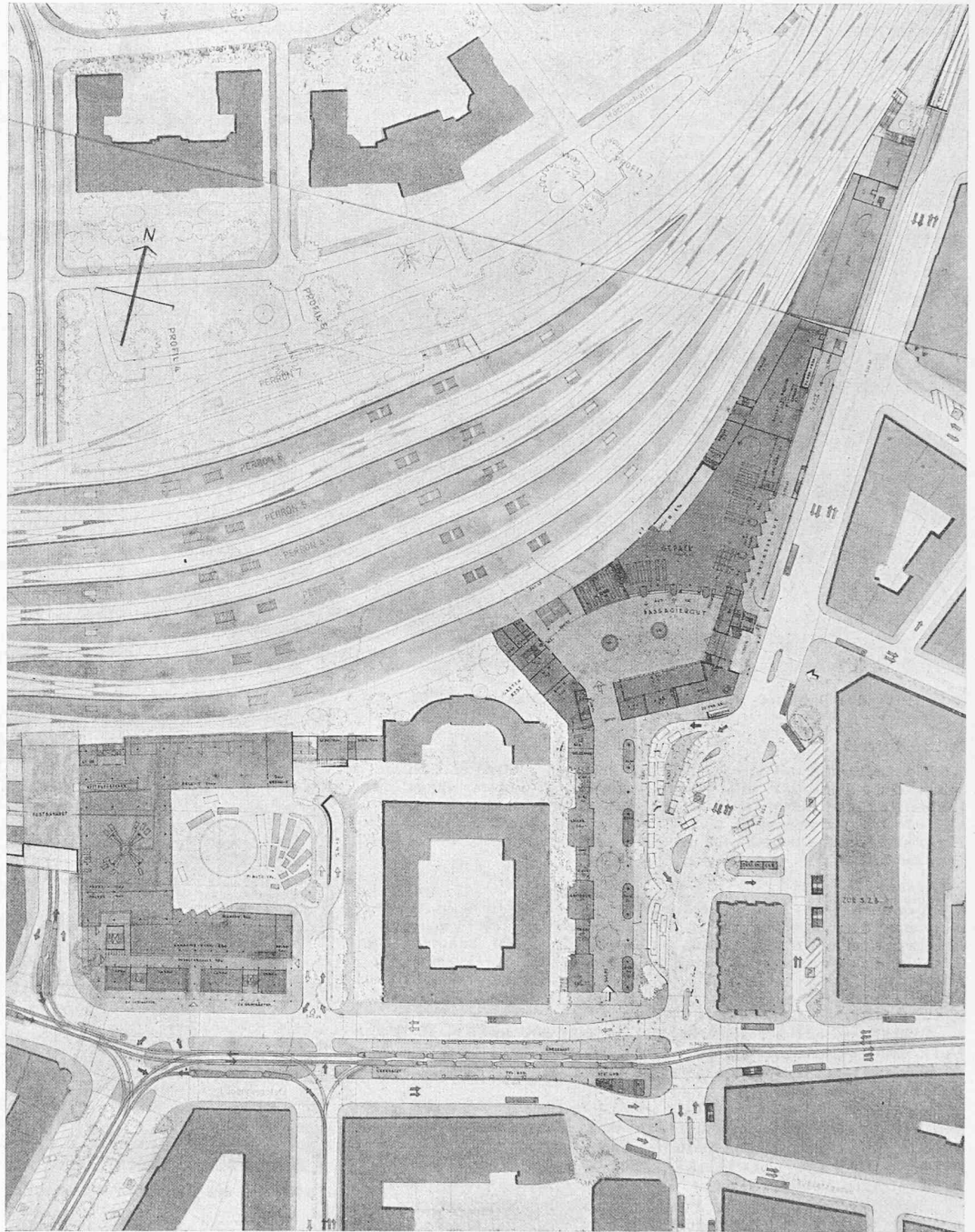
illusorisch machten, insbesondere im wichtigen Gebiet der Mietwohnungen. Diese unheilvollen Rückwirkungen, die sich natürlich auch auf andere Gebiete erstrecken (Lähmung der Umsätze in Möbeln und Haushaltsgegenständen), wurden in Paris besonders dadurch deutlich, dass namhafte Vertreter des ausländischen Wohnbauwesens (Grossbritannien, Schweden, Italien, Holland) Referate über die in ihren Ländern mit weit besserem Erfolg durchgeführte Neubaupolitik erstatteten. Auch die Bemühungen Westdeutschlands wurden in einem Referat des technischen Direktors des CNAH, Simon, auf Grund seiner Studienreise in die grösseren rheinischen Städte prägnant umrissen. Leider fehlt es an Raum, auf die bemerkenswerten Wiederaufbaubestrebungen auf Grund systematischer Selbstfinanzierung durch die Geschädigten einzugehen, wie sie insbesondere aus einem Referat des lothringischen Generalrats-Mitglieds de Maud'huy hervorgingen.

