

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

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 10 (1956)

Heft: 5

Rubrik: Verkehrsplanung

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

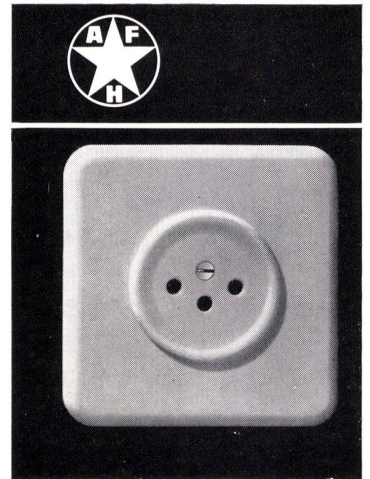
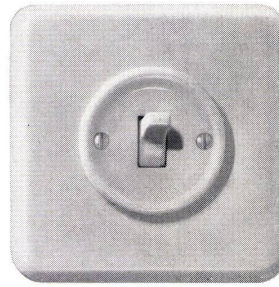
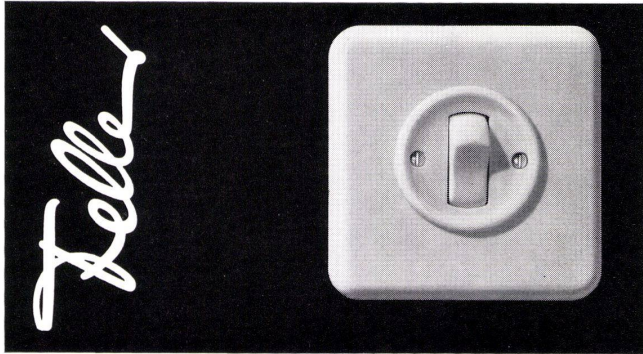
Terms of use

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.02.2025

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

Neuzeitliche Schalter und Steckdosen für Unterputzmontage Adolf Feller AG. Horgen, Fabrik elektrischer Apparate



geschosses nennenswert. Auch die andern, nicht mehr vorhandenen Öfen wurden größtenteils von Leonhard Locher nach Entwürfen von David Morf aufgebaut und durch Daniel Düringer sowie einen Berner Gehilfen Lochers bemalt. Hafner Hans Heinrich Bachofen hatte zwei große und ebenso viele kleinere Öfen in vier weiteren Räumen der Meise aufgestellt, die der bereits genannte Ofenmaler Hans Jakob Hofmann bemalte. So haben wir mit der Namensnennung der kunstbegabten Handwerker und Künstler, die beim Bau des neuen Zunfthauses «Zur Meise» ihr Bestes leisteten, unsern Lesern zugleich das Wissenswerteste aus der Baugeschichte dieses vortrefflichen Bauwerks mitteilen können, das als bedeutendes zürcherisches Baudenkmal ein Musterbeispiel des ganz hervorragenden künstlerischen und handwerklichen Könnens der Barock- und Rokokozeit ist.

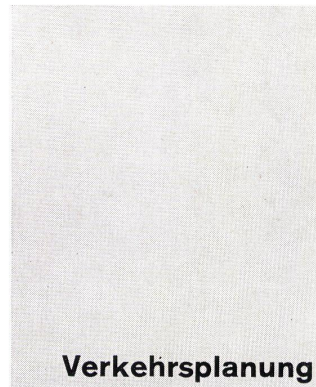
Renovationen

Im Jahre 1864 war das Zunfthaus «Zur Meise» von einer Erhöhung um ein weiteres Stockwerk bedroht, die glücklicherweise nicht zur Ausführung gelangte. Im Sommer 1879 wurde die umfassende Reparatur des steilen Mansardendaches der Baufirma Locher & Cie. übertragen. In die Jahre 1899/1900 fiel der von der gleichen Firma durchgeführte Umbau des zweiten Obergeschosses und des Dachstockes, einschließlich Erstellung eines großen Saales im genannten Stockwerk und Einrichtung einer Wohnung im Dachstock. Seit 1907 befand sich neben andern Mietern auch das Hochbauamt der Stadt Zürich in der ersten Etage der «Meise». In diesem Jahr wurde das Zunfthaus durch Baumeister Albert Gull einer Außenrenovation unterzogen, bei welcher Gelegenheit der Hofabschluß auf der Westseite gegen den Münsterhof, soweit es alles Steinwerk betraf, vollständig neu erstellt werden mußte. 1933

