

Objektyp: **Advertising**

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

Band (Jahr): **10 (1956)**

Heft 5

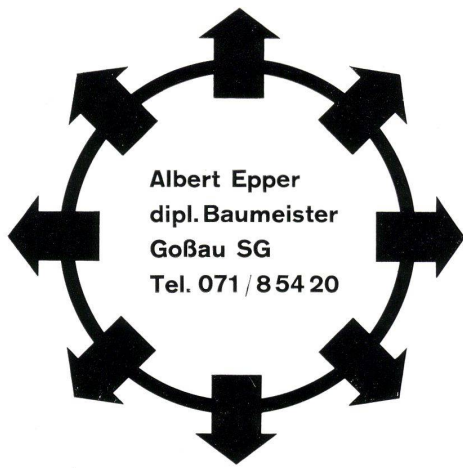
PDF erstellt am: **11.09.2024**

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.



Betontanks nach unserem System
erfordern keinen Unterhalt

Dem Betontank gehört die Zukunft

Fugenlose Betontanks
Belag absolut ölfest
Anlagen aufheizbar
Langjährige Erfahrung

Firma-
Gründung
1861

Die angetroffenen Felsblöcke müssen herausgegraben, herausgehauen oder herausgesprengt werden, ehe eine Weiterbewegung des Stahlschildes möglich ist. So ist es verständlich, daß der Fortschritt des Tunnelbaus höchst verschieden ist, je nach dem Material, das gerade angetroffen wird. Im felsigen Terrain kann man nicht mehr als die Vollendung von ein oder zwei Ringen pro Tag erwarten. Bei der Überwindung von Schlammterrain kann man aber mit Vollendung von 15 Ringen (etwa 13 Meter) im Lauf eines Tages rechnen.

Acht Meter unter dem Flußbett

In der Mitte des Hudsons befindet sich die Decke der neuen Tube 75 Fuß (25 Meter) unter dem durchschnittlichen Wasserstand bei Flut, oder etwa 25 Fuß (8 Meter) unter dem Flußbett.

Die neue Tube des Lincoln-Tunnels läuft parallel mit den zwei existierenden. Beim Ausgang in New Jersey wird der gleiche Platz benützt, der für die jetzt bestehenden Tuben besteht. Auf der New Yorker Seite wird ein neues Ausgangsportal gesondert errichtet.

Ventilationsvorrichtungen sind bei Tunnels, die Motorverkehr dienen, besonders wichtig. Sie müssen unter anderm die erzeugten Abgase entfernen. Es werden zwei neue Ventilationshäuser für die dritte Tube errichtet, 24 Ventilatoren werden dafür sorgen, daß vollkommener Luftwechsel im Tunnel alle 1 1/2 Minuten vor sich geht. Die beiden existierenden Tuben des Lincoln-Tunnels werden von 56 Ventilatoren in drei Ventilationshäusern versorgt; auch in ihnen wird die Luft alle 1 1/2 Minuten vollkommen erneuert.

Zur Beleuchtung der neuen Tube dienen ständige Fluoreszenzröhren. Die folgenden Ziffern geben einen Überblick über wichtige Maße des neuen Unterwassertunnels:

Länge des Tunnels, von Tor zu Tor, 7,944 Fuß (2650 Meter); Teil des Tunnels

zwischen den zwei Luftschächten 5400 Fuß (1800 Meter); äußerer Tunnel-Durchmesser 31 Fuß (10 Meter); Breite der Fahrstraße 21 Fuß (7 Meter); Höhe im Innern 13 Fuß (4,3 Meter); größte Entfernung von Fahrstraße im Tunnel zu Flutstand des Flusses 97 Fuß (32 Meter).

Die im Bau befindliche dritte Tube des Lincoln-Tunnels erhöht die Verkehrsaufnahmefähigkeit des Tunnels um 50 Prozent. Die Verkehrsaufnahmefähigkeit zur Zeit des größten Verkehrs soll verdoppelt werden.

Wie die New York Port Authority erklärt – ihr untersteht sowohl Bau wie Betrieb des neuen Tunnels –, wird der Verkehr in der neuen Tube in östlicher Richtung vor sich gehen, der Verkehr in der Nordtube in westlicher. Die mittlere (bisher südliche) Tube bringt den Verkehr am Morgen in östlicher Richtung, nach Manhattan zu, und am Abend in westlicher Richtung, von Manhattan nach New Jersey. Oder eine der beiden Fahrbahnen des neuen Tunnels läßt sich gleichzeitig in westlicher Richtung befahren, während auf der anderen der Verkehr nach Osten vor sich geht.

