Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art

Band: 61 (1974)

Heft: 6: Stadt und Region : Möglichkeiten und Probleme des Verkehrs = Ville et région : moyens et problèmes de transports

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: 12.07.2025

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

population of both cities began to decline. In both cities the decrease was accelerated. At the present time it amounts to around 5000 persons per year.

Both cities have built or wanted to build a public transport system precisely at a time when the masses of people to be served are scattering (and have been doing so for a quarter of a century).

The public transport system's purpose is the conveyance of masses of people. If the population to be transported steadily declines, the remaining inhabitants must every day make more trips on the system in order to compensate for the missing passengers, or the remaining patrons must pay higher fares.

Construction of housing projects along the Underground

One possible solution is to move the population from areas not served by the Underground to the areas with such service, this being done most simply by the building of new housing along the line of the Underground.

Stockholm has consistently exploited this possibility. With very few exceptions all so-called "new towns" built since 1950 constitute termini of Underground lines that were built at the same time. The construction of the public transport system was a precondition of the building of housing complexes, and vice versa.

The new towns that have been built up to now are mainly residential centres with very few business premises. Most of the residents work in the centre of Stockholm. They all get to the nearby Underground station on foot, board the train and ride to work without changing. The Underground thus integrates residence and job.

The Zurich project was quite different. Here a concentration of business premises was planned along the Underground line, with housing even being sacrificed. The housing complexes already existing or under discussion, however, are situated in areas that have nothing to do with the planned Underground. In this case, the Underground would not have integrated residence and job.

Public transportation facilities in areas with declining business premises

Another measure to maintain transport systems would be to encourage increased use of such facilities by more of the people living on the Underground line.

Whether people living on an Underground line give up their cars or not does not depend so much on their good will or environmental consciousness as on the places they have to drive to. And where they have to drive to depends mainly on where they work. Up until very recently it went without saying that one worked in the centre of the city. At the present time, however, Stockholm's centre is losing business premises despite the spread of gigantic new office buildings, and the same trend is unmistakable in Zurich.

The jobs that migrate out of the urban centre do not all collect at a new central focus, but scatter throughout the entire agglomeration. How can such jobs be reached on the Underground? They would be accessible if the Underground system were a wide-spreading network like the Paris Metro. In the case of Stockholm, however, a job that leaves the city centre is only reachable, if at all, via a roundabout route throug the centre of the city.

One might suppose that, since decentralization seems irreversible, practically all places of work could be blended in with places of residences, so that they could be reached on foot. This can have two consequences, and both are bad for the Underground. Either the employee takes the nearby job, i.e., changes jobs. Then he walks to work and does not need the Underground. Or the employee keeps his old job, which may happen to be situated in some other residential area. Then, no matter how close the Underground station is, he takes his car and drives the shortest possible route. This case is becoming increasingly frequent.

Disenchantment with the Underground?

The newest project in Stockholm is Norra Järva. Around 10 km north of the centre of Stockholm, on a 50 km²-square site, Stockholm and 4 adjacent communities have jointly planned a new town and have begun to build it. It will accommodate around 100000 people, offer about 60000 places of work and become a genuine competitor for the historic centre of Stockholm.

It will be the first of these new towns that will offer more jobs than the local pupolation can fill. The capacity of the local shopping centers will also exceed local demand. Norra Järva, then, from the outset possesses the features of an authentic metropolis, aside from its location, and this is where the trouble will start.

Assuming that, as in the previous new complexes, around one third of the population will work on the spot, i.e. in this case 20000, every morning around 40000 people would have to travel in from other areas. The relationship to the old city centre will still be, with reference to size, between 1:2 and 1:3 in favour of the old centre. What's more, the old city centre will be radially served by all Underground lines, whereas Norra Järva will be served by but a single line. Norra Järva can only attract a small percentage of those living along this line, for at the other end there is the pull exerted by the still larger downtown centre of Stockholm.

