

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

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 10 (1956)

Heft: 10: Städteheft Hannover und Basel

Rubrik: Unser Redaktor besuchte...

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: 06.05.2025

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

Unser Redaktor besuchte...

Stockholm und Kopenhagen

Wir merkten, daß wir in Skandinavien waren, an der Tatsache, daß in Kopenhagen zuerst Skandinavier, d. h. Einheimische ohne Pässe, ins wartende Flugzeug gelassen wurden und die besten Plätze besetzen konnten vor den anderen Flugpassagieren aus nicht-skandinavischen Ländern. Dieses kleine Detail zeigt die Einstellung der Skandinavier zum eigenen Volk im Gegensatz zum Ausländer und steht z. B. der schweizerischen Hoteliersmentalität diametral gegenüber, wo die Häuser, welche keine Schweizergäste aufnehmen, noch in guter Erinnerung sind. Abendlicher Flug von Kopenhagen nach Stockholm: Unvergeßliche Eindrücke von verschiedenen hoch liegenden Wolkenschichten, die verschieden rasch über dem nachtdunklen Land, seinen Seen und Wäldern unter dem Flugzeug vorbeischwammen. Unendlich erscheinende unbebaute Gebiete, hie und da ein Gehöft, einsame Straßen in nachtschwarzen Wäldern, unterbrochen von Seen und Flüssen, nächtlich beleuchtete Kleinstädte, und zuletzt das riesige Lichtmeer von Schwedens schöner Hauptstadt, widergespiegelt in den hundert Seen und Wasserläufen, die die Stadt in lauter einzelne Inseln auflösen. Schon bei der nächtlichen Fahrt vom Flugplatz in die City tauchen viele neue, in die Kiefernwälder der Umgebung gebaute Siedlungen von Mietshäusern auf, die seit unserm letzten Aufenthalt in Stockholm 1950 entstanden sind. Der Verkehr scheint verdoppelt, ja verdreifacht, dunkelgrüne Tunnelbahnzüge blitzen in der Nacht auf, als wir Tranebergspassieren.

In wenigen Tagen entstand vor uns das Bild einer sich der Millionengrenze nähernden, von febrilem Leben durchpulsten modernen Großstadt, deren enorme Neubautätigkeit sich zum allergrößten Teil in den bis weit in die umstehenden Urwälder vorstoßenden Außenquartieren entwickelt. Im Innern der Stadt wird fast nichts gebaut, verglichen mit Zürich, Basel oder Genf. Lediglich die großen Baulücken über dem zukünftigen Tunnelbahntrasse und die Riesenbaustelle zwischen Tegelbacken und Slussen dröhnen von Bohrhämmern. Dort wird die neue Verbindung der beiden auf Söder endenden Süd-Vorortsbahnen mit dem bereits in Betrieb befindlichen Nordnetz der Tunnelbahn über und unter zwei Flüssen und durch die «Altstadt zwischen den

Brücken» (Staden mellan broarna) gebaut.

Am ersten Tag zog es auch uns, wie wohl die meisten Ausländer, die nach Stockholm kommen, hinaus in die vor kurzem aus dem Urwald gestampfte neue Trabantenstadt Vällingby, die heute, zusammen mit den zwei Nachbarstädten Häselsby und Grimsta bereits 36 000 Einwohner zählt. Schon die Fahrt dorthinaus, 15 km von Kungsgatan entfernt, vermittelt die neuen Maßstäbe: Nachdem man die Kleinvillenviertel von Alsten und Ängby durchquert hat, erscheinen in Blackeberg die ersten Hochhäuser, und in Vällingby marschiert eine ganze Schar solcher hochauferichteter Riesen um einen großen zentralen Platz auf. Die Tunnelbahn, die uns ab Fridhemsplan über der Erde auf eigenem Trasse dort hinausführt, ist der Stolz jeden Stockholmers. Als modernste Untergrundbahn der Welt erlaubt sie jedwelchen Maßstab anzulegen. Die fünf ersten Untergrundstationen in der Stadt sind großzügig gelöst, jede mit einer anderen Plattenfarbe ausgekleidet. Unterirdisch angelegte Ladenstraßen empfangen den Fahrgast an der Kungsgatan, dort, wo heute die Tunnelbahn anfängt. Rolltreppen, auch von einzelnen späten Passagieren durch einen Knopf bedienbar, führen hinunter und hinauf. Eine Reihe von prinzipiellen Fragen sind bei dieser neuen Bahn und bei den gleichzeitig modernisierten Straßenbahnwagen Stockholms so gelöst, wie man sie sich auch für das mit seinen Verkehrsfragen kämpfende Zürich gelöst wünscht.

