

Objektyp: **Advertising**

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

Band (Jahr): **14 (1960)**

Heft 6: **Wohnsiedlungen = Colonies d'habitation = Housing colonies**

PDF erstellt am: **26.09.2024**

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.

Ambassadeur

BR



Moderne Gaststätten verlangen neuzeitliches Porzellan. Langenthal hat diesem Bedürfnis Rechnung getragen. «Ambassadeur», das neue Hotelporzellan, vereint Zweckmäßigkeit und Anmut in sich. Die formschönen Tassen, Teller und Kannen erfüllen alle Anforderungen des gepflegten Hotel- und Restaurationsbetriebes.

«Ambassadeur» zeichnet sich durch seine elegante und einfache Linie aus. Auf jeden modischen Einschlag wird konsequent verzichtet. Die leichten, aber stabilen Formen beweisen, daß sich auch weniger schweres Hotelgeschirr im Gebrauch bewährt. Verkauf durch die Hotellieferanten.



PORZELLANFABRIK LANGENTHAL AG.
LANGENTHAL



Einzelausführungen nach eigenen Entwürfen
oder Entwürfen der Kunden

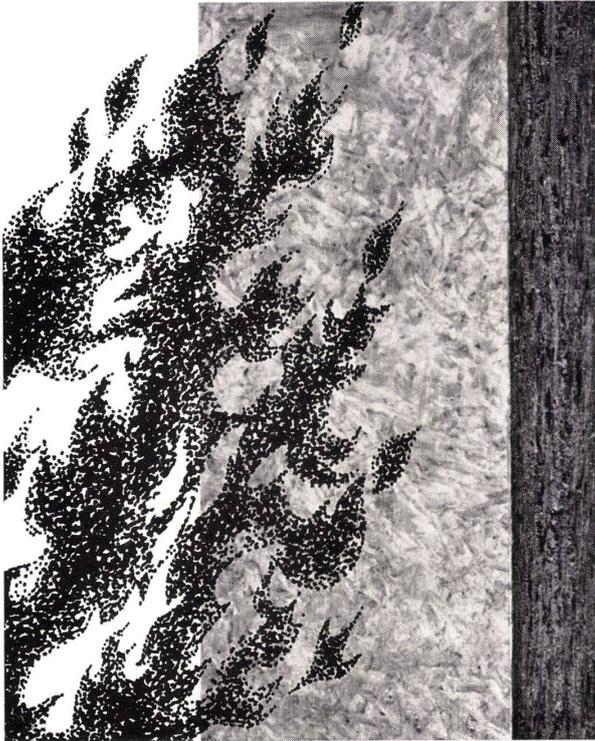
Exécutions individuelles selon nos propres projets
ou ceux des clients

Individual models based on our own designs
or on those of our customers

Polstermöbel und Matratzen Uster GmbH., Uster, Tel. 051 / 96 94 74
Meubles Rembourrés et Matelas S. à r. l. Uster
Upholsteries and Mattresses Uster Ltd.



als Brandschutztüre offiziell anerkannt



Welche Ansprüche werden an eine Brandschutztüre gestellt?
schwer entflammbar,
darf sich bei einseitiger Feuereinwirkung nicht verziehen,
hervorragende Wärmeisolation.
Homoplax ist diesen Anforderungen gewachsen!

EMPA-Bericht Nr. 4075/1 betrifft 40 mm Homoplax-Leicht:
nach 128 Min. einseitiger Feuereinwirkung mit einer mittleren
Flammtemperatur von 742 °C wurde auf der Kaltseite der Platte
erst eine Temperatur von 130 °C erreicht.
maximale Abbrandtiefe 29 mm.
nach Verlöschen der Flamme brannte die Platte nicht weiter.

EMPA-Bericht Nr. 18 547 betrifft 40 mm Homoplax-Leicht:
die Homoplaxtüre darf deshalb in gleicher Weise wie die
erwähnte Eichtüre als feuerhemmend erklärt werden.