What chances then are left to the Underground? Even now the official estimates are 60% car drivers, and after bus patrons are deducted from the remaining 40%, only a small remnant is left for the Underground. Does this mean an abandonment of the idea of the Underground? Not yet, but the trend, namely the decentralization of housing, jobs and metropolitan functions (shopping, services and administration), is making it every year more difficult to set up a public transportation system that pays. ■

The "National Express Highway" in Germany

by Othmar Birkner (See page 711)

The first express highways in Germany between 1933 and 1945 were built for political reasons. Their rationale was defined in 1938 as follows: "What are Adolf Hitler's roads? They are the supporting beams upholding the Reich, the vital arteries in the body politic of Germany..." and "The express highways are now being built deliberately as an embodiment of the unity and authority of the new Reich." Between 1933 and 1938 over 2000 km were opened for traffic. Subsequently the Second World War ocassioned a lag in construction. Even so, for military reasons, it was intended to speed up road construction from Bavaria to Vienna even in the 40s. The national express highway had four lanes with a green strip down the middle, and it had an average width of 24 m. Planning was in the hands of the "Supreme Construction Administration Berlin", with Fritz Todt (later Minister for Armaments and Munitions) heading the express highway division. Bridges and auxiliary constructions, however, were in part assigned to different architects. Great attention was devoted to adapting construction to the landscape. Concrete retaining walls were scorned; facing was done with "natural stone in keeping with the given local landscape". The point has to be stressed that, as in the case of a number of industrial projects, even under National Socialist rule, the designs of service stations continued the functionalism of the 20s. To be sure, the larger service stations were called "Heimatbahnhöfe des Reichsautozuges Deutschland" (NB. this expression is untranslatable into English!), but the design type produced by Paul Hofer and Karl Johann Fischer possessed a clear constructivist idiom that would have been a credit to the Bauhaus school of architecture. This is all the more astonishing as the express highways were also contemplated from the artistic standpoint. There were express highway painters and a number of exhibitions in which oil paintings, water colours and charcoal drawings of the "German Express Highway in the German Landscape" were shown. ■

isolag
Gipsdekordecken
Isolag, AG für Decken und Isolierungen
Seestrasse 355
8038 Zürich

Wenn ein Betrieb rationalisieren will (und welcher Betrieb will das heute nicht), kann er das in den meisten Fällen am rationellsten mit EDV tun. Und wenn es sich herausstellen sollte, dass es rationeller wäre, es nicht mit einem eigenen Computer zu tun, kann ein Rechenzentrum die EDV übernehmen. Die wichtigste Frage ist dann, wie rationell mit dem gewählten Rechenzentrum die Rationalisierung wird.

Bei einem IBM Rechenzentrum haben Sie nicht einfach Anwendungsprogramme. Sondern auch mehr davon.

Denn mit den IBM Anwendungsprogrammen kann man nicht nur einzelne Bereiche einer Firma rationalisieren. Sondern stufenweise das ganze Unternehmen.

Beschränken Sie sich vorläufig auf Teilbereiche, so können Sie später weitere Bereiche synergetisch einbeziehen. Sind dann einmal alle Bereiche rationalisiert, so ist es auch das ganze Unternehmen. Weil die Bausteine zur Gesamtorganisation, die IBM Anwendungsprogramme, als integrierte Lösung einen grösseren Rationalisierungsnutzen bringen als die Summe aller Einzellösungen.

Ausserdem sind die IBM Anwendungsprogramme so flexibel aufgebaut, dass sie den individuellen Problemen eines Unternehmens angepasst werden können; denn was für das ganze Unternehmen, gilt auch für den einzelnen Bereich: Die Rationalisierung ist nur rationell, wenn sie keine Lücken hat.

Und weil diese Lücken nicht nur in der Auswahl der Anwendungsprogramme eines Rechenzentrums, sondern in den Anwendungsprogrammen selbst zu suchen sind, soll man ein Rechenzentrum nicht nur nach der Auswahl seiner Anwendungsprogramme auswählen. Sondern vor allem danach, wieviel sie nützen.

Soviel darüber, wie wichtig die Anwendungsprogramme Ihres Rechenzentrums für Ihre Rationalisierung sein können.

Übersicht über einige wichtige Programme:
für alle Branchen
Optische Zeiterfassung (Arbeitszeiten und Abwesenheiten, vor allem bei gleitender Arbeitszeit) / Lohn und Gehalt / Debitoren-Kreditoren / Verkaufsstatistiken / Costing 70 (Betriebliches Rechnungswesen) / Finanzbuchhaltung

für Fertigungsbetriebe
PRISMA (Produktionsplanung, Informationsverwaltung, Materialbewirtschaftung) / CLASS (Kapazitätsterminierung)

für Bau-Unternehmungen
Ausmass (laufendes Ausmass und Rechnungsschreibung) / Baulohn / Baustellen-Kostenstellen-Abrechnung

für Handelsbetriebe
Materialbestandesrechnung / Interstock (Ersatzteildisposition)

für spezielle Probleme
SAP (für die Auswertung von Umfragen) / PMS (für die Berechnung von Netzplänen) / ICES (für den Problemkreis Baustatik) / MILAB (Mieter-, Immobilien- und Liegenschaftsabrechnung)

Und weil seine Datenfernverarbeitung und Datenerfassungsmöglichkeiten für Ihre Rationalisierung nicht weniger wichtig sind, hat die IBM auch da einiges zu bieten. Und zu sagen.