Normalspur und geradlinige Seitenfronten bei den Straßenbahnwagen mit je dreifach sich öffnenden automatischen Türen, wesentlich größere Vorplätze vor dem sitzenden Billettkontrolleur, bei der Tunnelbahn überall hochliegende Perrons, die den differenzlosen Ein- und Ausstieg rasch und mühelos gewährleisten, Bahnsteigsperrung mit einer sinnreichen und großzügigen Handhabung der Taxen, Lautsprecher in allen Wagen, das sind nur einige Details, die dem Laien auffallen. Die Tunnelbahn verkehrt nachts bis 3 Uhr und beginnt um 5 Uhr mit den ersten Morgenzügen. Nachtlinien bei Autobussen und Trams sorgen für einen ununterbrochenen, wenn auch nur in einhalb- bis dreiviertelstündigen Abständen aufrechterhaltenen Verkehr. Die Stationen der Tunnelbahn in den neuen Außenvierteln liegen zum Teil wie in der Stadt unter dem Niveau der umgebenden Straßen und Plätze, sind aber offen angelegt.

In Vällingby, vorläufig Endstation der Nord-Tunnelbahn, angekommen, ist der Besucher aus mitteleuropäischen Städten vor allem beeindruckt durch die großzügige Planung, die weitläufigen Plätze, die locker angeordneten einzelnen Baugruppen. Es gibt wohl kein besseres Anschauungsmaterial für moderne Stadtplanung als gerade die drei neuen Vorstädte Vällingby, Grimsta und Häselsby, letztere als späterer Endpunkt der Tunnelbahn an einem der zahllosen Mälarmärgen gelegen, einst ein von Kleinrentnern bevorzugtes Ufer für Einfamilienhäuschen aus Holz. Dieses Idyll ist heute zum Sterben verurteilt, sind doch die breiten, autobahnartigen Straßen und das Trasse der Tunnelbahn bereits weitgehend fertig aus dem Granitgrund herausgesprengt.



Turmhäuser und dreistöckige Schmalhausbebauung am zentralen Platz von Vällingby

Drei Turmhäuser mit Kleinwohnungen am zentralen Platz von Vällingby



kork

**ist das gesuchte
Isoliermaterial
in der modernen
Bauweise für das
Hochhaus wie für
das Einfamilienhaus,
für Schul- und
Verwaltungsbauten,
für gewerbliche
und industrielle
Unternehmungen.**

**Im Hochbau,
bei den Wand-,
Decken-, Boden-
und Dachisolationen,
verbindet Kork
Hygiene und
Behaglichkeit
mit größter
Wirtschaftlichkeit.**

**Im Industrie-
und Kühlbau,
wo der Gedanke
der reinen
Zweckmäßigkeit
für möglichst
rationelle Ausnutzung
der Kälte- und Wärme-
Energiequellen
im Vordergrund steht,
führt Kork
als begehrtes
Isoliermaterial.**