EMPA-Bericht Nr. 10 193
die Wärmeleitfähigkeit wurde mit 0,068 kcal/m, H, °C ermittelt.
Vergleich: Korkplatte 0,060

Auch Sie dürfen der Homoplax-Türe Ihr Vertrauen schenken.

Bündner Spanholz Homoplax

Das Ausnutzen der Homoplax-Türe zum Anbringen der Einleimer
bietet keine Schwierigkeiten:

Homoplax ist egalisiert und hat keine Dickendifferenzen,
der Plattenaufbau ist homogen und die Nut kann daher etwas
breiter oder schmaler sein und muß nicht genau entlang dem
Deckblatt verlaufen.

Verlangen Sie eine kostenlose und unverbindliche Beratung durch
unsern technischen Dienst. (Dieser steht Ihnen mit seiner reichen
Erfahrung gerne zur Lösung von speziellen Problemen zur Verfügung.)



Spanplattenwerk Fideris Aktiengesellschaft, Fideris-Station GR
Tel. 081 - 5 44 63

kehrszählungen. Der Verkehr sucht sich seine Möglichkeiten in den Gegebenheiten des gegenwärtigen Verkehrssystems. Wenn wir dieses System korrigieren wollen, so dürfen wir nicht von Zahlen ausgehen, die von ihm geprägt sind. Wir zählen beispielsweise das Auto eines Mannes, der von der Solitude nach Kleinhüningen zur Arbeit fährt, und extrapolieren, daß Anno 2000 an seiner Stelle zweieinhalb Autos fahren.

Aber vielleicht würde dieser Mann samt seinen eineinhalb statistischen Kollegen den Bus benützen, wenn dieser über den Claraplatz hinaus rheinabwärts fahren würde. Und bekanntlich können wir mit keinem Mittel die Straßen besser entlasten als mit der Umwandlung von Autofahrern in Straßenbahnbenützer. Das aber geht nur mit einem extremen Dienste am Kunden.

Die Grundlage einer Neuplanung des Verkehrs wäre also zunächst einmal eine engmaschige Bestimmung der gegenwärtigen Verkehrsströme nicht nach ihrem jetzigen Lauf durch die Straßen, sondern nach der Luftlinie zwischen ihrem Ursprung und Ziel. Der Anfang zu einer solchen Studie wurde zwar gemacht und veröffentlicht, doch ist sie noch zu weitmaschig angelegt, so daß nicht zu erkennen ist, ob die gegenwärtigen Verkehrsströme mit den kürzesten Verbindungen der Wohn- und Arbeitsorte übereinstimmen oder nicht.

Wenn wir heute daran denken, dem öffentlichen Verkehr eine neue Ebene in der Tiefe zu geben, so wäre es wichtig, daß eine möglichst große Zahl von Verkehrsteilnehmern diese Bahn auch benützt und nicht durch private Motorisierung unsere kostspieligen unterirdischen Veranstaltungen sinnlos macht. Der öffentliche Verkehr kann sich aber auf die Länge seine Kundschaft nur bewahren, wenn er ihr eine Bequemlichkeit bietet, die dem privaten abgeht.

Früher bot das Auto den Transport von Tür zu Tür, von Wohnungstür zu Betriebstor. Je schwieriger das Parkierungsproblem zu lösen ist, desto größer werden die Chancen des öffentlichen Verkehrs, daß er mit seinen reservierten Halteplätzen dem Ideal des Door to Door näher kommt als der private. Diese Chance kann aber nur genutzt werden, wenn sich das Netz wirklich den Arbeitswegen anpaßt und auch eine gewisse Flexibilität behält.