Entweder in einem anderen Inserat. Oder wenn Sie den Coupon einsenden.

An die IBM.

Ich glaube Ihnen gern, dass flexible Anwendungsprogramme, die zusammen eine integrierte EDV-Lösung ergeben, wichtig für das Rationalisieren mit einem Rechenzentrum sind. Wie steht es aber bei den IBM Rechenzentren um die Datenerfassungsmöglichkeiten und die Datenfernverarbeitung?

Ich möchte mich genauer über die
☐ Anwendungsprogramme
☐ aber auch über die Datenerfassungsmöglichkeiten
☐ und über die Datenfernverarbeitung der IBM Rechenzentren informieren. Senden Sie mir bitte detaillierte Unterlagen.

☐ Ich möchte mich mit einem IBM Spezialisten über die Leistungen der IBM Rechenzentren unterhalten. Bitte rufen Sie mich an, damit wir einen Termin vereinbaren können. Telefon _____

Name _____

Firma _____

Adresse _____

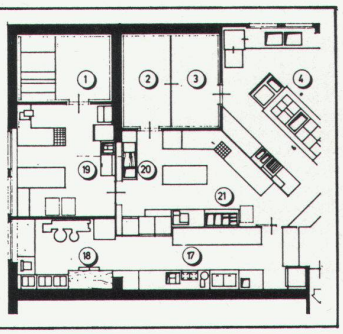
(Bitte ausschneiden und einsenden an: IBM Schweiz, Informationsabteilung, General Guisan-Quai 26, Postfach, 8022 Zürich.) 28

IBM
IBM Schweiz

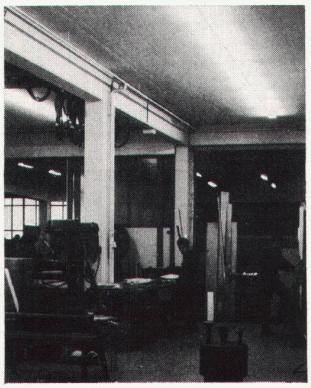
Bei einem IBM Rechenzentrum haben Sie nicht einfach Anwendungsprogramme. Sondern auch mehr davon.

GGK

Beratung Planung



Fabrikation



Installation

für Grossküchen-Einrichtungen, Buffet- und Selbstbedienungs-anlagen hat schmid kühlmöbel eine grosse Erfahrung

Seit Jahren planen, bauen und installieren wir individuelle Anlagen. Funktionsfähigkeit und Wirkungsgrad einer Grossküche oder einer Getränkeausgabe hängen weitgehend von der richtigen Planung ab. Küchenplaner und Innenarchitekt bilden ein erfahrenes Team von Fachleuten. Das Gesamtprojekt wird in Zusammenarbeit mit Architekten oder dem Bauherrn direkt abgewickelt. Unsere Referenzen umfassen bedeutende Bauten wie Mövenpick-Restaurants, Hotel Tschuggen, Swiss-Center London usw. Es lohnt sich, bei Neu- oder Umbauten unseren Rat einzuholen. Unsere Erfahrung ist Ihr Vorteil.

