

Résumés

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **7 (1953)**

Heft 5

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Nutzungsbedingungen

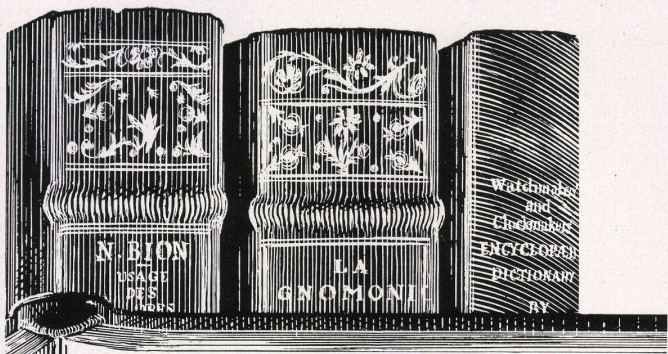
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.

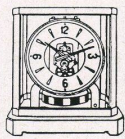
Haftungsausschluss

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.



LEXIKON DER UHRMACHERKUNST

ATMOS Name einer berühmten Pendule, die lediglich durch die Temperaturschwankungen angetrieben wird. Dank dieser unversiegbaren Kraftquelle ist die Atmos die erste ohne menschliches Dazutun endlos laufende Uhr.



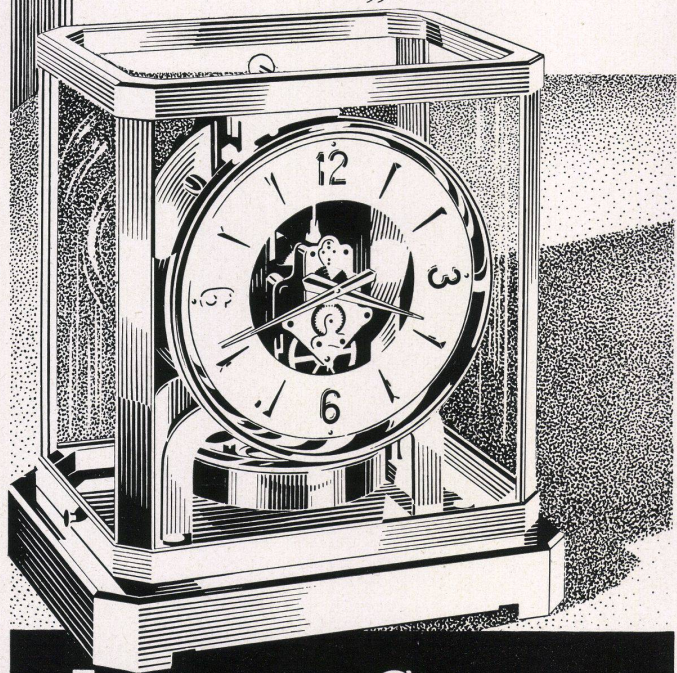
ARBEITSWEISE Steigt die Aussentemperatur, so dehnt sich das Gas aus, welches das Uhrwerk aufzieht. Bei sinkender Temperatur verdichtet es

sich im Blasebalg und spannt durch eine sinnreiche Übertragung ebenfalls die Feder. 1 Grad Wärmeunterschied genügt für eine Laufdauer von 48 Stunden.

Mit dem unter dem Glasgehäuse gut sichtbaren Werk verwirklicht die Atmos eine bestechende Einheit von Kunst und Uhrmacher-Technik, wie sie wohl kaum jemals erreicht worden ist. Die Atmos ist eine exklusive Schöpfung der Uhrenfabrik

Jäger-LeCoultre,
Le Sentier (Schweiz),

- 33 -



JAEGER-LECOULTRE

... immer etwas Besonderes. Gediegenes

Großgarage in Düsseldorf (Fortsetzung von S. 262)

gesehen. Die Personalräume mit Waschräumen und Toiletten befinden sich im Untergeschoß.

