

Zeitschrift: Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift
Herausgeber: Bauen + Wohnen
Band: 12 (1958)
Heft: 5: Bauten der Gesundheitspflege = Maisons de santé = Hospitals

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: 20.02.2026

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

Lochkarten

denken – und lenken
die neuen
Schulthess-Super
4 und 6



6 Waschprogramme:

- 1 Kochwäsche stark beschmutzt
- 2 Kochwäsche leicht beschmutzt
- 3 Buntwäsche stark beschmutzt
- 4 Buntwäsche leicht beschmutzt
- 5 Nylon / Feinwäsche
- 6 Wolle / Strickware

Erstmals **individuell vollautomatisch** waschen. Karte auflegen, Deckel schliessen, sofort beginnt der gewünschte Waschprozess. — **Schauwaschen** jeden Mittwoch oder nach tel. Vereinbarung. Auf Wunsch besucht Sie unsere **fahrbare Waschküche** unverbindlich bei Ihnen zuhause.

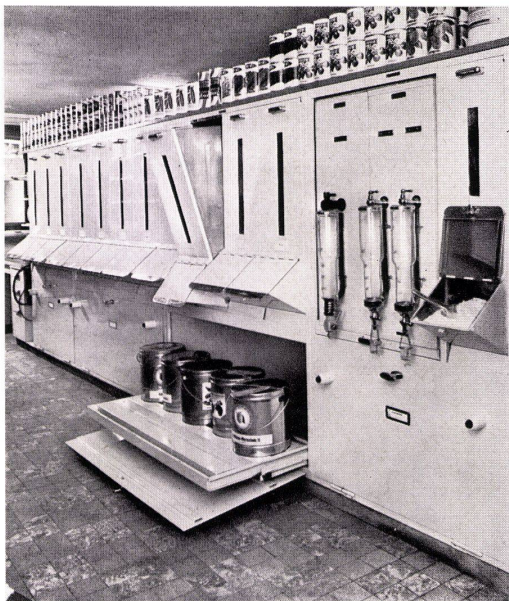
SANITÄR-KUHN

Zürich 5 am Sihlquai 75 Tel. (051) 42 22 55
Basel an der Missionsstr. 37 Tel. (061) 22 37 70

bequemes Parkieren

SANITÄR
Kuhn

**E
C
O
N
O
M
A
T**



Rollboys, Kistenroller, Geschirr-Rollboys, Vorrats-Regale aus promatisierten Lochschienen und verstellbaren Trägern.

Ganzmetall-Economats System Ernst

Kipper, Silos, Korpusse, Gewürzschubladenstöcke, fahrbare Siloanlagen, fahrbare Gewürzrollboys.

F. Ernst, Ing. AG. Zürich 3

Weststraße 50-52 Telefon 051 / 33 62 44

**Natürlich,
mir händ halt
immer
schön
warm!**



Ruchi-Foto-Grafic

ELCO-
Ölfeuerungen
sind jederzeit
startbereit und
heizen sauber und
sparsam!

ELCO
Ölfeuerungen

ELCO — 30 000 Anlagen
im Betrieb, 30 Jahre Er-
fahrung, 100prozentiges
Schweizerfabrikat, einzig-
artiger Kundenservice!

Wir übergeben Ihnen gerne
unverbindlich unser Prospekt-
material!

Looser & Co., Zürich, Militärstraße 76

Tel. 051 / 25 07 51 Verkaufs- und Servicebüros im In- und Ausland

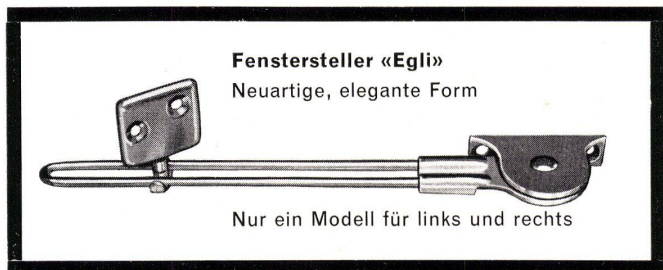
«Egli» der beste Schwellendichter

unsichtbar zum Einnuten aufgesetzt mit elox. Aluminiumsockel



Automatischer Türabschluß für schwellenlose Türen

Auch zum Einbau in Pendeltüren, automatische und Schiebetüren sehr geeignet
Schützt gegen Schall und Zugluft
Rostsichere, solide Ausführung und sichere Funktion Einfachste Montage
Der Dichter ist regulierbar bis 25 mm Maßdifferenz vom Boden bis Unterkant Türe



