

Objekttyp: **Advertising**

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

Band (Jahr): **20 (1966)**

Heft 3: **Architektur in Norwegen = Architecture en Norvège = Architecture in Norway**

PDF erstellt am: **08.08.2024**

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.

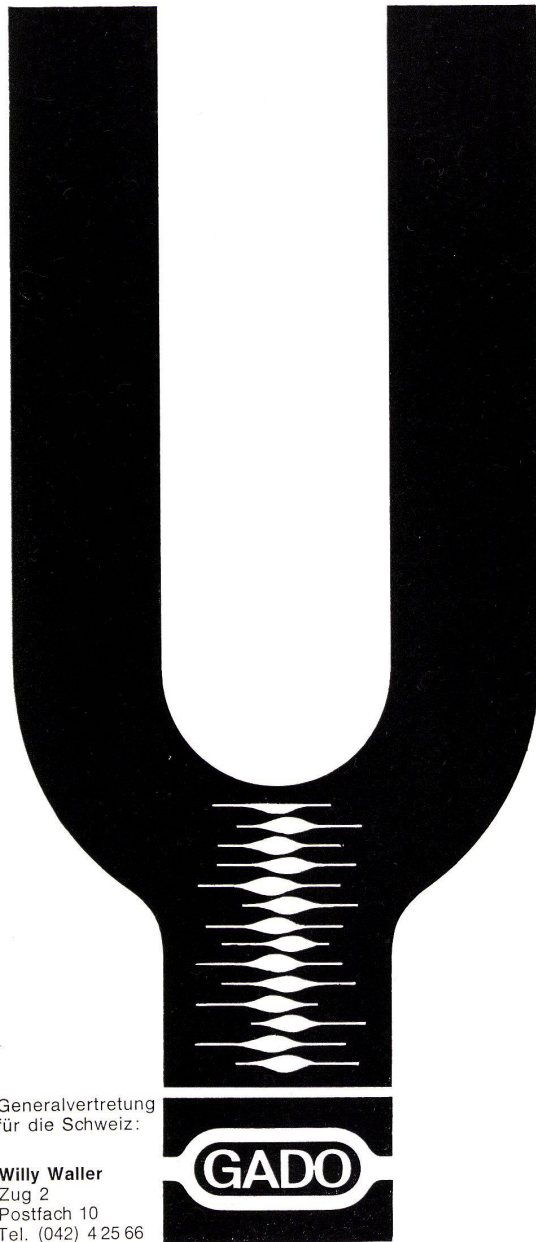
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen 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.

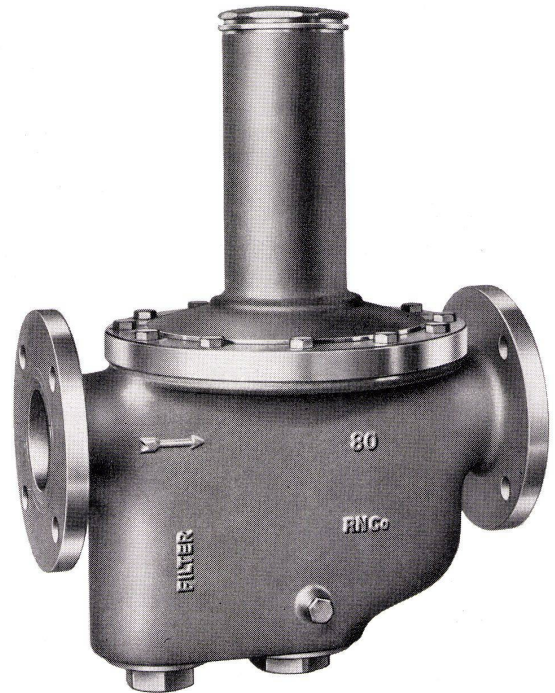
Jeder will besser leben, modern wohnen! Serienfertigung macht neuzeitlichen Wohnkomfort breiten Schichten zugänglich. Für die große Serie wurden GADO-Ganzglasdoppelscheiben geschaffen. Mit GADO – 2 Glastafeln, die am Rand miteinander verschweißt werden – sind die Vorteile einer echten Isolierverglasung auch für den sozialen Wohnungsbau kein unerreichbares Ziel mehr. Die besonders preisgünstigen 11 Standardmaße sind kurzfristig lieferbar. Bei Großsiedlungen schlagen die geringeren Investitionen beim Bau der Heizungsanlagen und bei der Rahmenherstellung besonders zu Buch. Die Mieter werden am GADO-Fenster den geringeren Heizkostenaufwand, die Arbeitersparnis für die Hausfrau und die Beschlagfreiheit unter normalen Bedingungen besonders zu schätzen wissen. Mit GADO stellen Sie Bauherren und Mieter zufrieden. Bitte fordern Sie Prospekte und Konstruktionsvorschläge bei der Deutschen Tafelglas Aktiengesellschaft · DETAG · 851 Fürth/Bayern, Postfach 25, an.



