

Objekttyp: **Advertising**

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

Band (Jahr): **11 (1957)**

Heft 11

PDF erstellt am: **24.04.2024**

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.

MODERNE KÜCHE · BLOCKKOMBINATION

DOUSSE

MENA-LUX AG. MURTEN
vormals La Ménagère AG

Mena-Lux

Jedes Ding, jeder Apparat befindet sich an seinem Platz. Der elektrische Kochherd, der Kühlschrank, der Boiler, der Spültschrank 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.



Armaturen

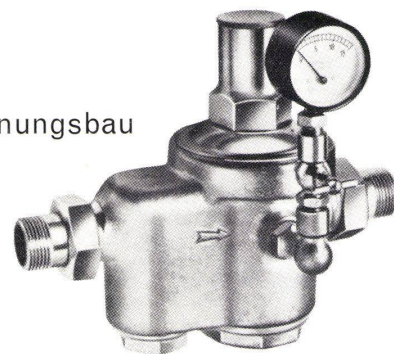
für den modernen Wohnungsbau



NYFFENEGGER & CO. ZÜRICH-OERLIKON

Metallgießerei / Armaturenfabrik

Telefon 051/46 64 77



Die führende und sparsame Ölfeuerung

geräuschlos und hoher Wirkungsgrad.
In 16 verschiedenen Größen erhältlich.
Leistungen von 20 000 bis 800 000 WE/h.

Für Einfamilienhäuser nur den geräuschlosen

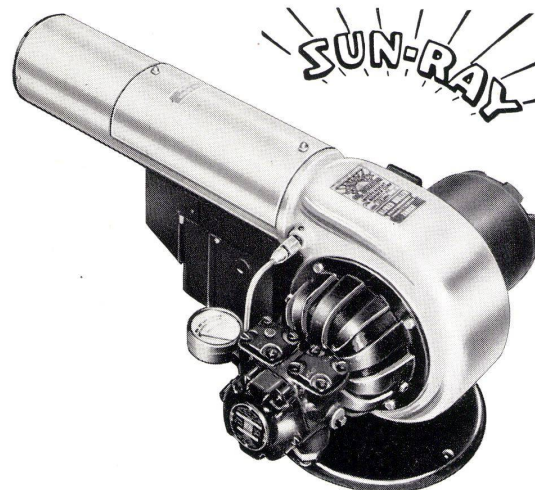
Sun-Ray-Bantam

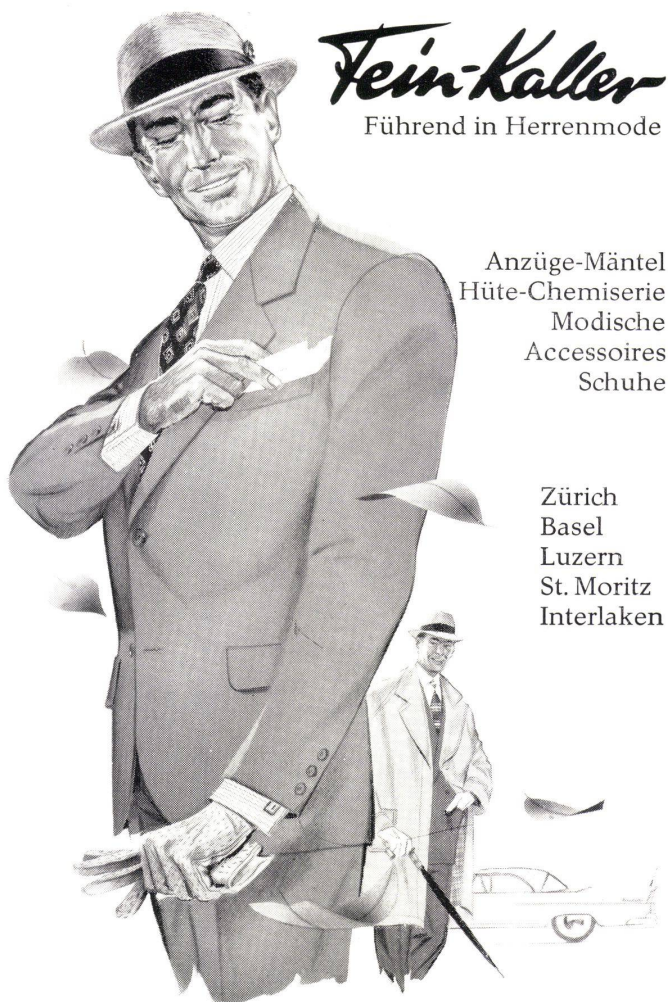
mit Photozellen-Steuerung.
30 jährige Erfahrung.

