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

Rubrik: Verkehrsplanung

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

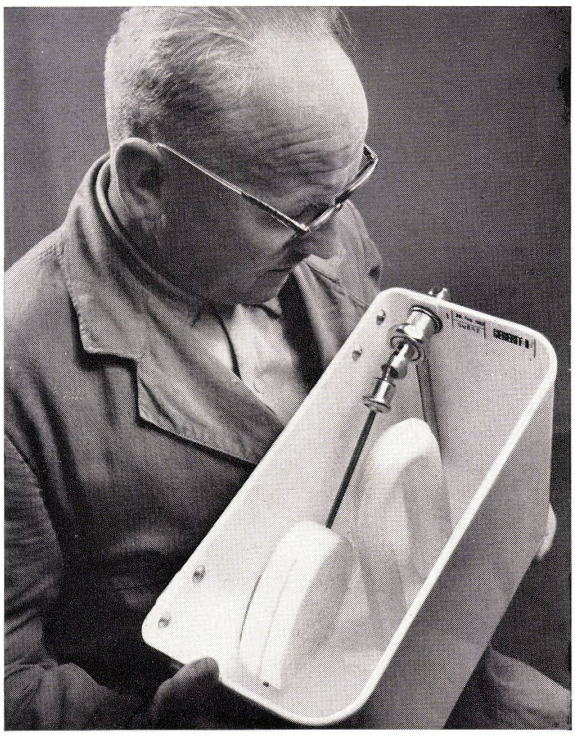
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 21.07.2025

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



1

Sind Sie für diese peinliche Situation verantwortlich?

Als Fachmann weiß ich, daß es nichts Peinlicheres gibt als nichtfunktionierende WC-Spülanlagen – für Sie und für mich... Ich bin deshalb sehr froh, im GEBERIT den Spülkasten zu haben, der dank seiner absoluten Betriebssicherheit uns vor solchen Unannehmlichkeiten schützt. GEBERIT ist das Ergebnis über 50jähriger Pionier-Erfahrung. Er hat sich in allen Druck- und Wasserverhältnissen, selbst im aggressivsten chlor- und kalkhaltigen Wasser, hunderttausendfach bewährt.
Von Skandinavien bis Südafrika verwenden Fachleute, die GEBERIT kennen, nur noch diesen unvergleichlichen Qualitätskasten. Das Material ist korrosions- und alterungsbeständig und der Kasten formschön. Das einfache Funktionsprinzip ist das Geheimnis der absoluten Betriebssicherheit.
Bedenken Sie: Ärger und Reparaturkosten übersteigen die Mehrauslagen für eine betriebssichere Spülanlage um ein Vielfaches.

GEBERIT

Den tiefhängenden GEBERIT-Spülkasten empfehle ich für Ein- und Mehrfamilienhäuser, Villen, Hotels, Hochhäuser, Spitäler, Sanatorien. Er ist **besonders geräuscharm** und deshalb bevorzugt, wo störende Geräusche vermieden werden müssen.

Der hochhängende GEBERIT-Spülkasten ist für öffentliche WC-Anlagen geschaffen, wo mutwillige Beschädigungen nicht ausgeschlossen sind, z. B. für Bahnhöfe, Schulen, Anstalten, Fabriken, Restaurants. Mit Drücker-Handbetätigung Über- oder Unterputz, Fußbetätigung an der Wand oder im Boden erhältlich.

GEBERT & CIE RAPPERSWIL AM ZÜRICHSEE

Schulhausneubau in Kölliken

Projektwettbewerb unter vier eingeladenen Architekten. Fachleute im Preisgericht: K. Kaufmann, Kantonsbaumeister, Aarau; R. Hächler, Lenzburg. Ergebnis:
1. Preis (1300 Fr. mit Empfehlung zur Weiterbearbeitung): Th. Rimli, Aarau; 2. Preis (700 Fr.): Hs. Hübscher-Berger, Zofingen; 3. Preis (500 Fr.): Lübscher & Clavadetscher, Oberentfelden.
Außerdem erhält jeder Teilnehmer eine feste Entschädigung von Fr. 600.–. Die Ausstellung ist bereits geschlossen.