Fenstersteller «Egli»
 Neuartige, elegante Form

Nur ein Modell für links und rechts

Kellerfenster Metallfensterbänke
 Stab- und Gitterroste Teppichklopfische
 Klosettpapierhalter «Egli»

Albert Egli, Metallbau
Schwerzenbach ZH

Telefon 051 / 97 12 71

Fertighäusern befallen. Die Prefabrikation steckt in den Kinderschuhen und vorfabrizierte Villen und Pavillons werden zum Teil aus Österreich und Schweden importiert. Die Preise der in Frankreich selbst hergestellten Fertighäuser erreichen im übrigen, da nicht eine große Serienerzeugung möglich ist, jene der von den Bauunternehmern direkt gebauten Villen.

Es fehlt nicht an anderen Versuchen, die Struktur der Unternehmen zu ändern, Arbeitsmethoden zu rationalisieren, dem «planning» mehr Aufmerksamkeit zuzuwenden. Nur wenige größere Betriebe führen entsprechende Veränderungen durch. Für die Mehrzahl der Kleinunternehmen ist eine Industrialisierung, die mit der Anschaffung neuer Maschinen verbunden ist, sinnlos. Zum Teil fehlen die finanziellen Voraussetzungen dafür, zum Teil die Sicherheit, daß eine Amortisierung in absehbarer Zeit möglich sein wird. Die wirtschaftlichen Verhältnisse sind in Frankreich zu ungewiß und wenn heute eine Deflationsperiode kommt, dann können all die kleinen Bauunternehmen die heute vielleicht für ein, ja selbst zwei Jahre im voraus Arbeitsvorhaben verfügen, in kurzer Zeit ohne Beschäftigung sein. Aber es kam innerhalb des Baugewerbes selbst zu Versuchen, auf gemeinschaftlicher Basis eine Verbesserung der Produktivität zu erreichen. In etwa 20 französischen Departementen fanden sich Maurer, Dachdecker, Zimmermeister und Plombierer zu Arbeitsgemeinschaften zusammen, um Bauvorhaben zu übernehmen und in Gemeinschaftsarbeit auszuführen. Es handelt sich vor allem um die Erstellung von billigen Wohnhausbauten und kleineren Pavillons. Im Departement des Jura ermöglichte eine Serienherstellung von zweihundert Pavillons eine Reduktion der Herstellungspreise um 300 000 fr. oder 15% pro Wohnung. Im Departement der Marne kam man durch diese Gemeinschaftsarbeit einzelner Gewerbestände zu einer Kostenermäßigung von 20%. Diese Ermäßigungen werden einerseits durch den Großeinkauf von Baumaterialien möglich, andererseits verzichtet man auf den Architekten da es sich um laufende Plantypen handelt, die hundertfach wiederholt werden. Die «Centres artisanaux d'études techniques» sind offenbar für die französischen Verhältnisse der beste Weg, zu einer Rationalisierung der Baumethoden zu kommen.

J. H. Paris

Neuer internationaler Flughafen für New York

Neue 60-Millionen-Dollar-Konstruktion soll der Entwicklung des Flugwesens gerecht werden

Von unserem New Yorker Korrespondent

Eine Flughafen-Stadt ist im Begriff in New York zu entstehen — und als Gerüst und Unterlage dafür dient der bereits bestehende New York International Airport von Idlewild, Queens. Der erste Schritt ist die Entwicklung von ganz modernen Flughafen-Anlagen für den Passagierverkehr — für einen Betrag von 60 Millionen Dollar.

Terminal City

Leitende Beamte der «Port of New York Authority», an ihrer Spitze Bayard F. Pope, der geschäftsführende Vorsitzende dieser Behörde, haben vor kurzem die Neugestaltung dieser «Terminal City» beschrieben. Mit Hilfe der neuen Bauten und Einrichtungen soll es gelingen, 140 Flugzeuge zur selben Zeit zu bedienen. Die Planung der neuen Flughafenstadt weist ganz neuartige Züge auf. Ein «International Arrival Building» hat die Länge von elf Stadtblocks. Zwei Gebäude für die Fluggesellschaften schließen sich an.

Ein Hauptteil der neuen Gebäulichkeiten soll im nächsten Jahr vollendet sein. Die Ausgestaltung des ganzen Projektes soll fünf Jahre dauern. Es wird erwartet, daß im Jahr 1960 nicht weniger als 16 500 Angestellte und Arbeiter an dem internationalen Flughafen beschäftigt sein werden, mit einer jährlichen Lohnliste von 82 Millionen Dollar. Für 1965 werden insgesamt 18 500 Angestellte erwartet, mit einer

Lohnliste von 100 Millionen Dollar. Das wäre fast das Doppelte des heutigen Standes mit 10 162 Flughafen-Angestellten und einer jährlichen Lohnliste von 54 Millionen Dollar.