Bei uns rechnet das öffentliche Verkehrsmittel immer noch in privatwirtschaftlicher Weise ab. Wenn wir auch nicht mehr glauben, daß es rentieren soll, so werden doch relativ kleine Fehlbeträge seiner Jahresrechnung stets mit Stirnrünzeln registriert. Andere Sparten unseres städtischen Haushaltes werden durchaus anders verbucht. Obwohl wir ununterbrochen an unseren Straßen herumdoktern und stets irgendwo wenigstens eine Traminsel verlegt wird, sehen wir diese Ausgaben nicht an als jährliches Defizit der «Basler Straßenbetriebe» – wie das als Gegenstück zu den Verkehrsbetrieben heißen müßte –, sondern als jeweiligen einmalige Ausgabe oder sogar Investition. Daß ein Zusammenhang besteht zwischen dem Tram verlorenen Kunden und den von Autos und Velos verstopften Straßen, die nun verbreitert wer-

den müssen, kommt in dieser unserer Buchhaltung nicht zum Ausdruck.

Martin Wagner, der amerikanische Stadtplaner, hat einmal seiner Verwunderung Ausdruck gegeben, daß die Architektur, die so viele technische Spezialzweige ausgebildet hat, den einen, heute wichtigsten, vergaß: den Stadtökonom, den Mann also, der über die Stadt eine gesamtwirtschaftliche Bilanzrechnung eröffnen kann und der uns beispielsweise sagen könnte, was uns ein solcher dem Tram untreu werdender Verkehrsteilnehmer über die nicht mehr bezogenen Abonnemente hinaus an Unkosten verursacht. Vielleicht würde uns ein solcher Stadtökonom vorrechnen – ich sage vielleicht –, daß unsere Defizite in der BVB-Jahresrechnung die einträglichsten Investitionen unserer Staatskasse sind. Vielleicht würde er uns sogar beweisen, daß sich die großen Kosten einer Umlegung von Linien und überhaupt eine flexiblere Gestaltung des Liniennetzes in unserem Jahrhundert des Dienstes am Kunden bezahlt machen – bezahlt allerdings nicht im sichtbaren Haushalt, sondern als Einsparung von Korrekturen. Solange es aber den Stadtökonom und damit die städtische Gesamtabrechnung nicht gibt, bleiben wir eben stecken in den Rechenkünsten des «guten Hausvaters», und es ist oft seltsam, zu hören, wie Unternehmer, die weltweite Betriebe in moderner wirtschaftlicher Gesinnung voranzutreiben gewohnt sind, an die Stadtprobleme herantreten, als wäre es ihre Milchrechnung. Wir können die wissenssoziologischen Ursachen nur vermuten, die dahin geführt haben, daß wir zwar Konjunkturforschung und Programmierungswissenschaft mit Elektronengehirnen betreiben, nicht aber Bescheid wissen über die Gesamtzusammenhänge der Stadtwirtschaft.

Bei den Diskussionen um die Stadtkorrektur fällt immer wieder das Wort, unsere Stadt Basel sei aus topographischen Gründen verkehrsfreundlich. Jede Stadt hat natürlich ihre besonderen Schwierigkeiten, die eine stößt an einen See, die andere ist auf Hügeln erbaut, und beispielsweise die Stadt Wuppertal liegt in einem Graben, der dazu geführt hat, daß sie vierzehn Kilometer lang, aber nur fünfzehn Fußgängerminuten breit wurde. Und doch sind die Probleme, mit denen unsere Innenstädte zu kämpfen haben, ja überall dieselben; und wenn man diese Gemeinsamkeit ableugnet, so erinnert mich das immer an jene Völkerstämme, die nicht wissen, daß es Fische gibt, sondern sagen, es gebe doch nur Haie, Karpfen, Hechte und Aale. Eine City ist verkehrsfreundlich aus Notwendigkeit; denn in ihr besteht ein ständiger Kampf zwischen den Bedürfnissen des Handels und denen des Verkehrs. Dabei sind diese schicksalhaft miteinander verknüpft; hat die Wirtschaft zwar Platz, aber der Verkehr nicht, so kann auch jene nicht leben, nimmt die Straße dem Handel das Land weg, so verodet sie selber auch. Und doch gibt es in diesem Seilziehen kein Gleichgewicht, oder nur ein höchst labiles, welches bei leisem Anstoß umkippen kann. Denn eben hier ist die Stelle, wo die der Stadt inhärenten Akkumulationsgesetze besonders wirksam werden.