

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

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 12 (1958)

Heft: 2: Verwaltungsbauten und Geschäftshäuser = Bâtiments administratifs et commerciaux = Administration and office buildings

Werbung

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.](#)

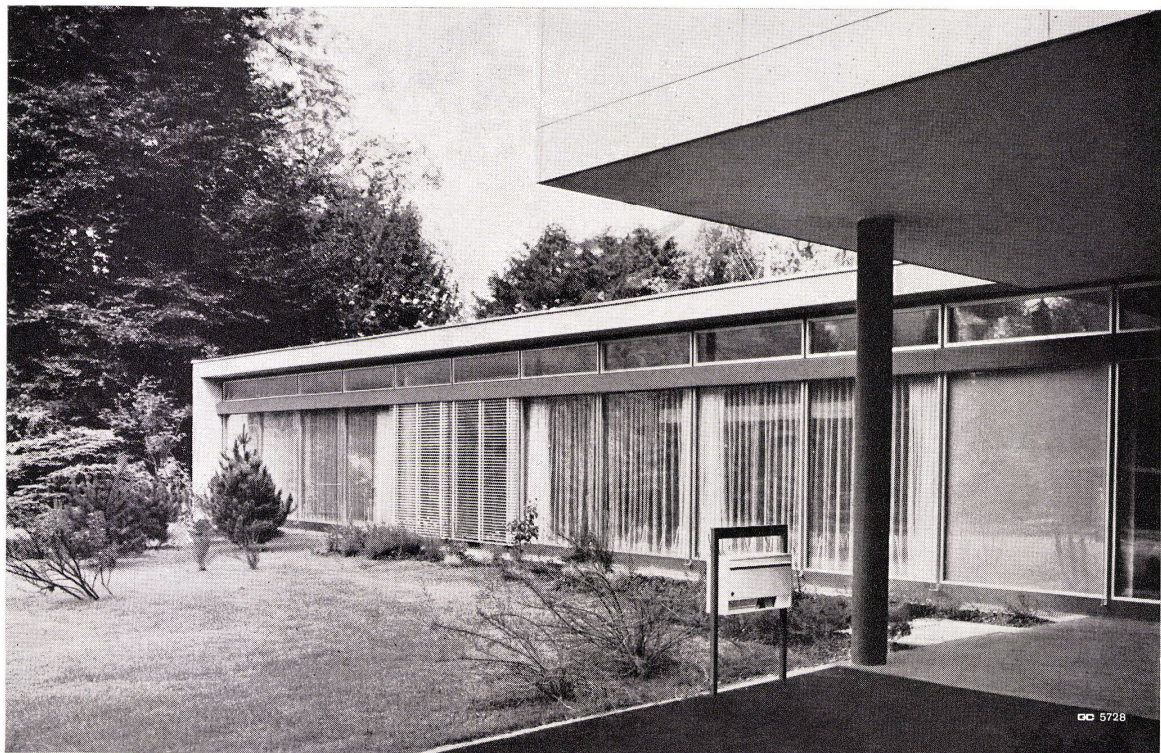
Terms of use

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: 26.04.2025

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

GC Metallbau Geilinger & Co. Winterthur



®



Neu! Soeben erschienen

Mit der modernen Architektur...

ändert sich auch die Form der Möbel. Dieser Wandel begleitet den ständigen Fortschritt, der zu immer besseren und zweckmässigeren Lösungen führt. Zielsetzung dieses ehrlichen Streben ist es, für Möbel neue Formen und Farben zu finden, die unserer Zeit entsprechen.

Abbildungen gutgeformter Möbel finden Sie in unserer **Sondermappe für Architekten**. Lassen Sie sich die soeben erschienene Sondermappe «Möbel für moderne Menschen» noch heute kostenlos und unverbindlich zustellen. Postkarte an eine der nachstehenden MG-Ausstellungen genügt: Basel, Güterstrasse 133 / Biel, Aarbergstrasse 3-7 / Zürich, Badenerstrasse 21, ab Ende März 1958: Zweierstrasse 129 / Lausanne, Avenue de Morges 161-163 / Bellinzona, Viale Stazione 30.



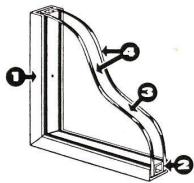
**Weniger Brennstoff ...
mehr Wärme ...
... kein Problem!**



POLYGLASS

das Isolierglas von hoher Qualität aus DUPLEX-Spiegelglas bietet zu jeder Jahreszeit eine Wärme- und Kälteisolierung;

- löst Kondensations- und Reinigungsprobleme;
- ermöglicht die Vergrößerung der Fensterflächen;
- vermindert kalte Luftströme entlang den Fenstern;
- wird leichter und sicherer versetzt;
- dämpft den Lärm.