Konstruktion

Die Konstruktion des Garagengebäudes setzt sich im wesentlichen aus drei Elementen zusammen, die sichtbar in Erscheinung treten: die tragenden Stockwerkrahmen, die Deckenplatten und das Dach und die aufgehängte Rampenkonstruktion. Die Stockwerkrahmen sind dreibeinige, 60 cm breite Böcke, deren Mittelstützen als Doppelstützen ausgebildet sind und zwischen sich die gesamte Installation aufnehmen. Die Verbindung der beiden Teile wird in jedem Geschoß in Höhe der Unterzüge durch 20 cm breite Stege hergestellt. Die Stützen verbreitern sich konisch nach oben, wo sie in den ausladenden Hauptriegel übergehen, an dessen Kragarm die Rampen aufgehängt sind. Die Deckenplatten und das Dach sind längsgespannt und kragen an den beiden Dehnungsfugen und an den Stirnseiten des Gebäudes aus. An den Außenseiten der Geschosse sind rund um vor jedem Wagenplatz stoßfeste Stahlblöcke eingebaut, die zugleich als Geländerstützen dienen. Im Keller ist die Konstruktion mit stärkeren Stützenquerschnitten fortgesetzt; die Kellerstützmauern sind nicht tragend.

Die Rampen sind Stahlkonstruktionen und bestehen aus zwei Randträgern 30, die in Abständen von 1,44 m durch Riegel I P 14 abgestrebt sind. Dazwischen sind 10 cm dicke Betonkappen gespannt. Die Rampen sind mit Heizregistern ausgestattet, die verhindern sollen, daß im Winter Schnee liegen bleibt oder Glatteis entsteht. Die 30 mm dicken Rundstähle, die die Rampe tragen, sind mit angeschweißten Flachstählen oben in den Kragarmen der tragenden Rahmenböcke verankert und unten ebenfalls mit Flachstählen mit den Randträgern verschweißt. Jeweils an den Podesten sind die Rampen starr mit den Geschoßdecken verbunden. In Höhe des Querriegels sind stoßsichere Geländerstützen aufgesetzt. Das Geländer ist mit Drahtglasscheiben ausgefacht; die Rampenoberfläche ist sägeförmig aufgeraut, um ein Abrutschen zu verhindern.

Die rundum durchlaufenden Fensterbänder bestehen aus Winkel- und T-Profilen mit aussteifenden Stegen und 6 mm dicken Klarglasscheiben. Die Ein- und Ausfahrten werden durch handbetriebene Stahlrolltore abgeschlossen.

Die beiden Treppenhäuser, die durch den Keller unmittelbar ins Freie führen, und der Aufzugsschacht einschließlich der Aufbauten sind aus Backsteinen gemauert und stehen unabhängig in der Betonkonstruktion.

Für die Heizung kam nur ein stationäres System mit getrennter Entlüftung in Frage. Mit Hinblick auf die günstigen Konstruktionsverhältnisse fiel die Wahl auf eine Deckenstrahlungsheizung, die in der Anschaffung teurer, in der Unterhaltung jedoch wirtschaftlicher ist. Die Strahlungsheizung wird durch eine im Keller gelegene Dampfkesselanlage über Gegenstromapparate gespeist. Die Rohrregister sind oberhalb der Bewehrungsmatten in die Decken einbetoniert. Die Heizungssysteme der Rampen und der Garagengeschosse sind voneinander getrennt. Die Kesselanlage, die vorerst mit Koks beschickt wird, kann später durch Einbau von Einspritzdüsen auf Ölfeuerung umgestellt werden, wenn durch die Abschmieranlage genügend Altöl anfällt.

Die Garagengeschosse werden durch zwei über den Treppenhäusern aufgestellte Ventilatoren entlüftet. Die Abgase werden durch zwei Entlüftungsschächte, die an den Treppenhäusern hochführen, in jedem Geschoß getrennt abgesaugt. Die Frischluftzufuhr erfolgt durch die meist offenstehenden Tore und durch die Fenster.

Zusätzlich zu den an jeder Geschoßdecke rundumlaufenden 50 cm breiten Feuerschürzen sind in den beiden mittleren Geschossen, entlang der Fenster, unter den Decken Trennerrohre vorgesehen, die einen Wasserschleier über die Fenster legen, damit ein Übergreifen der Flammen von einem Geschoß in das andere verhindert wird.