Was Bautechniker und Architekten zu diesem schwierigen und bisher betrüblichen Kapitel des französischen Wohnungsneubaues zu sagen hatten, ging aus zwei Sonderreferaten von Bauunternehmer Rouzaud (Paris) «La Méthode Industrielle appliquée au Bâtiment» und von Architekt Lopez (Paris) «Conceptions nouvelles pour la réalisation des travaux de construction» hervor. Die Tagung schloss mit einer Rede von Minister Petit, die immerhin optimistischere Ausblicke

auf die kommenden Jahre eröffnete, dabei aber nicht mit Unrecht betonte, dass das Problem des Wohnungsbaues letzten Endes auch ein Problem der Erziehung des Durchschnittsfranzosen und insbesondere des Arbeiters und Bauern zum Verständnis für Wohnkomfort und Wohnungshygiene sei. In der Tat — und das scheint uns die Quintessenz des

ganzen französischen Wohnungsproblems zu sein — gibt der französische Festbesoldete bisher nur etwa 2 bis 3 % seines Einkommens für Wohnungsaufwand aus, während in Deutschland und in vielen Ländern Europas 10 bis 15 %, in der Schweiz sogar bis 25 % des Einkommens auf die Wohnung verwendet werden.

Dr. Walter Bing, Paris



Gestaltung des Bahnhof- und Bubenbergrplatzes, Masstab 1:2500

Ankauf (3000 Fr.) Projekt Nr. 32. Verfasser: PHILIPP BRIDEL, Dipl. Arch., Zürich, H. W. THOMMEN, lic. rer. pol., Zürich

## Wettbewerb für die Verkehrsgestaltung in der Innenstadt in Verbindung mit den Bahn- und Postgebäuden in Bern

In den beiden vorangehenden Heften sind die mit Preisen ausgezeichneten Entwürfe zur Darstellung gekommen, begleitet von unserem Einführungstext und dem Bericht des Preisgerichts. Wie schon in unserm Kommentar (Heft 30, S. 404 ff.) ausgeführt, bietet der als erster angekaufte Entwurf Nr. 49 besonderes Interesse, so dass wir ihn auf den Seiten 436/437 ebenfalls abbilden. Das zu seinem Verständnis Nötige wurde auf S. 404 ff. bereits ausgeführt; die Beurteilung durch das Preisgericht steht auf S. 437.

DK 656.21: 711.4(494.24) Schluss von Seite 423

Ausser diesem Entwurf wurden noch weitere zwölf Entwürfe angekauft, deren vollständige Liste sich in Heft 20 auf Seite 276 findet. Die Wiedergabe aller dieser Entwürfe würde leider allzuviel Raum in Anspruch nehmen. Wir beschränken uns daher auf einen der drei im zweiten Rang angekauften, den Entwurf Nr. 32, der durch das Preisgericht keine ausführliche Besprechung erfahren hat, aber wie folgt charakterisiert werden kann: Bewusster Verzicht auf Strassenunterführungen und unterirdische Strassenbahn. Die zahl-