- 1 Stahlschutzrahmen
- 2 Plastische Dichtung
- 3 Entfeuchtete Luft
- 4 DUPLEX-Spiegelglas

Generalvertreter:

O. CHARDONNENS
Genferstraße 21, Zürich 27
Telefon 051/25 50 46



LES GLACIERIES DE LA SAMBRE S.A.
AUVELAIS-BELGIQUE

würde das etwa 5,5 Millionen Dollar kosten. Die Kosten des Ersatzes des bisherigen Shuttle-Zuges durch das bewegliche Plattformsystem wird mit nur etwa 3,8 Millionen Dollar berechnet.

Sicherheit auf der Untergrundbahn
Untergrundbahnen locken asoziale und verbrecherische Elemente erfahrungsgemäß überall auf der Welt an, namentlich in den Nachtstunden. Die New-Yorker Subway hat ihre eigene Polizeiabteilung, und diese hat in den vergangenen Jahren mit Erfolg den Kampf gegen Verbrechen durchgeführt.

Entscheidend dafür war, daß neuerdings die Stärke des «Transit Police Department» auf 900 Mann erhöht wurde. Während sonst die Zahl von Vergehen und Verbrechen in Zunahme begriffen ist, gelang es, ihre Anzahl im Bereich der Untergrundbahn in diesem Jahr um 26 Prozent gegenüber dem Vorjahr zu senken. Die Sicherheit der Untergrundbahn-Passagiere auch in den leeren Stunden nach Mitternacht wurde dadurch erhöht.

Nahe Zukunftspläne

Von den Zukunftsplänen der Untergrundbahn ist für das kommende Jahr von besonderer Aktualität die Modernisierung der Myrtle-Avenue-Line, einem der ältesten Abschnitte der Brooklyn-Untergrundbahn.

Manche der Untergrundbahnwagen sind jetzt fast fünfzig Jahre alt. Sie werden durch Wagen von leichterem Gewicht ersetzt, die aber gleichzeitig geräumiger sind und rascher und sicherer fahren.

Die Frage, ob die Kraftstationen der Untergrundbahn, deren Modernisierung im Gang ist, weiter von der Subway betrieben oder der Consolidated Edison Company of New York verkauft werden sollen, ist zur Zeit einem Komitee zum Studium übergeben worden.

Neue Ausdehnungslinien sind im Stadium der Planung begriffen. Sie werden immer wichtiger, je mehr die Bevölkerung New Yorks nach den Suburbs den Vororten, drängt. Dieser Zug ist in allen amerikanischen Großstädten zu erkennen, und über kurz oder lang muß die New-Yorker Subway ihm auch Rechnung tragen und zwar nicht nur in der Richtung nach New Jersey zu.

Paradoxes im Zeitalter der Atomtechnik

Es ist eine Quelle des Erstaunens für viele Laien und des ironischen Vergnügens für viele Techniker, wenn sie entdecken, daß in zahlreichen technischen Gebieten heutzutage das Ultramoderne und Fortschrittlichste sich immer wieder mit Altüberkommenem und Veraltetem trifft. Es erinnert daran, daß in manchen Ländern die modernsten Verkehrsmittel und die kühnsten konstruierten Wolkenkratzer entstanden sind und daneben die Eingeborenen die Erde mit ihren Händen bebauen wie ihre Vorfahren, das vor tausend Jahren taten und eine Ernährung haben, wie sie in den Zeiten der Bibel gefunden wird.

Auch im modernen Netz der New-Yorker Untergrundbahn finden sich solche überraschenden Paradoxe. Und man fragt sich warum das Subway-System auf seiner Lohnliste nicht weniger als 44 Öllampenputzer (oil-lamp trimmers) führt. Von den 6700 Untergrundbahnwagen, die der Transit Authority unterstehen, haben die meisten elektrische Batterien, die das Schlußlicht der Wagen in Tätigkeit halten und zwar auch dann, wenn der elektrische Strom im sogenannten «third rail» abgestellt ist. Aber jene Wagen, die vor 1914 gebaut wurden und noch in Tätigkeit sind, benutzen noch Öllampen für diesen Zweck.

Zu ihrer Füllung wird ein besonderes Öl verwandt (Long Time Burning Oil) das das Schlußlicht 130 Stunden lang beleuchtet hält. Aber die Öllampenputzer müssen jede dieser Lampen mindestens einmal am Tag inspizieren und eventuell auffüllen und den Docht putzen. Die oberen Lichter der Wagen, aus denen beispielsweise die Fahrtbestimmung abzulesen ist, sind bei alten und neuen Wagen elektrisch. Aber auch hier läßt sich die Zeit absehen, da die 44 Öllampenputzer der ultramodernen New-Yorker Untergrundbahn einer sagenhaften Vergangenheit angehören werden. Dr. W. S.