Schulhaus Künten-Sulz AG

In einem unter sechs Teilnehmern durchgeführten Wettbewerb fällte das Preisgericht, worin die Architekten K. Kaufmann, Kantonsbaumeister, Aarau, R. Hächler, Lenzburg und M. Ziegler, Zürich, mitwirkten, folgenden Entscheid:
1. Preis (1100 Fr.): Loepfe und Hänni, Baden, Mitarbeiter O. Haenggli; 2. Preis (900 Fr.): R. Beriger, Wohlen.
Jeder Bewerber erhielt eine feste Entschädigung von Fr. 800.–. Die Ausstellung ist bereits geschlossen.

Schulhaus in Churwalden

In einem unter fünf eingeladenen Architekten ausgeschriebenen Wettbewerb wurde folgender Entscheid getroffen:
1. Rang: Alfred Theus jun., dipl. Arch. SIA, Chur, zur Weiterbearbeitung empfohlen; 2. Rang: Arnold Thut, Arch. SIA, Klosters; 3. Rang: C. von Planta, dipl. Arch. SIA, Chur; 4. Rang: Gaudenz Domenig, dipl. Arch. SIA, Chur; 5. Rang: Paul Gregori, Arch., Lenzerheide.

Frauenstrafanstalt in Hindelbank

Für den Um- und Ausbau der Schloßbesitzung Hindelbank als interkantonale Frauenstrafanstalt hat die Baudirektion des Kantons Bern unter elf eingeladenen Architekten einen engeren Projektwettbewerb durchgeführt. Architekten im Preisgericht waren: Kantonsbaumeister H. Türler, alt Stadtbaumeister F. Hiller, W. Gloor, H. Daxelhofer, E. Hostettler; und M. Wettstein als Ersatzmann.
1. Preis (2800 Fr.): Friedr. Stalder, Bern; 2. Preis (2500 Fr.): Max Böhm, Bern; 3. Preis (2000 Fr.): Ernst Bechstein, Burgdorf, Mitarbeiter: Hans Zesiger, Ernst Bechstein; 4. Preis (1500 Fr.): Wimmer & Arbenz, Bern; 5. Preis (1200 Fr.): Werner Schindler, Biel, Mitarbeiter: Eduard Furrer. Außerdem erhält jeder Teilnehmer Franken 1200.–.

Schulhaus und Sportanlage in Arbon TG

Das Preisgericht für die Schulhaus- und Sportanlagen in Arbon trat am 10./11. und 17./18. Dezember 1957 unter dem Vorsitz von Herrn Notar Suter zusammen, um die eingegangenen Projekte zu überprüfen. Es sind innert der festgesetzten Frist 34 Projekte eingegangen. Von den nach dem dritten Rundgang in der engeren Wahl verbliebenen 13 Projekten wurden neun rangiert und dabei folgende Preisträger ermittelt:
1. Rang: Fritz Stäheli, St. Gallen (2400 Fr.); 2. Rang: Cedric Guhl, Max Lechner und W. Schär, alle Zürich (2100 Fr.); 3. Rang: Daniel Keßler, Münchwilen (2000 Fr.); 4. Rang: Karl Gräßli, Zürich (1400 Fr.); 5. Rang: E. Müller, Bellach (1300 Fr.); 6. Rang: F. Maeder, Frauenfeld (1100 Fr.); 7. Rang: M. P. Kollbrunner, Zürich (1000 Franken); 8. Rang: Hohl & Bachmann, Biel (900 Fr.); 9. Rang: Ernst Rüegger, Zürich (800 Fr.).
Die Verfasser der neun prämiierten Projekte werden zur Weiterbehandlung der Planungsaufgabe in der zweiten Stufe des Wettbewerbes eingeladen.