Verlangen Sie unverbindlichen Ingenieurbesuch durch

Alfred Müller Umlandstraße 5 Zürich 10

Telefon 051/42 24 84



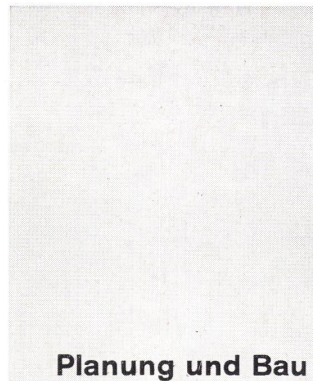


Fein-Kaller

Führend in Herrenmode

Anzüge-Mäntel
Hüte-Chemiserie
Modische
Accessoires
Schuhe

Zürich
Basel
Luzern
St. Moritz
Interlaken



Planung und Bau

Gropius baut zum erstenmal in Athen

Professor Gropius, der Gründer des Dessauer Bauhauses, erhielt den Auftrag zum Neubau der amerikanischen Botschaft in Athen. Es ist ein Architekten-Team (Architekten-Kooperative aus Cambridge, USA), das sich unter der Leitung von Gropius mit dieser Aufgabe befaßt. Der Bau wird als Rechteck geplant, das um einen rechteckigen Patio angeordnet wird. Im klassischen Land der Säulen wird nicht auf sie verzichtet, aber auch sie werden rechteckig sein und an der Außenfront und im Patio in Erscheinung treten. Die Fassadenbekleidung wie die Säulen werden aus pentelischem Marmor sein, der in unmittelbarer Nähe von Athen gebrochen wird. In einem Teil des Erdgeschosses wird auf Seitenwände verzichtet, so daß man frei den Patio durchgehen kann.

Die Weiße der Fassade wird durch blaue Keramikplatten belebt werden. Gropius selbst erklärte, daß die Tendenz dieses Baues heiter, friedlich und einladend sein soll. Mit den Bauarbeiten soll im Herbst begonnen werden.

Dipl.-Ing. H. Nydegger, Sektionschef SBB Zürich

Die Planungen der Schweizerischen Bundesbahnen für den Ausbau der Eisenbahnanlagen im Raume Zürich

Die mit der starken Bevölkerungszunahme in der Stadt und der Region Zürich ständig anwachsenden Verkehrsbedürfnisse und eine seit Jahren anhaltende wirtschaftliche Hochkonjunktur stellen an das Eisenbahnnetz der Schweizerischen Bundesbahnen Anforderungen, die immer höher und anspruchsvoller werden und die immer augenfälliger die große Leistungsfähigkeit der Schienenverkehrsmittel zeigen. Die bedeutende Rolle, die den Schweizerischen Bundesbahnen neben dem Fernpersonen- und Güterverkehr auch im Zürcher Vorortsverkehr zukommt, ist ihren zahlreichen, fingerförmig vom Zentrum über die Region ausstrahlenden Strecken zuzuschreiben. Die relativ engmaschige Erschließung zeigt sich darin, daß allein innerhalb eines Umkreises von 8 km Halbmesser vom Zürcher Hauptbahnhof aus gemessen 25 Bahnhöfe und Stationen der Schweizerischen Bundesbahnen liegen, zu denen sich noch eine ganze Anzahl Stationen der die Region mitbedienenden Privatbahnen wie Sihltalbahn, Uetlibergbahn und Forchbahn gesellen (Abb. 1).

Die heute vorhandenen Eisenbahnlinien und Bahnhöfe stammen zum großen Teil aus dem letzten Jahrhundert. Die Erstellung der Zufahrten zum Bahnhof Zürich, die 1847 mit der «Spanischbrötli-Bahn» von Brugg her ihren Anfang nahm, kam 1894 mit der Einführung der rechtsufrigen Zürichseelinie zum Abschluß. Die Betriebsanlagen des Zürcher Hauptbahnhofs, wie beispielsweise die Rangieranlagen und der Ortsgüterbahnhof an der Hohlstraße wurden gegen Ende des letzten Jahrhunderts großzügig ausgebaut. Diese Anlagenteile, die seither kaum mehr grundlegend geändert wurden, vermögen auch heute noch das inzwischen ganz gewaltig angestiegene Verkehrsaufkommen zu bewältigen, allerdings nur mit Mühe und einem ganz beträchtlichen Betriebsaufwand, der sehr hohe Kosten verursacht.