**Gesellschaft für Korkindustrie
Basel Telefon 061 / 321580**

Riesenkrane stehen an den begonnenen Hochhäusern, überall auf einer Fläche von weit mehr als einem Quadratkilometer wird gesprengt, gebaut und gezimmert. In Vällingby, dem Zentrum dieser drei Trabantenstädte, enthält ein ein- und zweistöckiger zentraler Komplex Läden für alle nur denkbaren Bedürfnisse, ein Erstklassrestaurant (Stockholms einziger Nightclub), Banken, Verwaltungsbüros. Schulen bestehen seit dem Beginn der Bautätigkeit. Eine Kirche ist im Rohbau beendet, ein Theater projektiert; ebenso im Rohbau fertiggestellt sind ein Kino, das Gemeindehaus, ein Bibliotheksgebäude, ein Jugendhaus und Parkiergaragen. Eine bereits ansehnliche eigene Industrie macht Vällingby zu einer Wohn- und Arbeitsstadt, so daß hier draußen, wo einmal insgesamt 80 000 Menschen wohnen werden, nicht Schlafstädte entstehen, wie dies bei so vielen modernen Stadterweiterungen der Fall ist. Ein Ärztehaus vereinigt 15 verschiedene Spezialisten und Zahnärzte samt einem Laboratorium, einem Röntgenlaboratorium und zwei Krankengymnastikinstituten unter einem Dach.

Es ist ein typisches Ergebnis dieser Konzentrierung aller wesentlichen Serviceeinrichtungen, die der moderne Großstadtmensch in Autonähe verlangt, daß in immer größerem Umfang die Einwohner der Stockholmer City ihre Weihnachts- und andere Einkäufe in Vällingby machen, da sie dort ihre Wagen parkieren können. Ein Detail, das besonders auffällt, besteht darin, daß alle von Fußgängern benutzten Wege kreuzungsfrei unter oder über Autostraßen geführt werden, so daß

die Kinder auf dem Weg zur Schule nirgends mit dem motorisierten Verkehr in Kontakt kommen. Dies gilt auch für einen Teil der Velowege.

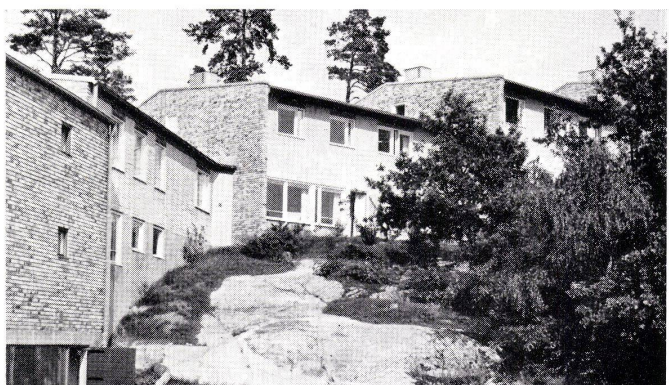
Die Bebauung geht von Einfamilienhausquartieren bis zu 12 Stockwerken hohen Turmhäusern. Nicht alles, was in diesen neuen Städten gebaut wird, ist architektonisch einwandfrei. Man spürt an vielen Stellen, daß die Architekten nicht die Zeit zur Verfügung hatten, die notwendig ist, um einen Entwurf reifen zu lassen. Besonders über den oberen Abschluß eines Hochhauses scheinen teilweise merkwürdig unsichere Auffassungen zu herrschen. Was in Hässelbys «Familienhotel» auf den Dächern von vier sehr massiven Hochhäusern alles «blüht», ist schwer begreiflich. Auch an andern Stellen begegnet man einem Dekorationsbedürfnis, das sich in Erkern, Türumrahmungen, Fassadenlisenen und Dachaufbauten Luft macht und nicht passen will zu den großen Baumassen, die überall entstehen. In dieser Hinsicht kann der sonst von Schweden begeisterte Berichtersteller eine gewisse Enttäuschung nicht ganz unausgesprochen lassen.