Verkehrsplanung

Untergrundbahn New York

Neue Techniken, neue Pläne der «New York City Transit Authority»
Von unserem New-Yorker Korrespondenten

Die Subways, die Untergrundbahnen der großen Weltstädte, sind wie die großen Schlagadern im menschlichen Körper. Von ihrem ungestörten Funktionieren, von ihrem unermüdlichen Pulsieren hängt Leben und Tätigkeit des Organismus ab, in dessen Tiefe sie laufen. Ein Stocken, ein Versagen an einer Stelle, und die ganze von dieser Arterie versorgte Lebensfläche stockt, verebbt, löst sich auf – ein gefährlicher Schaden für einen immensen Teil des Stadtorganismus.
Aber die technischen Gebilde von Menschenhand, so unvollkommen sie sein mögen gegenüber dem Wunderbau des menschlichen Körpers, haben einen großen Vorteil – und um diesen Vorteil beneidet der Arzt immer wieder den Techniker und Ingenieur. Die Technik kann Ersatzteile schaffen und sie kann Umbauten durchführen, Dinge, die dem Arzt und Chirurgen nur in engen Grenzen möglich sind. Der Techniker sieht, daß in einer glänzend konstruierten Maschine der Motor schadhaft geworden ist; er nimmt ihn heraus und fügt einen neuen ein. Kann der Arzt das mit dem Herz machen? Der Techniker erkennt, daß ein Verkehrssystem ungenügend geworden ist, er baut es um und erweitert es. Kann der Arzt das mit dem eng gewordenen Blutverkehrssystem, mit arteriosklerotisch verengerten Arterien machen? Vage Zukunftshoffnungen für den Arzt – sicheres Gegenwartskönnen für den Techniker!

Ausdehnung des New Yorker Untergrundbahnnetzes

Die Bedürfnisse nach Modernisation des New-Yorker Untergrundbahnnetzes wurden zum Teil in den letzten Jahren befriedigt. Aber große Umbauten und Ergänzungsbauten sind für die nächsten Jahre geplant.
So hat die Port of New York Authority, eine der kühnsten Baubehörden in der Welt, jetzt eben eine Studie über das Ausdehnungsbedürfnis der Untergrundbahn nach New Jersey durchführen lassen. Der Direktor der Studie war Arthur W. Page. Als Ergebnis dieser mit einem Kostenaufwand von 800 000 Dollar durchgeführten Studie wurde der «Metropolitan Rapid Transit Commission» ein Plan vorgelegt, der eine Verbesserung des Untergrundbahnnetzes zwischen New York City und den Vororten von New Jersey um einen Betrag von 400 Millionen Dollar vorsieht. In diesem Plan werden folgende Hauptpunkte empfohlen:
1. Die Bildung einer ständigen Zwei-Staaten-Öffentlichen Behörde, der weite Vollmacht gegeben ist, die Massentransport-Systeme zwischen New York City und den benachbarten Teilen von New Jersey auszubauen und zu verbessern.
2. Konstruktion von Ausdehnungen des New-Yorker Untergrundbahnsystems nach New Jersey in Form einer Schleife (loop), um den Betrieb zu beschleunigen und zu verbessern. Als Konstruktionszeit für diese Ausdehnungen sind etwa vier Jahre vorgesehen.
3. Verbesserung der Eisenbahnverbindungen nach den New-Jersey-Vororten unter stärkerer Heranziehung von Autobusbeförderung,

Spezialbeton AG Staad

Treppenanlagen, Betonfenster

Fassadenverkleidungen

Bodenbeläge

Vorfabrizierte Sichtbetonelemente

Ausführung sämtlicher Kunststeinarbeiten

Betriebskrankenkasse Winterthur

Fassadenverkleidung an den Stirnseiten

und Einfassungen an den Längsseiten

Architekt BSA/SIA Werner Frey, Zürich

Die Ausdehnung des New-Yorker Untergrundbahn-Systems nach New Jersey in Form einer geschlossenen Schleife würde neue Bahnbauten auf der New-Jersey-Seite mit sich bringen, den Bau von zwei neuen Tunnels durch den Hudson und die Verwendung der BMT-Broadway-Untergrundbahn für den Manhattan-Teil der Schleife. Es müssen fünf neue Untergrundbahnstationen auf der New-Jersey-Seite errichtet werden und zwei neue auf der Manhattan-Seite. Bei den Stationen werden geeignete große Parkplätze errichtet für jene Autofahrer, die von dort aus oder dorthin die Subway benützen wollen.

Nach Berechnungen würden die Benützer dieser neuen Untergrundbahn-Linien bei ihren täglichen Fahrten etwa 30 Minuten pro einfache Fahrt sparen. Es wird erwartet, daß die neuen Linien mit einem Jahresdefizit von 12 Millionen Dollar rechnen müssen. Ein Drittel dieses Defizits würde von der Stadt New York aufgebracht werden, zwei Drittel von den Orten New Jerseys, die an der Ausdehnung des Untergrundbahnnetzes Interesse haben.