wurden die eigentlichen Zunfräume im zweiten Stockwerk renoviert, bei welcher Gelegenheit man eine leichte Tönung des Gefäfers und der Stukkaturen vornahm. Nun ist das schöne Zunfthaus «Zur Meise» in den vergangenen Monaten unter der Leitung des Meisenzüfters, Architekt SIA Hans von Meyenburg (Zürich), fast gleichzeitig mit dem auf dem rechten Limmatufer der «Meise» gegenüberliegenden Zunfthaus «Zur Zimmerleuten» am Rathaus- beziehungsweise Limmatquai einer vollständigen Außen- und Innenrenovation unterzogen worden, indem man unter anderem die prachtvollen Räume im ersten Stockwerk kunstgerecht wieder instand stellte, um dort die äußerst wertvolle und reich dotierte Porzellansammlung des Schweizerischen Landesmuseums unterzubringen und diese selbstverständlich der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Auch die beiden Säle und das dazwischenliegende Balkonzimmer auf der Limmatseite im ersten Stock wurden von allem unnötigen Ballast befreit. Ursprünglich nur durch Schiebewände getrennt, weisen sie nun eine stattliche Saalfucht von etwa 30 Meter Länge auf und präsentieren sich elegant, luftig und gediegen wie weiland eine Rokokodame im schönsten Putz. Fast noch charmanter ist der auf drei Seiten durch hohe Fenster erhellt Raum im Seitenflügel gegen den Münsterhof auferstanden, der sich durch zierlich profiliertes, gestrichenes und teilweise vergoldetes Täferwerk auszeichnet und dessen herrliche Stuckdecke wie auch diejenige des Balkonzimmers durch ein allegorisches Gemälde von Balthasar Bullinger aus dem Jahre 1765 geschmückt ist, wie wir schon an anderer Stelle bemerkten.

Nächstes Jahr aber kann die Zunft zur Meisen das 200jährige Bestehen ihres schönen Zunfthauses feiern, das sie wohl auch auf diesen Anlaß hin renovieren ließe.

Paul Nußberger



Verkehrsplanung

Lincoln-Tunnel – 3. Phase

Ein großer neuer Unterwasser-Verkehrstunnel in New York

Im vergangenen Jahr haben rund 20 Millionen Fahrzeuge den Lincoln-Tunnel benützt, der das mittlere Manhattan mit der felsigen Küste von New Jersey verbindet und tief unter den Wassern des großen Hudson-Flusses den Felsengrund durchschneidet.

Ein immer größerer Verkehr ist zu erwarten, und so werden die beiden Tuben des Lincoln-Tunnels längst als unzureichend betrachtet. Die Konstruktion einer dritten Tube ist jetzt von der Port of New York Authority in Angriff genommen worden. Es wird aber bis 1957 dauern, ehe die Erbauung dieses neuen Unterwassertunnels vollendet ist, die sich durch denkbar schwieriges Baugelände hinzieht.

Die jetzige Südtube des Lincoln-Tunnels wurde 1937 eröffnet, die Nordtube 1945. Die neue, dritte Tube wird südlich der bisherigen Südtube verlaufen, so daß die bisherige Südtube nunmehr die mittlere

sein wird. Die Kosten für die Erbauung der neuen Tube werden auf über 90 Millionen Dollar geschätzt. Die Konstruktion der beiden bestehenden Tuben des Lincoln-Tunnels und der Zufahrts-Bauten betragen insgesamt 87 Millionen Dollar.

Verwendung der Schild-Methode im Bau Der Tunnelbau unter dem Hudson wird mittels der Schildmethode vor sich gehen, die sich so erfolgreich beim Bau des Holland-Tunnels, der existierenden Teile des Lincoln-Tunnels und des großen neuen Brooklyn-Tunnels bewährt hat. Der Schild, der den Tunnelbau an der Spitze unerbittlich durch Fels und Schlamm und Erde vorwärtstreibt, ist ein großer Kreis aus festem Stahl. Er ist 20 Fuß lang (fast 7 Meter) und 31 Fuß im Durchmesser (über 10 Meter). Unter der Einwirkung von Druckluft treibt er bei jeder Einzelbewegung 32 Inches (80 cm) unter dem Flußbett vorwärts.