So ist die Möglichkeit gegeben, je nach dem augenblicklichen Bedarf des Verkehrs in den drei Tuben des Lincoln Tunnels vier Fahrbahnen in der Hauptrichtung des Verkehrs benützen zu lassen, zwei in entgegengesetzter Richtung. Oder aber es werden drei Fahrbahnen in jeder Richtung eingesetzt. Dr. W. Sch.

Zürichs internationaler Autobahnhof im Bau

Im Limmattal entsteht ein großzügig konzipiertes Verkehrs- und Messezentrum. Ein privates Konsortium erstellt gegenwärtig bei Spreitenbach im Limmattal einen internationalen Autobahnhof mit verschiedenen Fachmessehallen. Die Gebäude der ersten Bauetappe sollen bereits im Oktober dieses Jahres bezugs-

bereit sein. Der gesamte Komplex erhält die Bezeichnung «Zürich-Tor», ein Begriff, der auch im Zusammenhang mit der Regionalplanung schon bekannt geworden ist. Das Projekt, das nun verwirklicht wird, entstand, wie die Initianten darlegen, infolge der unaufhaltsamen Ausweitung der Stadt Zürich. Man will, wie dies auch die Siedlungsplaner tun müssen, in die Region vorstoßen und vor den Toren Zürichs, wo vorläufig noch keine Hemmnisse eine großzügige Konzeption verunmöglichen, einen Treffpunkt der Geschäftswelt und des Verkehrs schaffen.

«Zürich-Tor» – ein Pendant zu «Kloten-Flughafen»

Maßgebend für die Wahl Spreitenbachs waren außerdem folgende Überlegungen: Die SBB beabsichtigen, den Zürcher Rangierbahnhof nach Spreitenbach zu verlegen. Bereits heute wird die Industrie aus der Stadt verdrängt. Zum Teil erstellt sie ihre Neubauten im Limmattal. Das «Zürich-Tor»-Gelände wird von drei Ausfallstraßen der Stadt berührt. Die verkehrstechnischen, wirtschaftlichen und baulichen Aspekte einer auf weite Sicht vorauszuhenden Entwicklung schienen deshalb den Bauherren in Spreitenbach günstig.

Der eigentliche Autobahnhof wird eine große Servicestation mit Tankstellen und modern eingerichteten Werkstätten für permanente Autopflege, ferner Einstellräume und Parkplätze enthalten. Ihm angegliedert wird ein Hotel mit vorläufig 36 Zimmern, verschiedenen Konferenzräumen, einem großen Restaurant. Die Autoreparaturwerkstätte soll 50 Einstellräume besitzen, der Parkplatz 500 Wagen Platz bieten.

Da im Autobahnhof verschiedene Firmen ihre Büro-, Fabrikations- und Lagerräume unterbringen werden, rechnet man von Anfang an bereits mit einem Bestand von 50 bis 60 Arbeitern und Angestellten.

«Jedes Jahr einige Fachmessen»

Das Fachmessegebäude soll in- und ausländischen Messe-Organisationen, Ausstellerfirmen und Verbänden mietweise zur Verfügung gestellt werden. «Es ist vorgesehen», erklären die Initianten, «in den Ausstellungsräumen, die je nach Bedürfnis durch weitere ständige oder provisorische Hallen ergänzt werden können, jedes Jahr einige Fachmessen nationalen und internationalen Charakters durchzuführen. Außerdem sind Lokale für ständige Ausstellungen bestimmter Firmen projektiert. In Anbetracht der Bestimmung des ‚Zürich-Tors‘ als Messezentrum und Treffpunkt der internationalen Geschäftswelt mußte ein Standort gewählt werden, der eine reibungslose Abwicklung des Verkehrs gewährleistet und die in der Stadt immer problematischer werdende Verkehrskalamität nicht noch vergrößert.»

Auch eine Anzahl Wohnungen wird der Autobahnhof enthalten. Büros werden tagweise vermietet. In einem Korrespondenzraum sollen die Geschäftsleute Briefe diktieren und schreiben lassen können. Vom Restaurant zur Servicestation und zu den Tanksäulen wird ein «fliegendes Buffet» organisiert. Jeder Automobilist, der Benzin tankt oder die Serviceabteilung besucht, wird einen Bon erhalten, der zum unentgeltlichen Bezug einer Tasse Kaffee berechtigt. Ruheräume mit Liegestühlen stehen den Autopassanten zur Verfügung.

Vertreter des Baukonsortiums «Zürich-Tor» äußerten sich zuversichtlich: Sie weisen darauf hin, daß täglich 4000 bis 5000 Autos die Durchgangsstraße Zürich-Baden passieren. Die Stadt und ihre Umgebung im Umkreis von 15 Kilometern werde überdies als einziges Siedlungsgebiet der Schweiz von 600 000 Personen bewohnt. Als Handelszentrum und Kongreßstadt suche Zürich geeignete Lokaltäten zur Durchführung von Fachmessen.