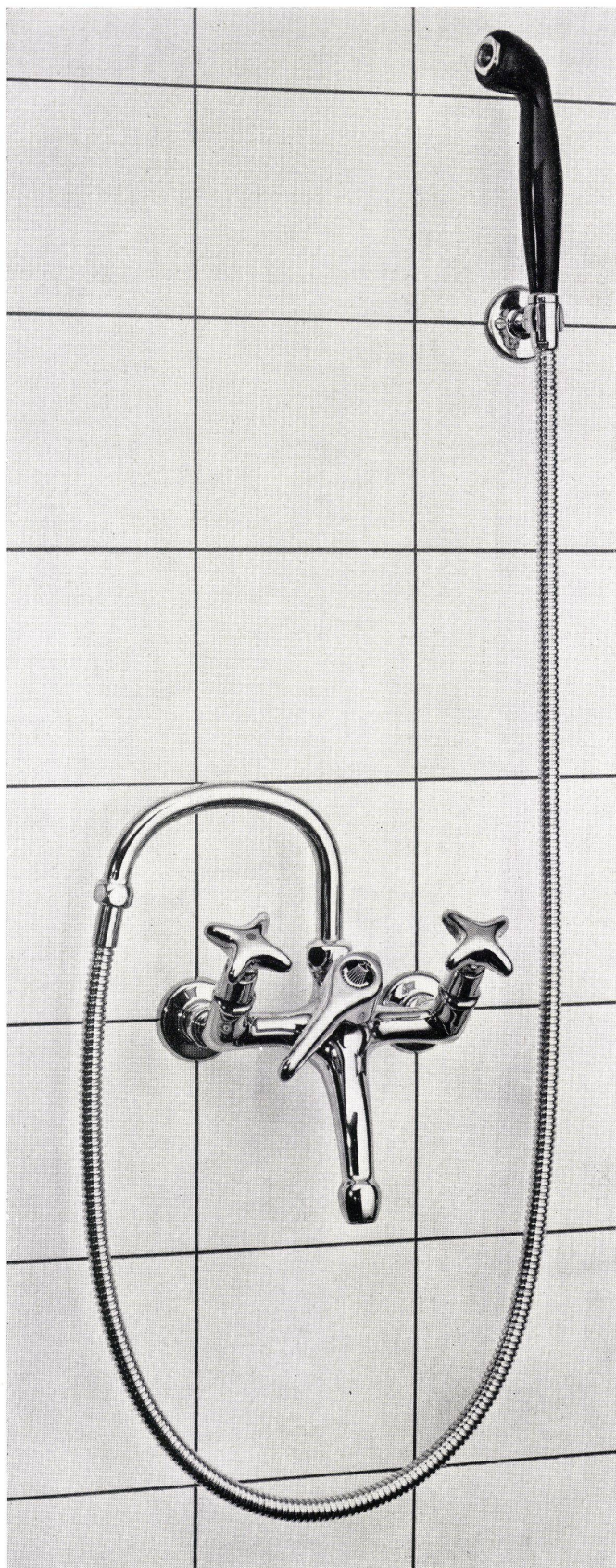
Oben

Vällingby bei Stockholm. Ladenzentrum für drei Trabantenstädte mit insgesamt zirka 36 000 Einwohnern

Unten

Einfamilien-Reihenhäuser in Vällingby, ans stark coupierte Gelände gut angepaßte Anlage





Die -Badebatterie Nr. 1720 NEO zeichnet sich durch ihre Zweckmäßigkeit und Schönheit der Formen aus. Der runde Auslauf ergibt einen ruhigen, geschlossenen Strahl. Diese Badebatterie wird mit der in ästhetischer und technischer Beziehung einwandfrei konstruierten Handbrause Nr. 7702 NEO, mit festem Halter, ausgerüstet; auf Wunsch wird sie auch mit der Handbrause mit Gelenkhalter Nr. 7705 NEO geliefert, womit die Brause im gewünschten Winkel zum Badenden fixiert werden kann.

La batterie de bain No. 1720 NEO se distingue par l'opportunité et la beauté de ses formes. Le goulot rond assure un jet régulier et compact. Cette batterie est munie d'une douche à main No. 7702 NEO avec support fixe, construite soigneusement selon les derniers points de vue techniques et esthétiques; sur demande elle est livrable également avec douche à main munie du support à genouillère No. 7705 NEO, grâce auquel la douche peut être amenée à l'angle voulu.



