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 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

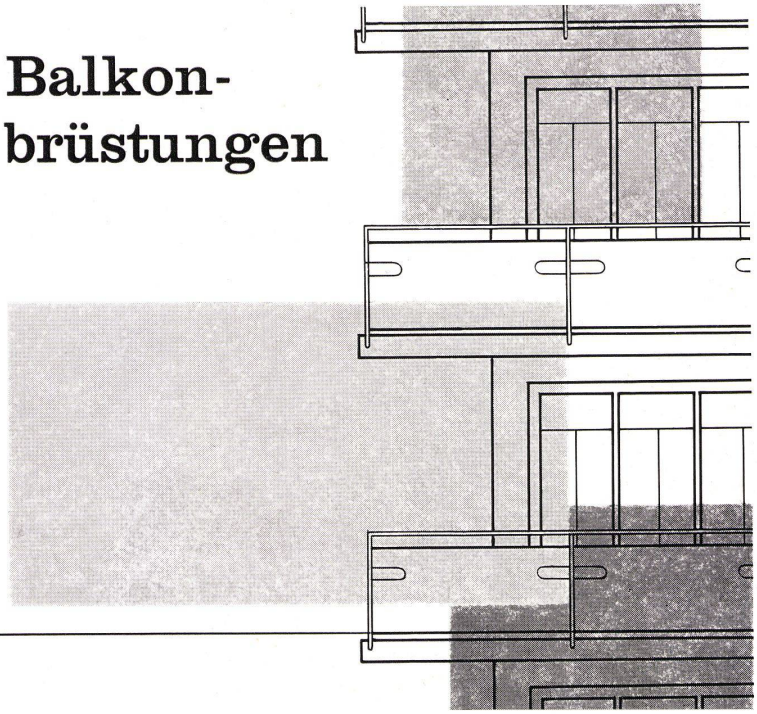
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media 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

Balkon-brüstungen

Das für Balkonbrüstungen verwendete Material soll gefällig und zugleich zweckmässig sein. So ist es kein Zufall, wenn immer mehr ebene „Eternit"-Platten angewendet werden, sondern nur dank ihrer Eigenschaften: bedeutende Widerstandsfähigkeit, leichte Verarbeitung und grosse Wirtschaftlichkeit. Verlangen Sie unsere diesbezügliche Broschüre.



Eternit

Eternit AG. Niederurnen
Telefon 058 41555

Für die Wasser-Verteilbatterie im Keller

Wasserdruckreduzierventil Nr. 5010 M

Seit Jahrzehnten eine NUSSBAUM-Spezialität!

Wasserdruckreduzierventil mit vollem Durchgang und eingebautem Filter wird in den Größen $^3/_8''$ bis $3''$ hergestellt, schont Leitungen und Apparate, vermindert Leitungsgeräusche und dämpft Wasserschläge.

Aus unserm Fabrikationsprogramm:

Armaturen
für Kalt- und Warmwasser,
Dampf, Öl, Preßluft, Gas, Vacuum usw.
für die gesamte
sanitäre Installationsbranche,
für die Industrie,
für Gas-
und Laboreinrichtungen

RNCo

R. Nussbaum & Co AG Olten
Metallgiesserei und Armaturenfabrik Telefon (062) 5 28 61

Verkaufsdepots mit Reparaturwerkstätte und Galvanisieranstalt in:

Zürich 3/45	Eichstraße 23	Tel. (051) 35 33 93
Zürich 8	Othmarstraße 8	Tel. (051) 32 88 80
Basel	Clarastraße 17	Tel. (061) 32 96 06

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