Stockholm feierte die Eröffnung seiner Untergrundbahn

Mit der Übernahme des letzten Teilstückes der Stockholmer Untergrundbahn ist die schwedische Hauptstadt endgültig in die Reihe der europäischen Großstädte aufgerückt. Seit Beginn des Baues der T-Bahn im Jahre 1941 erhöhte sich die Einwohnerzahl Groß-Stockholms von 900 000 auf 1 300 000, was auf die schwierigen Verkehrsprobleme dieser Großstadt schließen läßt. Durchschnittlich werden heute täglich gegen 65 000 in den südlichen Vorstädten lebende Menschen ins Zentrum von Stockholm zu ihren Arbeitsplätzen transportiert. In 60 Jahren wird die letzte Öre der 500 Millionen Kronen Schuld, mit der die Bahn finanziert wurde, getilgt sein. Zur Feier der Eröffnung wurde in Stockholm ein richtiges Volksfest gefeiert. Der König und alle am Bau oder Betrieb der Bahn Beteiligten sowie Mitglieder der Behörde trafen sich an weiß gedeckten Tischen in einem Extra-Speisewagenzug zu einem festlichen Mahle im Bahntunnel. Endlich war die direkte Verbindung zwischen Nord- und Südstockholm hergestellt. Vielleicht werden in Zukunft viele Automobilbesitzer ebenfalls mit der schnellen und bequemen Untergrundbahn in die Stadt fahren, und so einen Beitrag zur Lösung des Parkplatzproblems im Stadtzentrum liefern.

140 Millionen Franken für den Luzerner Generalverkehrsplan

In Luzern sind 140 Millionen Franken für den Generalverkehrsplan genehmigt worden. Ein erster Kredit von 3,9 Millionen Franken gilt dem Umbau des Bahnhofplatzes. Mit der Kenntnisnahme der Verkehrsvorlage ist generell die Straßenplanung im Raume Luzern für die nächsten drei Jahrzehnte festgelegt worden, und zwar in Anpassung an die von der Eidgenössischen Straßenbaukommission genehmigten und von der Arbeitsgruppe Luzern ausgearbeiteten Richtlinien für den Bau der Autobahnen, der Fernverkehrsstraßen und der innerstädtischen Hauptstraßen im Raume Luzern.

Zu der eigentlichen Linienführung hatte der Stadtrat dabei im Grunde nichts Wesentliches zu sagen, denn es handelt sich dabei um eine so gut wie beschlossene Sache, die nur noch in der Detailplanung einigen Raum für Sonderwünsche offen läßt. Dagegen muß nun die Stadt in praktischer Konsequenz und in Erwartung des gewaltigen Verkehrs, der über die geplanten Autobahnen und Fernverkehrsstraßen heranfluten wird, ihre Hauptplätze und Verkehrsknotenpunkte ausbauen, und zwar in einem beschleunigten Verfahren, denn diese Punkte genügen schon dem heutigen Verkehr nicht mehr und sind Anlaß zu ständigen Stockungen und argen Störungen.

44 Millionen Franken für das Baselbieter Straßenbauprogramm

Anfangs Dezember versammeln sich jeweils die Mitglieder der Sektion beider Basel des Touring-Clubs zu ihrem traditionellen Nachtessen. Ehrengäste waren: Regierungspräsident Heinrich Abegg, basellandschaftlicher Baudirektor, Regierungsrat Max Wullschlegler, baselstädtischer Baudirektor. Letzterer wies in einer Ansprache auf den überall mit großer Spannung erwarteten baselstädtischen Generalverkehrsplan hin, der nun abgeschlossen sei und in nächster Zeit der Öffentlichkeit bekanntgegeben werden soll. Da die schöne Basler Altstadt auf keinen Fall dem Verkehr geopfert wird, ist es beinahe eine Unmöglichkeit eine für Fußgänger, für Tram und Automobilisten befriedigende Lösung zu erzielen. Zur Verteidigung der umstrittenen Verkehrsregelung auf dem Kannenfeldplatz betonte der Redner, daß gegenüber den früheren jährlichen 50 Verkehrsunfällen jetzt nur noch deren zwei zu verzeichnen waren. Der Vorschlag für die Überführung vom Luzernerring bis zum St. Johannis-Bahnhof wird demnächst veröffentlicht. Ebenfalls sollte den unhaltbaren Zuständen vor dem Badischen Bahnhof abgeholfen werden.