

Objekttyp: **Advertising**

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

Band (Jahr): **12 (1958)**

Heft 2: **Verwaltungsbauten und Geschäftshäuser = Bâtiments administratifs et commerciaux = Administration and office buildings**

PDF erstellt am: **22.09.2024**

### **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**

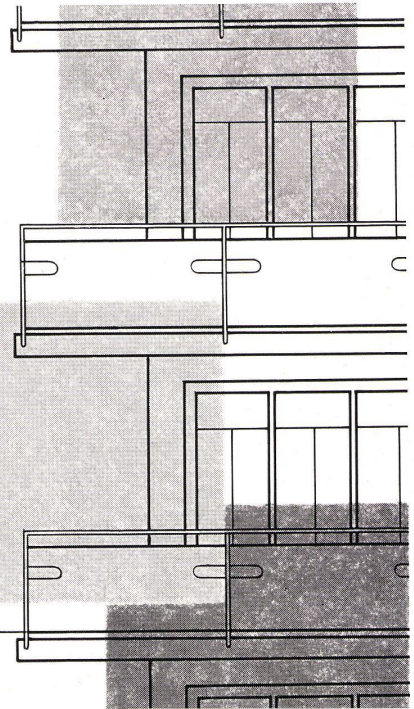
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# 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  $\frac{3}{8}$ " 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



### R. Nussbaum & Co AG Olten

Metallgiesserei und Armaturenfabrik

Telefon (062) 5 28 61

Verkaufsdepots mit Reparaturwerkstätte und Galvanisieranstalt in:

Zürich 3/45  
Zürich 8  
Basel

Eichstraße 23  
Othmarstraße 8  
Clarastraße 17

Tel. (051) 35 33 93  
Tel. (051) 32 88 80  
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 benutzen wollen.

Nach Berechnungen würden die Benutzer 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 rasch-fahrenden 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