Generalvertretung
für die Schweiz:

Willy Waller
Zug 2
Postfach 10
Tel. (042) 4 25 66

Nussbaum Wasserdruck Reduzier- ventil



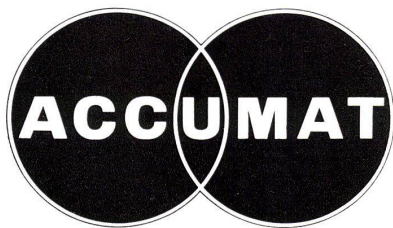
Nr. 5012 Ein Nussbaum-Produkt aus
unserem reichhaltigen Arbeits-
programm für großdimensionierte
Leitungen LW 65, 80 und 100 mm



R. Nussbaum & Co. AG
4600 Olten

Metallgießerei und Armaturenfabrik
Telephon 062 5 28 61

Verkaufsdepots mit
Reparaturwerkstatt und
galvanischer Anstalt in:
8045 Zürich, Eichstr. 23
Telephon 051 35 33 93
4000 Basel, Hammerstr. 174
Telephon 061 32 96 06
1000 Lausanne,
12, Chemin des Avelines
Telephon 021 25 61 48



Monotherm

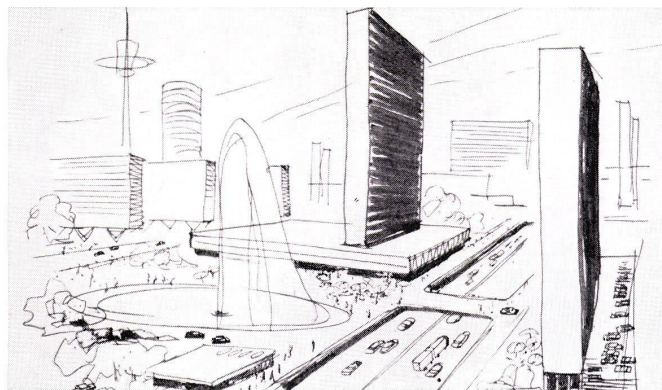
**Accum AG
8625
Gossau ZH
051 - 78 64 52**



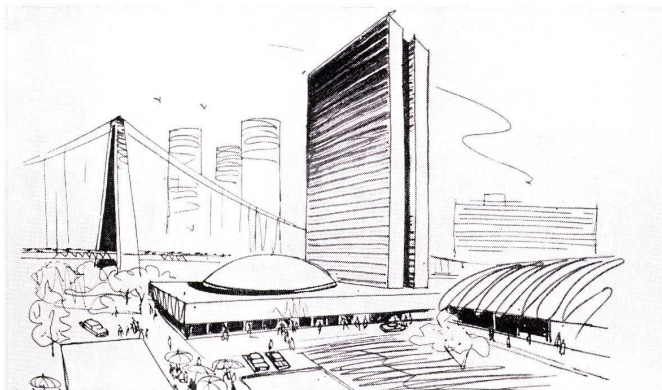
**Der ideale Allstoff-Heizkessel
mit
unerreichter Wirtschaftlichkeit**

Der ACCUMAT-Monotherm mit aufgebautem Boiler ist so konstruiert, dass der Oelbrenner nach Belieben gewählt werden kann. Die Verfeuerung von Heizöl, Koks, Anthrazit, Holz und Abfällen erfolgt in **einem** Feuerraum, und zwar ohne Umstellung. Der grosse, absolut freie Füllraum bietet sowohl für den Betrieb mit Oel als auch mit festen Brennstoffen die günstigsten Bedingungen. Die Warmwasserbereitung ist sehr billig und vermag jedem Komfortanspruch zu genügen. Der ACCUMAT senkt die Installations- und Baukosten. Er eignet sich nicht nur für Neubauten, sondern auch zur Modernisierung von bestehenden Anlagen.