Das Dach der Garage wird nach innen entwässert. Die Abfallrohre führen in jeder zweiten Mittelstütze herunter. Sämtliche Abwasserleitungen werden im Keller zwischen den Doppelstützen mit Gefälle nach vorne geführt, wo sie über einen großen Benzinabscheider (für die Abwässer aus der Trenneranlage und der Waschanlage) in das städtische Kanalnetz münden.

Elektrische Installation

Die Garage ist durchweg mit Leuchtstofflampen (Doppelleuchten) ausgerüstet, die in drei Reihen an der Decke angebracht sind (in jedem Feld drei Lampen). Nur die Waschanlage enthält eine intensivere Beleuchtung. Die Leitungen sind in Stahlpanzerrohren in die Decken einbetoniert. Die Treppenhäuser erhalten normale Glühlampen. Da der Strombedarf einschließlich Kraftstrom 80 Ampere überschreitet, wird der Strom vom Hochspannungsnetz entnommen und in einer örtlichen Hochspannungsanlage heruntertransformiert.

Hotelgebäude

Da jeder freie Raum, der außerhalb des Garagengebäudes auf dem Grundstück verbleibt, notwendig für den Fahrverkehr oder zum vorübergehenden Abstellen von Wagen gebraucht wird, wurde das Hotelgebäude mit 22 Zimmern, einem kleinen Restaurant und 3 Wohnungen auf Stützen frei über die Einfahrt gesetzt, so daß zu ebener Erde nur die Pfortnerloge mit dem Kassenraum und einem Wartezimmer verbleibt.

Von der Pfortnerloge aus, die zwischen Ein- und Ausfahrt liegt, wird der ganze Garagenverkehr kontrolliert und abgefertigt und zugleich die dreispurige Tankanlage (6 Zapfstellen) bedient, die neben der Ausfahrt ebenfalls unter dem Personalgebäude untergebracht ist.

Die Stützen sind als einbeinige, weitausladende Böcke ausgebildet, die ein Maximum an Bewegungsfreiheit gewähren. Auf den Böcken stehen dreistielige Betonrahmen, die das nach innen geneigte Dach tragen. Die horizontalen Riegel verschwinden in der Rippendecke des Daches. Die Rippendecke, die den unteren Abschluß bildet, nimmt alle horizontalen Installationsleitungen auf. Die Vertikalleitungen führen in 20/20 cm großen Schlitzeln in den Boden hinunter. Die Brüstungen und Ausfachungen sind Schwemmsteinwände, die mit Heraklithplatten gedämmt und mit bruchrauen Schieferplatten verkleidet sind. Die Mittelpfeiler ist selbständig vor den Bau gestellt. Sie besteht aus einem Kragbalken, der mit einem Betonfuß in der Erde steht, und aus später aufbetonierten Fertigstufen. Die hintere Treppe ist eine normale Plattentreppe, die oben auf einer Kragplatte aufliegt. Das Personalgebäude hat eine Warmwasser-Radiatorenheizung, die von der Hauptkesselanlage ebenfalls über einen Gegenstromapparat gespeist wird. - Die Fenster bestehen aus Wohnhaus-Profilen und sind einfach verglast. Es ist geplant, die Wohnungen in einem an der Nordseite der Garage im Anschluß an bestehende Wohnbauten zu errichten. Der Neubau unterzubringen, und das Personalgebäude zu einem vollständigen kleinen Hotel zu machen (40 Zimmer). Damit wäre die Anlage abgerundet und in ihrer Eigenschaft als Autohotel weitgehend selbständig.

Dipl.-Ing. Dietrich Hartkopf, Solingen

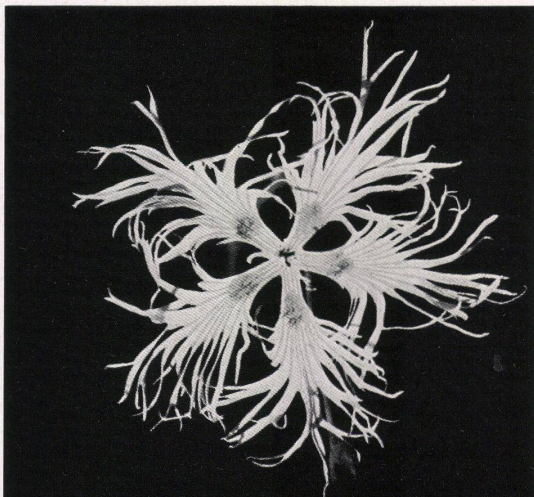
Résumés

Maison à plusieurs appartements avec ateliers à Zurich (pages 231-235)