Aktiengesellschaft
Karrer, Weber & Cie., Unterkulm b/Aarau
Armaturenfabrik - Metallgießerei - Tel. 064 / 38144

Seit Asplunds Tod sind heute 16 Jahre verfloßen. Seine Bauten und ganz besonders die Kapellen und das Krematorium im Stockholmer Waldfriedhof stehen nach wie vor als nicht mehr erreichter Höhepunkt in Schwedens Bauschaffen da.

Dieser Eindruck, frisch wiedergewonnen bei einem abschließenden Besuch dieser klassisch zu nennenden Anlage, wird bestärkt, wenn man nach Stockholm eine Rundfahrt durch Kopenhagen macht. Es ist nicht nur im Möbelschaffen der Dänen, sondern neuerdings auch in den besten Architekturleistungen dieses von keiner Konjunktur ähnlich derjenigen des Nachbarlandes begünstigten kleineren Landes eine beglückende Einfachheit und Klarheit zu sehen, die in starkem Gegensatz zu schwedischen Bauten steht.

Hervorstechend, aber nicht alleinstehend an Qualität sind die Bauten von Arne Jacobsen, unter denen vor allem das Rathaus von Rødovre an erster Linie steht. Es scheint uns, daß die führende Stellung, die einst Gunnar Asplund innehatte, unter den Skandinaviern jetzt an Arne Jacobsen übergegangen ist, abgesehen von der Sonderstellung, die Alvar Aalto in Finnland einnimmt.

Was gegenüber unseren schweizerischen Verhältnissen in allen skandinavischen Ländern auffällt, sind die auf großzügigster und großflächigster Basis aufgezogenen Überbauungen von Mietshaus- und Einfamilienhauskomplexen. Auch in vielen Vororten von Kopenhagen entstehen Siedlungen mit neueren Einfamilienhäusern, wo drei oder vier Typen zwanzig-, dreißig-, vierzigmal wiederholt werden und so eine einem alten Dorfbild ähnelnde überzeugend einheitliche Überbauung ergeben. Dasselbe gilt für die neuen Stadtteile von Stockholm, die vor allem deshalb so großzügig geplant werden konnten, weil der Boden schon seit Jahrzehnten in der Hand der Stadt ist. Auf dieser Basis, und nur auf dieser Basis, sind Planungen möglich, die sich zu Siedlungen und Stadtteilen ausbauen lassen, die — ohne deshalb von ein und demselben Architekten entworfen sein zu müssen — eine großzügige Handschrift verspüren lassen. Sven Markelius, der bis vor kurzem Chef des Stadtplanbüros von Stockholm war, hat dadurch große Möglichkeiten zur Verwirklichung wirklich neuzeitlicher Stadtpläne gehabt und auch mit großem Erfolg durchgeführt. E. Zietzschmann

Der schwedische Architektenverband gründet eine Pensionskasse

Die Mitglieder des Reichsverbandes schwedischer Architekten (SAR) haben im Dezember vergangenen Jahres den Beschluß gefaßt, eine Pensionskasse zu gründen. Mit 65 Jahren kommt jedes männliche und weibliche Mitglied des SAR in den Genuß der Pension, die Frau eines SAR-Mitgliedes mit 60 Jahren; dasselbe gilt für Angestellte von SAR-Mitgliedern. Als maximalen Jahreslohn oder (für Selbständigerwerbende) Jahreseinkommen, nach welchem die Prämien und Auszahlungen berechnet werden, gelten 20 000 Kronen (zurzeit ca. 16 000 Sfr., also ein Monatslohn von 1670 Kronen oder 1330 Sfr.).

Die Pensionsversicherung umfaßt:

1. eine Invalidenversicherung,
2. eine Familienversicherung,
3. eine Altersversicherung.