Das Aufnahmegebäude des Hauptbahnhofs, wie es heute noch dem Verkehr dient, wurde in den Jahren 1868 bis 1871 nach den Plänen von Architekt Wanner errichtet.

Während im Jahre 1902 zur Zeit der Verstaatlichung der Eisenbahnen im Zürcher Hauptbahnhof 230 Personenzüge täglich ein- und ausfuhren, waren es 1930 deren 378 und heute sind es im Durchschnitt pro Werktag 641 Züge. Diese außerordentliche Verkehrszunahme führte schon frühzeitig zum Begehren, die baulichen Anlagen den neuen Verkehrsbedürfnissen anzupassen. Bereits im Jahre 1916 wurden von den SBB umfangreiche Erweiterungsprojekte ausgearbeitet, die auf Veranlassung des Regierungsrates des Kantons Zürich und des Stadtrates von Zürich durch die als Autoritäten im Eisenbahnbau bekannten Prof. Cauer (Berlin) und Dr. Gleim (Hamburg), denen für städtebauliche Fragen Prof. Moser von der ETH zur Seite stand, begutachtet wurden. Dieser Gutachtergruppe gesellten sich später Prof. Peterson (Danzig) und Prof. Blum (Hannover) hinzu. Die äußerst gründliche Bearbeitung der Zürcher Bahnhoffrage durch diese Experten blieb in manchen Belangen bis auf den heutigen Tag richtungweisend.

Im Vordergrund der damaligen Auseinandersetzungen stand die Frage, ob in Zürich der Kopfbahnhof durch einen Durchgangsbahnhof ersetzt werden sollte. Es wurden eingehende Projekte für beide Bahnhofformen ausgearbeitet und miteinander sowohl in bezug auf die betriebliche Leistungsfähigkeit als auch hinsichtlich Baukosten und bauliche Möglichkeiten verglichen. Wenn damals schlußendlich der Entschluß gefaßt wurde, am Kopfbahnhof festzuhalten, so war dafür entscheidend gewesen, daß der bestehende Bahnhof relativ einfach auf eine große Leistungsfähigkeit ausgebaut werden kann und daß ein solcher Ausbau sich schrittweise unter weitgehender Beibehaltung vorhandener Anlagenteile verwirklichen läßt. Ein Durchgangsbahnhof hätte dagegen unter Preisgabe großer und wertvoller Anlagenteile auf einmal erstellt werden müssen. Dafür wären in einem kurzen Zeitraum von wenigen Jahren außergewöhnlich große Aufwendungen nötig gewesen.

Die mit der elektrischen Zugförderung gesammelten Erfahrungen zeigten überdies, daß viele der früher beim Dampftrieb entscheidend ins Gewicht fallenden betrieblichen Nachteile eines Kopfbahnhofs beim elektrischen Betrieb stark gemildert waren. Daneben wurde der betriebliche Vorsprung eines Durchgangsbahnhofs durch die neuere Signal- und Sicherungstechnik noch einmal wesentlich reduziert. Von den umfangreichen Projekten der damaligen Zeit kam in den Jahren 1927 bis 1932 der Ausbau der Bahnsteiganlagen des Hauptbahnhofs sowie eine neue Lokomotivremise zur Ausführung, und im Jahre 1936 folgte der Bau eines neuen elektrischen Befehlsstellwerkes. Die Krisenjahre brachten den weiteren Ausbau der Bahnanlagen zum Stillstand, und erst der starke Verkehrsaufschwung während und nach dem zweiten Weltkrieg führte dazu, die Projektierung im Jahre 1944 auf breiter Basis wieder aufzunehmen.

Der inzwischen in verschiedener Hinsicht veränderten städtebaulichen und verkehrlichen Situation Rechnung tragend, wurde vorerst erneut die Frage überprüft, ob der Kopfbahnhof am bestehenden Standort weiter ausgebaut werden soll, oder ob doch eine Verlegung und Umwandlung in einen Durchgangsbahnhof entscheidende Vorteile bringen würde. Die Studien bestätigten ganz eindeutig die schon früher gemachten Feststellungen, daß der bestehende Kopfbahnhof mit einem vertretbaren finanziellen Aufwand so ausgebaut werden kann, daß er den zu erwartenden Verkehrsanforderungen auf weite Sicht gerecht zu werden vermag. Der Hauptbahnhof liegt verkehrlich außerordentlich günstig in bezug auf das Geschäftszentrum der Stadt. Zürich hat gegenüber anderen vergleichbaren Städten wie beispielsweise Stuttgart oder München den großen Vorteil, neben dem Hauptbahnhof weitere Bahnhöfe unmittelbar am Rande der City zu