L'immeuble se compose de deux bâtiments séparés: une habitation parallèle à la rue et donnant au sud, et les ateliers dont la façade principale est orientée vers le nord, c'est-à-dire vers la partie arrière, légèrement ascendante du terrain. La cage d'escalier et l'ascenseur forment une connexion transparente sont insérés entre les deux blocs. L'habitation a des allées couvertes reliant les petits appartements placés au centre avec les appartements plus grands aux deux bouts du bâtiment. Le rez-de-chaussée, les 1er et 2e étages contiennent des 1, 2, 3 1/2 et 4 1/2 pièces avec cuisine et bains. Un 5 pièces donne sur un toit-terrasse couvrant tout l'immeuble. Le second bâtiment comprend trois ateliers répartis sur le rez-de-chaussée et les deux étages supérieurs. Les sous-sols des deux bâtiments contiennent les garages accessibles de la cour, les débarras des appartements, la buanderie, la penderie et les centrales de chauffage et de refroidissement.

Nouveau bâtiment commercial Mont-Blanc Centre et cinéma Le Plaza à Genève (pages 236-240)

C'est en un endroit remarquable, en face du bureau principal de poste de la rue Mont-Blanc, là où celle-ci forme un carrefour avec la rue de Chantepoulet et la rue du Cendrier qu'il fallait remplacer de vieilles maisonnettes par un immeuble



ENTWURF
AUSFÜHRUNG
UNTERHALT
BAUMSCHULE

E. FRITZ + CO. GARTENBAU BSG.

ZÜRICH 7 · HOFSTR. 70 · TEL. 325190

commercial de 8 à 10 étages. Le bâtiment devait aussi comprendre de nombreux magasins, deux restaurants donnant sur les principales artères et un cinéma en exploitant la pente du chantier. Le bâtiment commercial forme, en plan, un T asymétrique: la barre transversale du T comprend 5 étages au-dessus du double rez-de-chaussée, la branche longitudinale a 8 et 6 étages. Cet échelonnage en hauteur et en profondeur des différents corps confère à l'immeuble un volume cubique particulièrement vivant. Le rez-de-chaussée supérieur est accessible du coin de l'immeuble; 6 marches mènent à une galerie passant par-dessus l'entrée du cinéma et devant une suite de magasins; un restaurant forme le coin de la rue de Chantepoulet et de la rue du Cendrier. C'est à ce niveau que part la cage d'escalier et les trois ascenseurs placés au centre même du complexe. Les différents étages que l'on atteint ainsi peuvent renfermer près de 240 bureaux. On a, pour la première fois en Suisse, utilisé consciemment des éléments préfabriqués, c'est-à-dire 1000 éléments de fenêtres en profilés d'aluminium et en verre. On a pu loger un cinéma de 1250 places dans la cour du bâtiment en utilisant la déclivité naturelle du terrain.

Fabrique pharmaceutique Farnitalia à Milan (pages 241-245)