Aus «Zürcher Woche» vom 13.4.1956



Nach der Vollbadverzinkung noch patiniert

Sie sind gut beraten, wenn Sie...

als Rostschutz für alle Eisenteile Ihres Hauses eine

Verzinkung im Vollbad

wählen. Auch Sie werden ihre überragenden Vorteile schätzen. Diese sind:

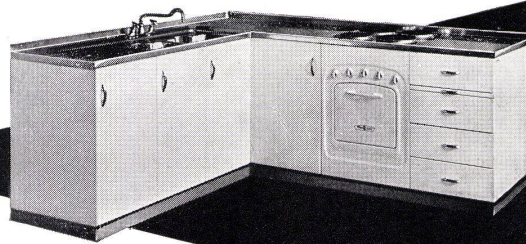
- Größte Dauerhaftigkeit
- Gleichbleibendes schönes Aussehen
- Wegfall der Unterhaltskosten

Verzinkereiwerke AG. Kummler & Matter, Däniken SO

Telephon 062 / 6 11 54 / 55

MODERNE KÜCHE · BLOCKKOMBINATION

COUSSE



Jedes Ding, jeder Apparat befindet sich an seinem Platz. Der elektrische Kochherd, der Kühlschrank, der Boiler, der Spülisch mit Tropfteil, die Rüstnische, die Schränke mit Tablar und der Schubladenstock. Die Chromstahlabdeckung und die aparte Emailfarbe des Unterbaus tragen wesentlich zum äußerst einfachen Unterhalt der Kombinationen bei

LA MÉNAGÈRE AG. MURTEN

Ausstellungen

Ausstellungen

Vom 3. März bis 7. April 1956 fand in Bern bei Klippstein & Co. eine kleine bemerkenswerte Ausstellung statt, die elf jungen Architekten und ihrem Werk gewidmet war. Es handelte sich um Niklaus Morgenthaler, Bern, Alfred Gysin, Bern und Sierre, Rolf Siebold, Zürich, Werner Peterhans, Zürich, das «Atelier 5» in Bern (Erwin Fritz, Samuel Gerber, Rolf Hesterberg, Hans Hostettler und Alfredo Pini), Edwin Raußer, Bern, und Rudolf Werder, Bern. Die elf Architekten stellten Projekte oder einige ausgeführte Bauten aus. Dem Programmheft entnehmen wir folgende einleitende Worte:
Es mag nicht als selbstverständlich erscheinen, daß eine Galerie und Kunsthandlung, an deren Ausstellungswänden bis anhin lediglich Werke des bildnerischen Schaffens hingen, einer Ausstellung Gastrecht gewährt, die Werke und Pläne junger Architekten umfaßt, die bis anhin wenig Gelegenheit hatten, mit ihren Ideen und Schöpfungen vor die Öffentlichkeit zu treten.

Der Gedanke entspringt dem Wunsche, einen kleinen Beitrag an die Bestrebungen zu leisten, die Kunst der Architektur wieder vermehrt in den Gesamtrahmen des Schöpferischen einzugliedern und in vertiefte direkte Beziehung zur bildenden Kunst zu bringen. Immer wieder besteht die Gefahr, daß auf breiter Basis die enge Relation zwischen Malerei, Bildhauerei und Architektur nicht voll erfaßt wird und daß dadurch besonders der Architektur die Gefahr erwächst, von den vielen Halbheiten aus ihren eigenen Reihen heraus – sei es Inkonsequenz im Städtebau, falsch empfundene «Heimatschutzbestrebungen» oder allzu bürgerlich vorgefaßte Wunschgedanken beim Bauprogramm – in ihrer künstlerischen Zielsetzung und Bedeutung erdrückt zu werden, allzu wenig unterstützt von einer nur in kleinem Kreise aufgeklärten Öffentlichkeit. Wie der Maler und der Bildhauer, so treten hiermit junge Architekten, die den Weg zur Reinheit in der Architektur suchen, vor einen größeren Kreis, um ihre ersten Werke zugänglich zu machen und sie der Kritik oder dem Wohlwollen des Publikums preiszugeben. EWK

Wir erwähnen diese Ausstellung, weil es uns scheint, daß sie einer sehr begrüßenswerten Initiative, die der Nachahmung wert wäre, entsprungen ist. zie.