Modernisierungskosten

Was es kostet, eine so riesenhafte, jetzt bereits über 50 Jahre alte Anlage wie die New-Yorker Untergrundbahn zu modernisieren, das geht aus folgender Tabelle hervor. Sie zeigt die größeren Projekte an, die im Jahre 1956/57 (jeweils bis 1. Juli geht das Rechnungsjahr) finanziert wurden.

	Dollar
Kauf von 450 modernen IRT-Untergrundbahnwagen	49 103 000
Modernisierung der Kraftstationen	35 964 000
Verbesserungen auf den IRT-Broadway-7.-Avenue-Linien	16 977 000
Ankauf von 209 Diesel-Autobussen	4 765 000
Rekonstruktion der De-Kalb-Station	3 137 000
Verbesserungen IRT-Lexington-Avenue-Linie	1 771 000
Neue Rolltreppen und Lifts für 6 Stationen	1 287 000
Fluoreszierende Lichtanlagen für 16 Untergrundstationen	866 000

Die neuen Wagen ermöglichen eine Verkürzung der Fahrzeit um sechs Minuten. Die Stationsplattformen wurden zum Teil verlängert und die Signalvorrichtungen modernisiert. Fluoreszierende Beleuchtungskörper werden allmählich an allen Stationen eingerichtet.

Rückgang der Passagiere verlangsamt sich

Zwei Punkte machen der Leitung der New-Yorker Untergrundbahn besondere Sorgen. Da ist erstens ein steter Rückgang der Fahrgäste seit dem Höhepunkt im Jahr 1947. Und zweitens ist da der enorme Unterschied in der Benützung der Untergrundbahn in den Hauptverkehrsstunden zu Beginn und Ende der Geschäftszeit («rush hours») und den übrigen Stunden des Tages.

Dieser zweite Punkt läßt sich kaum ändern, und er ist in allen Städten zu erkennen, in denen Untergrundbahnen bestehen. Die ungleiche Verkehrsverteilung bringt es mit sich, daß von den 24 Stunden des Tages 60 Prozent des Verkehrs sich in den 5 Spitzenstunden abspielt, nämlich zwischen 7 und 9 Uhr morgens und von 4 bis 7 Uhr nachmittags. Man kann das auch anders statistisch ausdrücken: von den 168 Stunden der Kalenderwoche spielen sich 50 Prozent des gesamten Untergrundbahnverkehrs in 25 Wochentagsstunden ab.

Der stete Rückgang der Fahrgäste, der sich seit 1948 beobachten läßt, ist zweifellos jetzt langsamer geworden, und es besteht begründete Hoffnung, daß der Untergrundbahnverkehr wieder zunehmen wird. Im Jahr 1947 benützten 2,051 Millionen Fahrgäste die New-Yorker Untergrundbahn. Diese Ziffer ist mit jedem Jahr weiter zurückgegangen, bis sie 1956 bei der Ziffer von 1,363 Millionen Fahrgästen angelangt war. Soweit sich das laufende Jahr bereits überblicken läßt, ist der Rückgang der Fahrgäste nur minimal.

In den Jahren 1949 und 1954 fand eine Erhöhung des Untergrundbahn-Fahrpreises von 5 Cents erst auf 10 Cents und dann auf 15 Cents statt. Es ist bemerkenswert, daß der Rückgang der Fahrgäste an den Nichtarbeits- oder Halbarbeitstagen Samstag, Sonntag und Feiertag weit stärker war als an den Wochentagen Montag bis Freitag.

Bemerkenswert ist, daß der Rückgang der Untergrundbahnpassagiere vor sich ging, obwohl die Anzahl der New-Yorker Bevölkerung stetig zunahm (von 7,75 im Jahre 1947 auf 8,06 im Jahre 1956). Die Benützung der Untergrundbahn, berechnet auf den Kopf der Bevölkerung, fiel daher von dem Höchstpunkt von 265 Fahrten im Jahre 1947 auf 169 Fahrten im Jahre 1956.