La première étape de construction d'une fabrique pharmaceutique devait être projetée sur les boulevards de ceinture de Milan de manière à permettre la plus grande flexibilité possible à l'intérieur des bâtiments. Il fallait tenir particulièrement compte des possibilités de contrôle, de l'hygiène et de la rapidité des communications. La première étape prévoit deux bâtiments de fabrication à plusieurs étages, auxquels une étape ultérieure ajoutera une troisième aile analogue, ainsi qu'une augmentation du nombre des étages des bâtiments existants. La fabrication devait pouvoir se développer de haut en bas. Un corps de deux étages et de forme oblongue s'appuie contre trois ailes perpendiculaires de cinq étages; deux de ces ailes sont déjà en service, la dernière en est à l'état de projet. Elles sont orientées en direction est-ouest et flanquées d'une cage d'escalier sur les petits côtés où l'on a également posé toute la tuyauterie et les canaux de ventilation, gaz, courant de force, courant normal, vapeur et vacuum. Les monte-charges et ascenseurs sont à côté des cages d'escalier. On a prévu un bâtiment administratif contenant les laboratoires dans la partie nord du terrain. Les entrées des ouvriers, les accès pour automobiles, une école maternelle, la loge du concierge, le dispensaire, le garage, la centrale de chauffage et la menuiserie longent une rue secondaire partant à angle droit de la grand'route. Il a été prévu d'augmenter le nombre d'étages de tous ces bâtiments. Le réfectoire des ouvriers, les salles à manger de la direction et des employés, ainsi que la cuisine sont logés au premier étage.

Bâtiment d'administration d'une compagnie d'assurance contre le feu à Los Angeles, Californie (pages 246-250)

La Northwestern Mutual Fire Association dont le siège est à Washington désire avoir un bâtiment administratif pour sa succursale californienne de Los Angeles; ce bâtiment demandait 2 étages. La société d'assurances occupe actuellement tout le rez-de-chaussée et loue les bureaux du premier étage jusqu'à ce qu'elle en ait besoin. Elle se réservait donc le droit d'utiliser plus tard les bureaux accessoires. Le programme prévoyait une seule salle de travail indivisible d'où l'on accéderait à trois petits bureaux séparés et à la salle des conférences. Une petite partie de la grande salle devait être réservée au public. Cette salle mesure près de 23 sur 24 m et abritera 73 employés. Les trois bureaux et la salle de conférences sont annexés au sud. Le coin sud-est contient la cage d'escalier principale et l'ascenseur, le coin diagonalement opposé une seconde cage d'escalier pour usage interne. A côté de l'entrée de cette cage se trouve le bureau de poste de la société. Au premier étage, les toilettes des employés, une salle de repos et un lunch-room sont groupés autour de la cage d'escalier.

Agrandissement d'un immeuble commercial à Londres (pages 251-252)

Le problème consistait à reconstruire trois bâtiments fort endommagés pendant la dernière guerre et d'en faire un bâtiment commercial plus grand. Le rez-de-chaussée et le sous-sol ont été agrandis sur toute la surface de la cour. La construction d'un immeuble à quatre étages a

engendré une vaste augmentation de la surface disponible ce qui nécessita une entrée supplémentaire. On a donc prévu un nouvel escalier que l'architecte a collé librement à la façade ouest sans utiliser de construction vitrée.

Bureaux de la D.D.G. Hansa, Brême (pages 253-254)

Les 520 m² de surface des bureaux devaient être subdivisés par des parois vitrées. On a donc choisi un genre de construction de baies en verre à glace de 1 m 40 de largeur encadré de minces profilés en métal léger. Etant donné que ces murs transparents n'offrent pas la moindre possibilité de placer des armoires à dossiers, on a construit partout des coffres à hauteur d'appui le long des différentes sections de parois. Ce système a fait de très bonnes preuves depuis son installation. On a utilisé 320 m² de verre à glace et de verre Duro. La longueur totale des coffres se monte à 135 m courants.

Gare centrale des autobus interurbains à Chicago (pages 255-257)

Deux étages au-dessus du rez-de-chaussée peuvent abriter 500 voitures. Au-dessus du toit-terrasse sur lequel on aménagera un jardin, on a prévu un bâtiment de onze étages comprenant un hôtel et des locaux commerciaux que l'on construira dans une étape ultérieure. Les passagers accèdent au bâtiment au niveau même de la rue, traversent le passage pourvu de grandes vitrines et descendent à la salle d'attente du premier sous-sol par des escaliers roulants. De nouveaux escaliers roulants les mènent au deuxième sous-sol où la salle publique est entourée de 31 quais pour les arrivées et départs d'autobus. Si l'on compte 15 minutes pour faire entrer les passagers dans un autobus et pour y charger les bagages, cela fait 120 autobus par heure et 18 000 passagers par jour.