schmid kühlmöbel ag 9320 Arbon 071 46 39 22

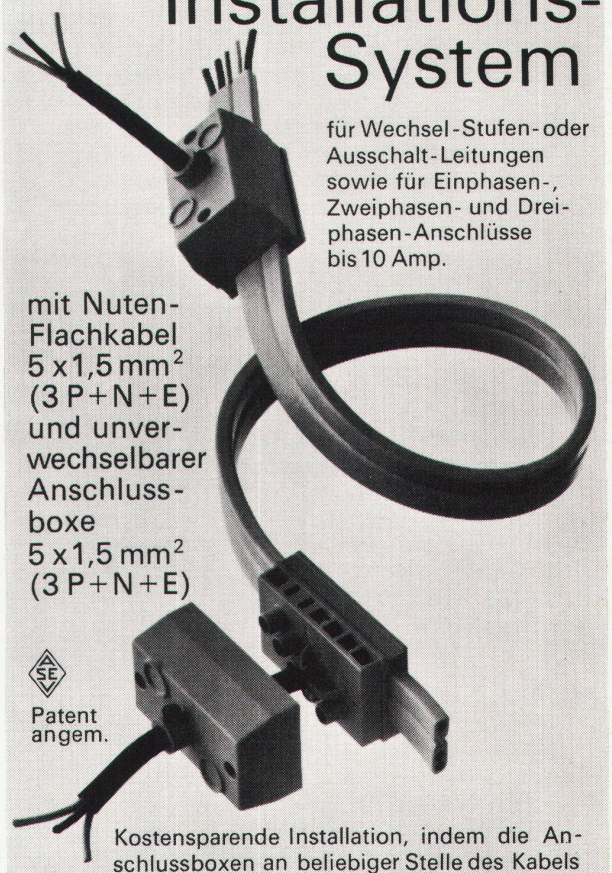
Unser Fabrikationsprogramm umfasst: Grossküchen-Einrichtungen, Buffet-, Bar- und Officeanlagen, Gastro-Norm-Kühlmöbel, Selbstbedienungsanlagen für Schwimmbäder, Ladeneinrichtungen usw.

COUPON W1

Senden Sie uns Ihre ausführliche Dokumentation.
Name: _____
Strasse: _____
Ort: _____

WOERTZ

Flachkabel-Installations-System

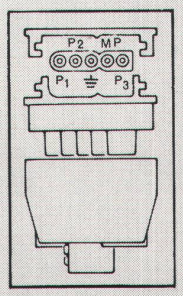


für Wechsel-Stufen- oder Ausschalt-Leitungen sowie für Einphasen-, Zweiphasen- und Dreiphasen-Anschlüsse bis 10 Amp.

mit Nuten-Flachkabel 5 x 1,5 mm² (3 P + N + E) und unverwechselbarer Anschlussboxe 5 x 1,5 mm² (3 P + N + E)

Patent angem.

Kostensparende Installation, indem die Anschlussboxen an beliebiger Stelle des Kabels mit einem Schraubenzieher, als einziges Werkzeug, leicht und schnell montiert werden können, da das Kabel weder aufgeschnitten noch abisoliert werden muss.

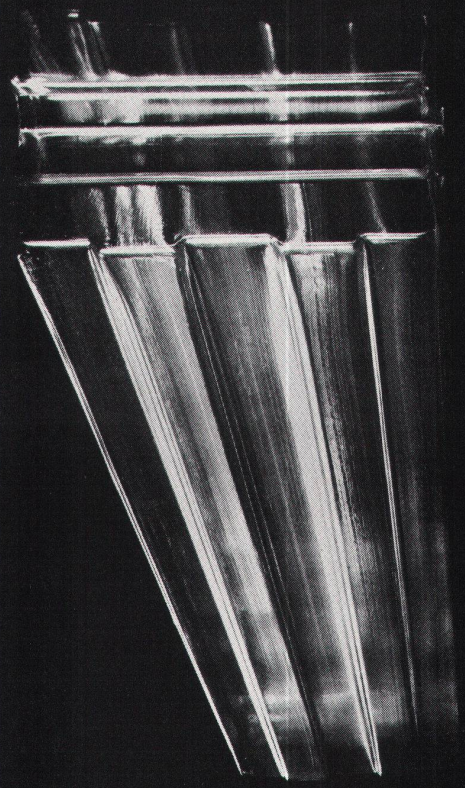


Einfache und sichere Kontaktverbindung für die Abzweigung durch Spitzschrauben. Boxen für ankommendes und abgehendes Kabel. Endboxen. Zur Verwendung in trockenen Räumen, Kabelkanälen oder an wettergeschützten Stellen im Freien.

Machen Sie einen Versuch, Sie sparen Montagezeit!

OSKAR WOERTZ BASEL

Fabrik elektrotechnischer Artikel CH-4002 Basel
Eulerstrasse 55 Telefon 061 23 45 30 Telex 63179



*

* das ist der Inhag-Stein, ein neues lichtdurchlässiges Leichtbauelement, welches neue Dimensionen ins Bauen bringt.

P.S. Wir verkaufen Inhag-Steine für helle Lagerhallen, Werkhallen, Lichtbänder, Treppenhäuser, Turnhallen, Eingänge, Lichtschächte, Treibhäuser und eigentlich überall dort, wo viel Licht und moderne Flächenstrukturen gebraucht werden.