Aber wie bereits erwähnt, scheint sich der Rückgang der Untergrundbahnpassagiere seinem Ende zu nähern. Optimistische Sachverständige erwarten in den kommenden Jahren wieder einen Aufschwung der Fahrgäste. Damit wäre eine große Sorge der Untergrundbahnadministration behoben.

Luftgekühlte Wagen

New York hat das ganze Jahr hindurch ein außerordentlich angenehmes und gesundes Klima. Eine Ausnahme sind einige Sommerwochen, wenn heiße, feuchte Luft das Leben in der Stadt zuweilen hart und das Arbeiten fast unerträglich macht. Die Passagiere der Untergrundbahn sind davon besonders betroffen.

So ist es verständlich, daß seit Jahren Bemühungen dahin gehen, die Wagen der Untergrundbahn «airconditioned» zu machen, d. h. Luftkühlung einzuführen und für einen erträglichen Feuchtigkeitsgehalt der Luft zu sorgen. Neue Versuche auf diesem Gebiet im Sommer erwiesen sich als erfolgreich. Sie unterschieden sich von Versuchen früherer Jahre dadurch, daß größere Luftkühlungseinheiten verwendet wurden. Einführung von Airconditioning in den Untergrundbahnwagen ist eine kostspielige Angelegenheit. Aber es besteht kein Zweifel, daß diese dringende Forderung der Sommerfahrgäste allmählich Erfüllung finden wird.

Immer wieder erörtert wird ein technisches Problem, dessen Durchführung vorläufig nicht unmittelbar bevorsteht. Es handelt sich darum, die «shuttle trains» zwischen Times Square und Grand Central Station durch eine bewegliche Plattform zu ersetzen. Von Times Square, dem Herzen Manhattans und gleichzeitig des Subway-Systems, geht eine Zweigbahn zu Grand Central Station, einem Hauptbahnhof der Riesenstadt. Tausende und aber Tausende müssen an Times Square umsteigen und mit der Zweigbahn, dem «shuttle train», die eine Haltestelle nach Grand Central Station zurücklegen.

So rasch diese Züge auch sich füllen, abfahren und entleert werden, so unmöglich ist es, in den «rush hours» den Verkehr ohne stetig wiederkehrende Stockung durchzuführen. Die Fahrgäste müssen warten, sie verlieren Zeit – und das ist es gerade, was die Fahrgäste der raschfahrenden Subway am wenigsten wollen.

Ein bis ins einzelne ausgearbeiteter Plan geht dahin, diese «shuttle trains» durch bewegliche Plattformen und sich ständig bewegende Züge «am laufenden Band» zu ersetzen. Die Passagiere kommen zunächst auf eine sich langsam bewegende Plattform und besteigen von dort aus einen sich stetig langsam bewegenden Zug. Er fährt rascher außerhalb der Station und verlangsamt die Fahrt, wenn er sich der Zielstation nähert. Dort verlassen die Passagiere den sich langsam bewegenden Zug und besteigen wiederum eine sich langsam bewegende Plattform, von der aus sie aufs «feste Land» gelangen.

Mittels dieses neuen Conveyor-Belt-Verfahrens lassen sich in der Stunde 16 000 Personen in jeder Richtung befördern, im ganzen System also 32 000. Das jetzige Shuttle-System kann insgesamt pro Stunde 23 000 Passagiere befördern.

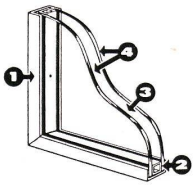
Es ist noch nicht entschieden, ob von diesem System Gebrauch gemacht werden soll. Würde man das jetzige Shuttle-System zwischen Times Square und Grand Central Station modernisieren, so

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

GSA

LES GLACERIES 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 Ultramodernste und Fortschrittlichste sich immer wieder mit Altüberkommenem und Veraltetem trifft. Es erinnert daran, daß in manchen Ländern die modernsten Verkehrsmittel und die kühnst-konstruierten Wolkenkratzer erstanden 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, benützen 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 Wullschleger, 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. Johanns-Bahnhof wird demnächst veröffentlicht. Ebenfalls sollte den unhaltbaren Zuständen vor dem Badischen Bahnhof abgeholfen werden.