Grand garage à Dusseldorf (pages 258-262)

Le garage Haniel dispose de quatre étages et d'un sous-sol permettant d'abriter 500 voitures au total. Les automobiles se garent en quatre rangs longitudinaux des deux côtés de la voie large de 7 m, ce qui les force à faire marche arrière pour sortir. Le parcage unilatéral tel qu'il est appliqué dans certains parcs à voitures n'entre pas en ligne de compte dans les garages étant donné qu'il demande trop de place. Le sens unique est de rigueur dans tout le garage. L'accès aux rampes est bien dégagé et les voitures y arrivent aisément. Les rampes montant et descendant le long des deux façades longitudinales ont une inclinaison de 14,5 % et sont pourvues de larges paliers à chaque étage. Le vitrage complet des murs extérieurs assure une bonne surveillance de toutes les entrées et sorties des différents étages.

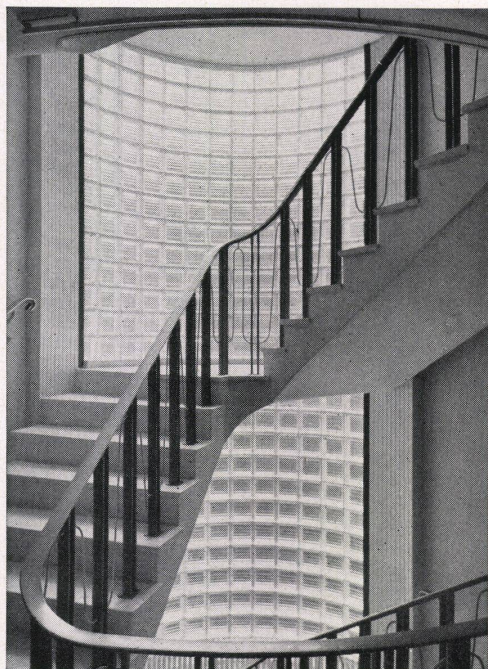
Etant donné que le moindre espace libre restant à l'extérieur du garage est utilisé pour la circulation ou pour y garer passagèrement des voitures, l'hôtel avec ses 22 chambres, son restaurant et ses trois appartements a été monté sur piliers juste au-dessus de l'entrée; il n'y a ainsi que la loge du concierge, la caisse et la salle d'attente de plain-pied. Il est en outre prévu de loger les appartements dans une nouvelle construction annexée aux immeubles locatifs situés au nord du garage. Le bâtiment du personnel sera transformé en petit hôtel à 40 chambres. De cette manière, l'ensemble de l'installation ferait un tout compact, un auto-hôtel indépendant.

Nouvelle station d'embauchage à Rotterdam (pages 263-265)

On se proposait de construire dans le port de Rotterdam une station d'embauchage dans laquelle on formerait jour par jour les équipes de chargement et de déchargement des bateaux arrivant et partant. On disposait d'un terrain triangulaire entouré de routes et de voies de chemin de fer en plein centre du port. Tous les autres départements se groupent en fer à cheval autour de la salle d'embauchage à deux étages qui est accessible de l'ouest et devant laquelle s'étend une large cour à vélos. Les employés de l'administration et les contres-maitres chargés de l'embauchage y accèdent de l'est. Les bureaux du service social et de l'inspecteur sont à gauche, puis vers le sud viennent la caisse et les guichets de paiement des ouvriers.

Projet d'un «Motel» (pages 266-267)

Le présent projet se situerait sur la route Bâle-Zurich, à dix kilomètres environ de Bâle. L'installation comprend un bâtiment