Als architektonischer und landschaftlicher Berater wurde Wallace K. Harrison zugezogen, der international bekannte Architekt. Er war maßgebend bei der Gestaltung von Rockefeller Center, dem Gebäude der United Nations und anderen modernen Bauten beteiligt. Sein Einfluß wird die Außenarchitektur auch der kleineren Zweckbauten einem einheitlichen Stilgedanken einordnen. Die Pläne für die neuen Gebäude wurden von der weltbekannten Architektenfirma Skidmore, Owings and Merrill ausgeführt, die u. a. das neue, moderne Lever Haus an New York's Park Avenue erbaut haben.

8,5 Millionen Fluggäste

Die neue Flugstadt in Idlewild wird die schönste, modernste und leistungsfähigste Flugplatzanlage der Welt sein. Alles ist darauf berechnet, dem stetig zunehmenden Umfang des internationalen und Langstrecken-Flugverkehrs auf jeden Fall gerecht zu werden. Der Flughafen in Idlewild wurde 1943 eröffnet. Im Jahr 1949 benutzten ihn 223 000 Fluggäste, 1954 bereits fast 3 Millionen. Für 1960 wird eine Gesamtzahl von über 7 Millionen Fluggästen erwartet, und für 1965 eine Ziffer von über 8 510 000 Fluggästen. Das ist nahezu eine Verdreifachung der Ziffer für 1954. Und es soll dafür gesorgt sein, daß auch der verdreifachte Verkehr sich reibungslos abspielen kann.

Die Flugpassagiere, die ihre Fahrt am New Yorker Internationalen Flughafen beginnen oder beenden, können direkt zu dem individuellen Flugbahnhof (terminal) ihrer eigenen Fluglinie gehen, und direkt von dort zur Transportmöglichkeiten nach der Stadt. Dabei sollen sie möglichst geringe Strecken zu Fuß zurücklegen müssen. Flugpassagiere dieser Gruppe machen 85% aller Flugpassagiere aus.

New York als Mittelpunkt des Weltflugverkehrs

Der internationale Flugverkehr hat in den letzten zehn Jahren einen geradezu enormen Aufschwung genommen. Besonders Antrieb gab ihm die Einführung des «tourist-service» im Jahr 1952 mit seinen anziehenden verbilligten Fahrpreisen. Die Möglichkeiten des Flughafens und Flugverkehrs, die noch vor wenigen Jahren als angemessen erschienen, sind heute weit überholt.

In der kurzen Zeitspanne von sechs Jahren wurde der Internationale Flughafen von New York der Mittelpunkt der Flugstrecken der Welt. Hervortretend ist seine Bedeutung als größter Flughafen auf der wichtigen Nord-Atlantik-Route. Er wird regelmäßig von 24 amerikanischen und internationalen Fluglinien benützt. Im Vorjahr wurden dort außer den über 3 Millionen Flugpassagieren rund 90 Millionen Pfund Lastverkehr erledigt (für 1960 erwartet man 175 Millionen Pfund) und 30 Millionen Pfund Luftpost (für 1960 erwartet man 65 Millionen Pfund).

Gegenwärtige Gebäude

Die jetzt in Idlewild bestehenden Gebäude sind Hangars Nummer 1 und 2, jeder mit einer Größe von 300 zu 170 Fuß. Von den Hangars 3, 4 und 5 ist jeder 300 zu 218 Fuß groß. Das Federal Building wurde um 5 Millionen Dollar erbaut. Das «Temporary Terminal Building» (das im neuen Plan durch ein endgültiges ersetzt werden soll) kostete 3,2 Millionen Dollar. Darin befinden sich die Wartezimmer für Passagiere, Restaurants, Flugbillettschalter, die Direktion, die Zollabfertigung und andere Regierungsstellen. Die zwei neuen Hangars 6 und 7 wurden 1953 und 1954 errichtet. Die Errichtung des Kontrollturms kostete 1 Million Dollar. Er wird einen Teil des endgültigen Terminalgebäudes bilden. Dazu kommen verschiedene technische Bauten, und die Anlagen für Benzin-, Öl- usw. -Zufuhr mit einer Kapazität von 4 Millionen Gallons (1 Gallon ist etwas weniger als 4 Liter).

Unter Konstruktion sind die Hangars 8 und 9, jeder für 5 Millionen Dollar, der