Bei Vollinvalidität werden 60% des Jahreslohnes oder -einkommens ausbezahlt, bis zur Erreichung des Pensionsalters. Teilinvalidität ergibt dem Grad der Invalidität entsprechende Auszahlungen.

Die Familienversicherung kommt Witwen oder Witwern von SAR-Mitgliedern sowie deren Kindern bis zum Alter von 21 Jahren zugute. Der Grundbetrag dieser Versicherung ist 30% des Jahreslohnes oder -einkommens. Von diesem Grundbetrag

werden Versicherungen nach folgenden Ansätzen ausbezahlt:

Witwe oder Witwer	100%
Witwe und 1 Kind	130%
Witwe und 2 Kinder	150%
Witwe und mehr als 2 Kinder	150%
plus 10% für jedes Kind über 2 Kinder	
1 Kind	75%
2 Kinder	110%
3 Kinder	135%
4 Kinder	150%
Mehr als 4 Kinder	150%
plus 10% wie oben	

Die Altersversicherung tritt in Kraft nach Erreichung des 65. resp. 60. Altersjahres und beträgt 60% des Jahreslohnes oder -einkommens. Nach dem 67. Altersjahr, wo die schwedische Volkspension in Kraft tritt, wird der ausbezahlte Betrag um 1800 Kronen/Jahr vermindert.

Außer diesen drei Versicherungen kommen die Mitglieder in den Genuß einer Lebensversicherung, die bei Todesfall mit zwei Drittel des Jahreslohnes oder -einkommens ausbezahlt wird.

Pensionsberechtigt sind: SAR-Mitglieder mit eigenem Büro mit mindestens einem pensionsberechtigten Angestellten und alle Angestellten nach 3 Monaten Anstellungszeit.

Die Prämien werden wie folgt berechnet und werden bei Angestellten vom Monatslohn abgezogen:

Versicherungsart	weibliche und männliche Mitglieder der SAR	weibl. Angestellte und Frauen von SAR-Mitgliedern
1. Invaliden- und Familienversicherung	4%	1%
2. Invaliden-, Familienversicherung und halbe Altersversicherung	5 1/2%	3%
3. Invaliden-, Familienversicherung und ganze Altersversicherung	7%	5%

Der Arbeitgeber bezahlt den Rest der Prämien inkl. die ganze Lebensversicherungsprämie. Die letztere beträgt während des 1. Versicherungsjahres 0,31 Kr. pro 1000 Kr. Versicherungssumme und Monat. Der vom Arbeitgeber zu bezah-

lende Prämienbetrag wird für «Fall 1» 4—6% der Jahreslöhne, für «Fall 2» 8—10%, für «Fall 3» 10—12% betragen. Während der Invaliditätszeit genießt das Mitglied Prämienbefreiung. Zie

Schwedische Wettbewerbszeitschrift

Um die ca. 20 Wettbewerbe, die jährlich in Schweden ausgeschrieben werden (nota bene, daß sämtliche öffentlichen Wettbewerbe stets für ganz Schweden offen sind und daß auch skandinavische Wettbewerbe ausgeschrieben werden, sofern es sich nicht um eingeladene, beschränkte Wettbewerbe handelt), einer weiteren Öffentlichkeit zugänglich zu machen, hat der Schwedische Architektenverband die Herausgabe einer Wettbewerbszeitschrift, die viermal im Jahr

erscheint, beschlossen. Darin wird jeweils das Wettbewerbsprogramm in extenso und dazu sämtliche prämierten Arbeiten veröffentlicht. Beim 1. Preis wird die Beschreibung des Projektes durch den Preisträger mit publiziert, ebenso — bei allen Arbeiten — die Preisgerichtskommunikate. Diese Publikation erfüllt eine wichtige Funktion, indem sie sowohl in übersichtlicher Form ein interessantes Studienmaterial schafft, als auch die Bedeutung des Wettbewerbswesens weiteren Schichten des Publikums nahe bringt. Zie