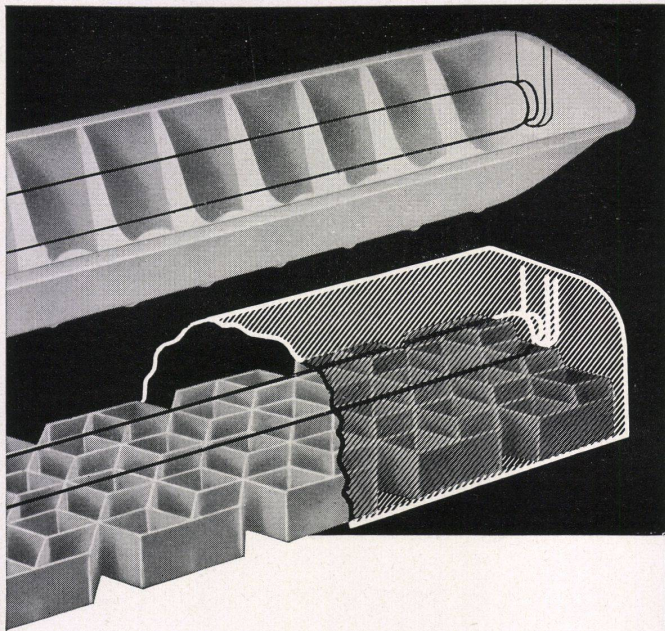
Moderner Glas-Betonbau

begeh- und befahrbare Oberlichter und Wände

Die Glasbausteinwände an der Überbauung Freistraße 17 wurden durch unsere Firma ausgeführt

QUENDOZ, ERNE & CIE., ZÜRICH 5

Hardturmstraße 131, Telefon 051 / 42 17 30



Raster V-Blende

zu Fluoreszenzleuchten

verhindert Blendung, bei formschöner Konstruktion

H. WEIDMANN AG

RAPPERSWIL (St. Gallen) Telefon (055) 2 16 51

central avec restaurant, cuisine et station de service, et les différentes unités de chambres d'hôtel avec leurs boxes. Le restaurant fermé, le restaurant en plein air et la salle des voyageurs sont dimensionnés de telle sorte que l'installation servira aussi de but d'excursion en dehors de la ville. L'orientation alternative vers l'est et l'ouest des unités d'habitation leur confère une belle atmosphère d'intimité. On a prévu des chambres à un et à deux lits, ainsi que des pavillons familiaux pouvant héberger jusqu'à six personnes. L'aménagement des pavillons tend surtout à rendre un séjour prolongé aussi agréable que possible. Chaque pièce est pourvue de WC, toilettes et douches. La voiture peut toujours être garée à proximité immédiate de la chambre.

Poste à essence près du Lac Bleu près de Hanovre (pages 268-269)

La division de la toiture de la station en deux toits de grandeurs différentes a été choisie pour la raison suivante: un côté est réservé aux voitures privées (essence) et l'autre aux camions (huile Diesel). Il fallait, de plus, placer la caisse et la loge du chef de poste dont le toit est surbaissé, entre les deux postes distributeurs de carburant. La salle des clients contenant aussi la caisse est vitrée de trois côtés: on voit bien les voitures arriver, ce qui assure un service rapide et une bonne direction de tout le personnel. Le poste de graissage et un petit atelier se situent derrière la salle des clients dont ils sont séparés par des parois vitrées.

Grand poste à essence à Ratisbonne (page 270)

La grande distance séparant l'alignement de la route nécessita l'application de moyens architecturaux permettant de relier le bâtiment à la route. Pour cette raison, on a allégé la construction côté route et rapproché ainsi l'espace extérieur de la paroi en briques hollandaises. Pour l'éclairage de l'îlot aux colonnes d'huile Diesel, on a développé un candélabre spécial que l'on fabriquera prochainement en série.

Summary

Block of flats with workshops in Zurich (pages 231-235)

The building is divided into two separate parts: a residential block whose long south-facing side fronts the street, and a workshop structure whose main facade has a northern aspect and is situated on the rear, mountain-side portion of the site. The staircase with lift lies between these two sections and is designed in the form of an all-glazed connecting structure.

The residential block is planned as an arcade house with the larger flats situated at the short ends and the smaller flats in the centre of the block. The ground floor and the first and second storeys each contain a flat with 1, 2, 3½ and 4½ rooms, kitchen and bath. A 5-room flat with a roof terrace running the length of the block completes the arrangement. The ground floor and two upper stories each contain one workshop. In the basement of both blocks there are garages with access from the yard, the lumber-rooms of the flats, the heating and refrigerating plants as well as the laundry and the drying-room.