Glas aus vier Jahrtausenden

Von Anfang Mai bis Mitte Juli veranstaltet das Kunstgewerbemuseum Zürich im Helmhaus eine bedeutende Ausstellung über «Glas aus vier Jahrtausenden». Die Ausstellung gehört zu den Veranstaltungen im Rahmen der Zürcher Juni-Festwochen und stellt gleichzeitig einen Beitrag an den im Juli in der Schweiz tagenden internationalen Kongreß der Museumsfachleute dar. Seitdem im alten Ägypten aus bunten Glaspasten

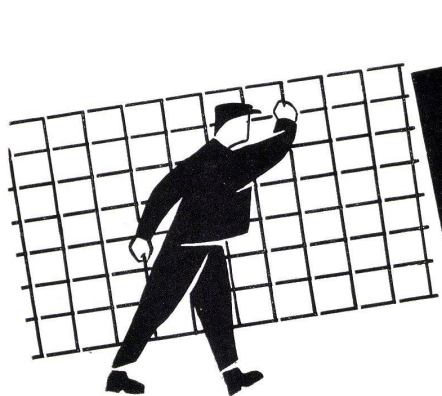
erstmalig kleine Schmuckstücke geformt wurden, gehört das Glas zu den reizvollsten Werkstoffen; in allen Zeiten hat Glas die gestaltenden Kräfte zu Schöpfungen von edler Schlichtheit oder spielerischer Eleganz verlockt. Transparenz, Zerbrechlichkeit und Spröde verleihen diesem geheimnisvollen, vielfältig verformbaren Material besonderen Zauber. Glas als ein Gemenge aus Kieselsäure und Soda kommt in der Natur nicht vor; es ist der erste und älteste Kunststoff, den die Menschheit zur Herstellung von Gebrauchs- und Ziergegenständen verarbeitet hat.

Es ist wohl bisher in der Schweiz nie Gelegenheit geboten worden, einen derartigen Überblick über die Glaskunst aus vierzig Jahrhunderten zu gewinnen, wie ihn diese Ausstellung vermittelt. Die vielen hundert, zum Teil einzigartigen Gläser stammen aus schweizerischen und ausländischen Privatsammlungen und Museen. Alle Epochen, von der frühen Blüte in Ägypten, Syrien, dem ganzen römischen Reich, ferner in Arabien, über die seltenen Zeugen mittelalterlicher Glaskunst zur zweiten Blüte, dem venezianischen Glas des 15. bis 17. Jahrhunderts, und weiter zu den oft reich verzierten Schnitt- und Schliffgläsern des 17. und 18. Jahrhunderts, sind mit bedeutenden Beispielen vertreten. Neben dem reichen Formen- und Farbenspiel, zu dem das Glas in allen Zeiten verlockt hat, finden sich in besonders großer Zahl die schlichten, fast zeitlosen Formen, die zum modernen edlen Gebrauchsglas überleiten. Die Wiederbelebung einer freien Glaskunst im Jugendstil der Jahrhundertwende bildet den Auftakt zu den künstlerischen Gläsern unserer Zeit. Die heutige Glaskunst, die den fast unübersehbaren Möglichkeiten der technischen Verwendung des Glases gegenübersteht, bildet einen der Höhepunkte in dieser suggestiv dargebotenen gläsernen Welt.

Hinweise

Die Zürcher Verkehrsreform

Der Gemeinderat hat am 8. Juni 1955, drei Monate nach der Veröffentlichung der Expertengutachten zu einem Generalverkehrsplan für die Stadt Zürich, eine 17köpfige Prüfungskommission eingesetzt, die gleichzeitig mit dem Stadtrat die beiden Gutachten zu beurteilen hatte.
Sie kommt zum Schluß, daß die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich im innerstädtischen Verkehr ihre Rolle als Hauptverkehrsträger beibehalten werden. Es sei mit einer maximalen Zunahme des Berufsverkehrs um 50% zu rechnen. Als Hauptprobleme nennt der Bericht den berufsbedingten Stoßverkehr über Mittag und die Verkehrszusammenballungen in der baulich engen City. Zur Lösung dieser Probleme wird vor allem anderen die durchgehende englische Arbeitszeit vorgeschlagen. Zur Behebung der Verkehrsschwierigkeiten soll zur horizontalen Trennung von kollektivem und individuellem Verkehr geschritten werden, insbesondere dort, wo Schienenfahrzeuge benutzt werden. Baulich wird des-



Mit profilierten

PERFEKT
Armierungsnetzen

Pat.

besser, billiger und
rascher bauen!

Mehr als 50% Gewichtsersparnis
Ausführlicher Katalog mit Berechnungstabellen durch:

EMIL HITZ

Fabrik für Drahtgeflechte
Zürich 3 Grubenstr. 29 Tel. 33 25 50
Zweigbetrieb Basel:
Ob. Rebgasse 40 Tel. 32 45 92