Bitte senden Sie uns 2 leichte, glasklare Inhag-Musterstein kostenlos und unverbindlich zu unserer Orientierung, – die Leichtbauelemente mit dem hohen Isoliereffekt, die preisgünstig und formschön sind und sich zu beliebigen Flächen und räumlichen Gebilden zusammenkleben lassen.

Coupon

Name

Firma

Strasse

PLZ/Ort

W-A

INHAG
Zürcherstrasse 85
CH-5400 Baden
Tel. 056 22 44 40

DRUCKREDUZIER-VENTILE RNC-KSA

Funktionell richtige Dimensionen

– geräuscharmer Betrieb
– hohe Leistung
– grosser Wohnkomfort

Vorgebauter Filter

– leicht auswechselbar und damit problemloser Unterhalt.

VOLLTREFFER DROIT AU BUT

Gemeinschafts-Produktion Nussbaum + Kugler

R. Nussbaum & Co AG
Metallgiesserei und Armaturenfabrik
Martin-Disteli-Strasse 26 **4600 Olten 1** Tel. 062 21 33 33
Hammerstrasse 174 **4000 Basel** Tel. 061 32 96 06
Eichstrasse 23 **8045 Zürich** Tel. 01 35 33 93
12, ch. des Avelines **1000 Lausanne** Tel. 021 36 61 47

Kugler
Metallgiesserei und Armaturenfabrik AG
La Jonction **1211 Genf 8** Tel. 022 21 83 33
Josefstrasse 129 **8031 Zürich** Tel. 01 44 51 11
Mattenhofstrasse 33-33a **3007 Bern** Tel. 031 25 25 22

Erfolg kommt mit dem guten Ruf...

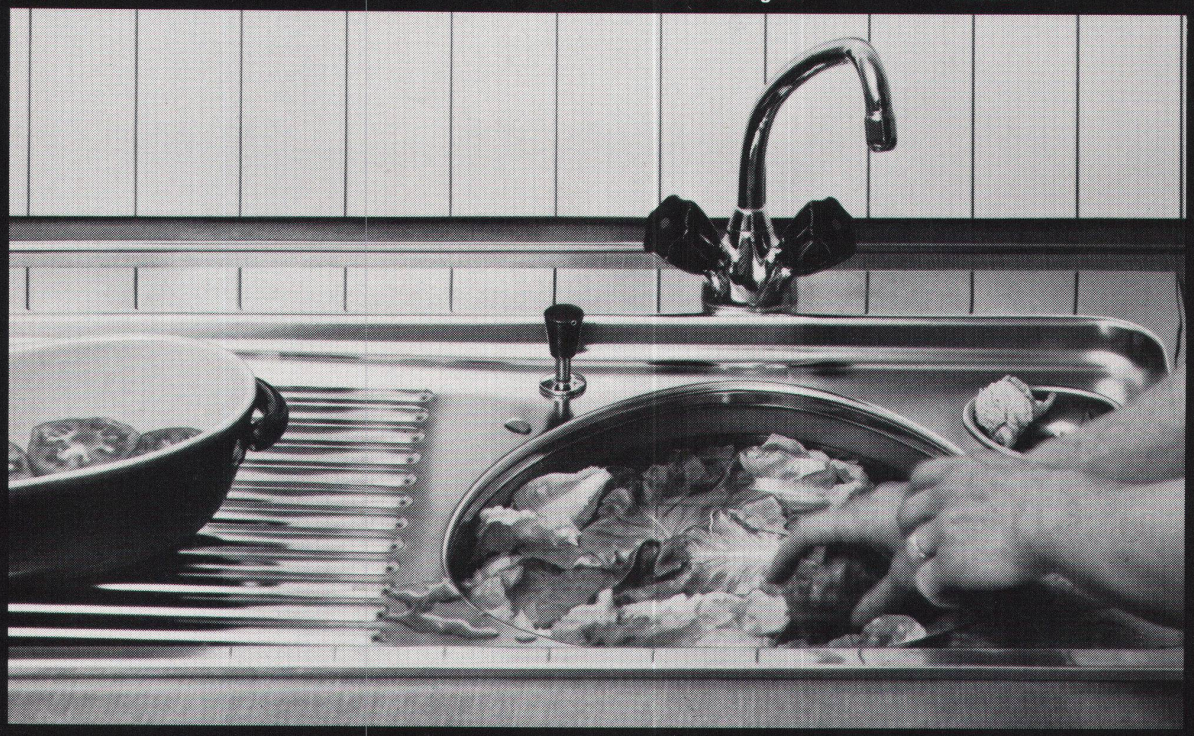
...und der will verdient sein! Der BELINOX Spültisch geniesst ihn, denn seine Vorteile überzeugen:

Material: Chromnickelstahl 18/8 mit matter Seidenglanz-Oberfläche, pflegeleicht und unempfindlich gegen Kratzer.