Mont-Blanc Centre office block and Le Plaza cinema in Geneva (pages 236-240)

In a prominent position in Geneva, opposite the Main Post Office in the Rue du Mont-Blanc, where the latter meets the Rue de Chantepoulet and the Rue du Cendrier, an office block, eight to ten storeys in height, was to be built on the site of old house property which was ripe for demolition. Apart from the office block, the scheme provided for numerous shops and two restaurants on the main street as well as a large cinema which would occupy a space made available by the gradient of the site.

The actual multi-storey block of offices has an asymmetrical T-shaped plan. The cross-piece of the T rises 5 storeys in height above the double basement, while the down-stroke comprises 6 and 8 storeys. This staggered block massing as well as the in-and-out effect of the individual sections of the structure imparts a lively outline to the architectural proportions of the building as a whole.

The upper ground floor is accessible from the corner of the assemblage; six steps lead from the pavement into a gallery which is constructed over the entrance

to the cinema and also contains a row of shops and a beer restaurant between the Rue de Chantepoulet and the Rue du Cendrier. At the same level begins the staircase in the heart of the building with three lifts up to the office floors. In the various storeys there is room for approximately 240 offices.

For the first time in Switzerland consistent use has been made of prefabrication by employing 1,000 window components of aluminium sections and glass. In the courtyard of the new building a cinema with seating for 1,250 has been constructed by making use of the natural gradient of the site.

Farmitalia pharmaceutical factory in Milan (pages 241-245)

The first phase of a pharmaceutical factory was to be built on one of the outer ring-roads of Milan and to be designed so that the highest possible degree of flexibility was achieved inside the buildings. Special importance was to be attached to short intercommunications, conditions facilitating easy checking, and hygienic working arrangements. The first phase was to consist of two multi-storey factory buildings; at a later stage an analogous third wing was to be constructed and further storeys added to the existing structures. The sequence of production was to be in a downward direction.

The scheme provides for a long two-storey building with three five-storey wings annexed like the teeth of a comb. Two of these wing are already in operation whereas the third is only planned.

The multi-storey buildings run from east to west and access to them is gained through a staircase on the short side of each structure. The pipes and ducts for ventilation, gas, electric power, light, steam and vacuum are also concentrated there. Goods and passenger lifts are installed near the staircase.

It is proposed to build an office and laboratory block on the northern side of the site.

The entrance for workers and cars, a kindergarten, the porter's lodge, the ambulatorium, a garage and finally the boiler-house and a carpenter's shop are sited along the subsidiary road joined at right angles to the main road. In all cases provision has been made for the possible addition of extra storeys at a later date. On the first floor here the workers' canteen, a kitchen and rooms for the directors and office staff will be accommodated.

Administrative building of a fire-insurance company in Los Angeles, California (pages 246-250)

The Northwestern Mutual Fire Association, whose head offices are in Washington, wished to have an administrative building for its Californian branch in Los Angeles. What was required was a building of which part might be temporarily let as offices but could be taken over by the clients themselves if they wished at a later date to extend their own premises. These additional offices were to be arranged on an upper floor whereas the whole ground floor was to be used by the insurance company. The spatial organization of the insurance company required a single undivided hall with access to three separate offices and a conference room. A small section of the large hall was to be divided off for the public. This main hall measures some 23 by 24 metres and provides space for 73 staff. Three small offices and a conference room are sited on the south side.

In the south-east corner there is the main staircase with a lift; in the diagonally opposite corner there is a second internal staircase, near the entrance of which the company's post office is accommodated. On the first floor the staff toilets, a lunch-room and a rest room are grouped near this staircase.

Extension to a London block of offices (pages 251-252)

Three structures badly damaged during the war were to be made into an office block considerably larger than the original buildings. The whole of a vacant courtyard was built over to form the basement and the ground floor. The extension of the four storeys meant that there was a considerable increase in office space and this entailed an additional entrance. Thus a new staircase became necessary, and the architect sited this, unglazed, in a detached position in front of the west facade.

Offices of the D.D.G. Hansa, Bremen (pages 253-254)

The client required glass partitions for the overall office area of 520 sq. metres.

Moderne Vorhang - Stoffe

ZÜRICH USTERSTR. 5 TEL. 23 46 10

Schoop

LIEFERUNG DURCH GUTE FACHGESCHAFT