MUBA: Halle 13, Stand 4720



5



6

5
Ortsschnellstraßen in der zweiten Ebene geben dem Fußgänger Bewegungsfreiheit.

6
Schnellstraßen in der dritten Ebene verbinden die Achse beziehungsweise Städte untereinander.

die Hälfte des Personals. (Damit ist auch der Personalmangel beseitigt!) Dann wäre in Rechnung zu stellen, wie viele Straßen nicht gebaut und unterhalten zu werden brauchten, wie viele schon vorhandene Straßen nicht so stark abgenützt würden, wie viele Polizisten, Signalanlagen und Parkplätze nicht gebraucht würden, weil die Masse statt mit dem Auto mit der U-Bahn fährt. Das sind im Laufe der Zeit Milliardenbeträge, abgesehen von der mit Geld nicht aufzuwiegenden Eindämmung von Unfällen. Die kostenlose U-Bahn ist also letzten Endes für den Steuerzahler wesentlich billiger als die kostenpflichtige, die dann zusätzlich doch noch subventioniert werden muß! Die Rechnung ist simpel, kann aber auch mit komplizierten datenverarbeitenden Maschinen aufgestellt werden: Die Kosten für Anschaffung, Betrieb und Unterhalt müssen im Falle A (kostenlos) wie im Falle B (kostenpflichtig) so oder so bezahlt werden. Der Fall B ist aber wesentlich lohnintensiver und damit unwirtschaftlicher und erfordert obendrein (wegen der geringeren Inanspruchnahme) zusätzliche Straßen, Verkehrsregelung, Parkplätze usw. für den erheblich größeren Individualverkehr. Hier läge der Schlüssel zur Beseitigung der Verkehrsmisere, aber in dem ängstlichen, einfalllosen Bestreben, nur ja dem Bürger nichts (wenn auch nur scheinbar) zu schenken, gibt man zwei Mark aus, um eine einzutreiben, und wundert sich, warum jeder mit dem Auto fährt und das Defizit immer größer wird – wo doch so viele Beamte bereitstünden, um Fahrkarten zu verkaufen, zu knipsen

und zu kontrollieren und auf Schwarzfahrer Jagd zu machen, damit alles seine Ordnung hat!

Man könnte nun entgegnen, daß man der großen Masse nicht zu zahlen aufbürden könne, was nur ein Teil der Bevölkerung benutze. Dem ist entgegenzuhalten, daß der Sinn der Maßnahme ja der ist, möglichst alle Bevölkerungsschichten für das Massenverkehrsmittel zu gewinnen. Außerdem: Wer kann schon verhindern, daß mit dem Großteil seiner Steuergelder Institutionen subventioniert werden, die er gar nicht unterstützen will, die vielleicht sogar die eigene Konkurrenz sind? Kann ein überzeugter Pazifist den Teil seiner Steuern zurückhalten, der für das Militär ausgegeben wird? Zahlt ein rechtschaffener Mann nicht auch den Staatsanwalt, den er nicht bemüht? Muß nicht die Allgemeinheit insgesamt für kostspieligste Maßnahmen aufkommen, die lediglich dem Individualverkehr dienen, also nur einem Teil des Volkes? Warum soll das ausgerechnet beim Massenverkehrsmittel, dem anerkannt einzigen Ausweg für die Zukunft, nicht möglich sein? Die Erhaltung der inneren Freiheit, das Funktionieren der Gesellschaftsordnung, um die es ja geht, ist ein mindestens ebenso wichtiges Anliegen wie die Verteidigung der äußeren Freiheit. Andernfalls haben wir nichts mehr zu verteidigen.

Das vorgeschlagene Planungssystem ist – das sei ausdrücklich betont – nicht auf Städtebau, sondern auf Raumplanung abgestellt. Auch ist es nur die Ideenskizze eines im Detail variablen und auf die jeweili-