Einfaches Betätigen des schwarzen Knopfes staut und entleert das Wasser im Becken.

Formvollendetes Trigon-Becken, fasst viel, hat weder Ecken noch Stöpsel und ist deshalb leicht zu reinigen.

Flüssige Abfälle können durch einen Ausguss direkt weggeschüttet werden.



Ob Normküche oder individuelle Planung – BELINOX passt immer.
Entscheiden Sie sich für das Bessere – für BELINOX!

BELINOX

Hersteller: Belinox Loertscher AG, 5649 Stetten

1

Auch bei der Isotech kann mal was passieren.

Einmal ist es das Material, ein ander Mal das Werkzeug und nicht selten auch der Mensch selber, auf die der manchmal unvermeidliche Fehler zurückzuführen ist. Und weil dann das Lamentieren nichts, aber auch gar nichts nützt, haben wir diesen unvermeidlichen Fehler von Anfang an in unsere Kalkulation aufgenommen. Mit branchenüblichen zwei Prozent.

Mit diesen zwei Prozent finanzieren wir die auf den unvermeidlichen Fehler folgenden unvermeidlichen Garantiearbeiten. In diesen Dingen gilt die ISOTECH als kulant und sicher. Wahrscheinlich, weil bei uns Fehler doch recht selten sind (offengestanden liegt unser Wert im Durchschnitt ca. 10 mal niedriger) und wir das Reparieren mit einem gewissen Stolz erledigen. Vielleicht auch, weil wir ganz einfach eine grosse Firma sind.

So oder so: Wir stehen auch zu unseren Fehlern. Sie sind von uns einkalkuliert, damit Sie es nicht mehr tun müssen!

Aphrodite von Melos (Venus von Milo), auf der Kykladeninsel Melos gefundene, originale Marmorstatue der Aphrodite; Werk eines unbekannten Meisters aus späthellenist. Zeit (2. Hälfte des 2. Jh. v. Chr.); heute im Louvre in Paris.

ISOTECH AG man weiss, woran man ist.

8404 Winterthur	Hegmattenstr. 20	Tel. 052/27 27 27
5000 Aarau	Buchserstr. 57	Tel. 064/24 58 51
4000 Basel	Blotzheimerstr. 22	Tel. 061/43 45 76
3027 Bern	Looslistr. 3	Tel. 031/55 37 73
2500 Biel	Mettstrasse 6	Tel. 032/25 69 11
1211 Genève	19, Château-Bloc	Tel. 022/44 54 00
1008 Prilly	6, Ch. des Huttins	Tel. 021/24 56 08
6000 Luzern	Würzenbachhalde 15-17	Tel. 041/31 30 30
9015 St. Gallen	Kräzernstrasse 75	Tel. 071/31 22 93
6592 S. Antonino		Tel. 092/62 21 15
8037 Zürich	Rötelstrasse 39	Tel. 01/60 02 48

ISOTECH GmbH	7500 Karlsruhe	Daimlerstr. 25	Tel. 0721/ 7 20 84
	1000 Berlin 31	Wegenerstr. 4	Tel. 030/86 11 670
	6000 Frankfurt	Mauritiusstr. 6	Tel. 0611/35 05 37
	3001 Isernhagen HB	Postfach 14	Tel. 0511/73 20 85
	5000 Köln 91	Olpenerstr. 548	Tel. 0221/89 20 19
ISOTECH GmbH	2326 Lanzendorf	Unt. Hauptstrasse 3	Tel. 02235/ 5 77
	8020 Graz	Strassengelstrasse 33	Tel. 03122/ 5 22 49
	4020 Linz-Urfahr	Hauptstrasse 58	Tel. 07222/ 3 22 76
ISOTECH B.V.	1009 Amsterdam Zuid	Apollolaan 41	Tel. 020/73 90 25
ISOTECH N.V.	1850 Grimbergen-Brüssel	Weikantlaan 41	Tel. 02/51 58 85