Die Tunnelröhre wird gebildet aus gußeisernen, segmentweise zusammengesetzten Ringen, wie sie prinzipiell zum erstenmal von Greathead beim Bau der elektrischen City- und South-London-Bahn vor mehr als 60 Jahren angewandt wurden. Jeder Ring besteht aus 14 Einzelsegmenten von je 7 Fuß Länge und einem kleinen Verschuß-Segment. Die Segmente werden durch den mechanisch betriebenen Erektor-Arm an die richtige Stelle gebracht und durch maschinelle Kraft auch zusammengefügt.

Zum Teil wird weicher Schlamm angegriffen, und er ist durch den unter Luftdruckeinwirkung allmählich vorwärts gepreßten Stahlschild leicht zu bewältigen. Der äußere Druck, der durch den Schlamm ausgeübt wird, wechselt mit der jeweiligen Tiefe unter dem Fluß und mit der Beschaffenheit des schlammigen Materials. Eine massive Beton-Scheidewand ist innerhalb des Tunnels angebracht, um den Luftdruck konstant zu halten.



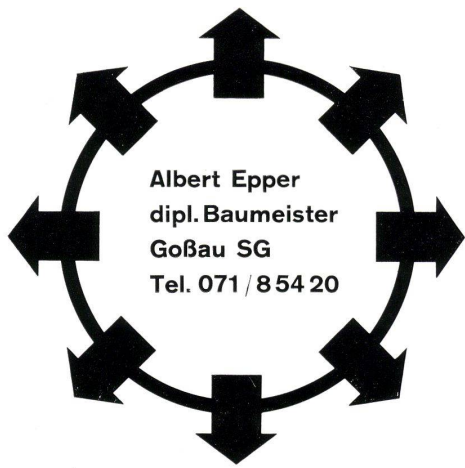
Schlossfabrik Heusser Murgenthal Tel. 063 340 17

Die Olive mit den gewaltigen Vorteilen

Direkt schließbar · Sicherheitsschlüssel · Elegante, zweckmäßige Form · Keine vorstehenden Schrauben

Die Zylinder-Olive Nr. 441/75 in massiv Messing polierter, matt vernickelter, poliert vernickelter oder poliert verchromter Ausführung. Ein Produkt der Schloßfabrik Heußler, Murgenthal.





Betontanks nach unserem System
erfordern keinen Unterhalt

Dem Betontank gehört die Zukunft

Fugenlose Betontanks
Belag absolut ölfest
Anlagen aufheizbar
Langjährige Erfahrung

Firma-
Gründung
1861

Die angetroffenen Felsblöcke müssen herausgegraben, herausgehauen oder herausgesprengt werden, ehe eine Weiterbewegung des Stahlschildes möglich ist. So ist es verständlich, daß der Fortschritt des Tunnelbaus höchst verschieden ist, je nach dem Material, das gerade angetroffen wird. Im felsigen Terrain kann man nicht mehr als die Vollendung von ein oder zwei Ringen pro Tag erwarten. Bei der Überwindung von Schlammterrain kann man aber mit Vollendung von 15 Ringen (etwa 13 Meter) im Lauf eines Tages rechnen.

Acht Meter unter dem Flußbett

In der Mitte des Hudsons befindet sich die Decke der neuen Tube 75 Fuß (25 Meter) unter dem durchschnittlichen Wasserstand bei Flut, oder etwa 25 Fuß (8 Meter) unter dem Flußbett.

Die neue Tube des Lincoln-Tunnels läuft parallel mit den zwei existierenden. Beim Ausgang in New Jersey wird der gleiche Platz benützt, der für die jetzt bestehenden Tuben besteht. Auf der New Yorker Seite wird ein neues Ausgangsportal gesondert errichtet.

Ventilationsvorrichtungen sind bei Tunnels, die Motorverkehr dienen, besonders wichtig. Sie müssen unter anderm die erzeugten Abgase entfernen. Es werden zwei neue Ventilationshäuser für die dritte Tube errichtet, 24 Ventilatoren werden dafür sorgen, daß vollkommener Luftwechsel im Tunnel alle 1½ Minuten vor sich geht. Die beiden existierenden Tuben des Lincoln-Tunnels werden von 56 Ventilatoren in drei Ventilationshäusern versorgt; auch in ihnen wird die Luft alle 1½ Minuten vollkommen erneuert.

Zur Beleuchtung der neuen Tube dienen ständige Fluoreszenzröhren. Die folgenden Ziffern geben einen Überblick über wichtige Maße des neuen Unterwassertunnels:

Länge des Tunnels, von Tor zu Tor, 7,944 Fuß (2650 Meter); Teil des Tunnels

zwischen den zwei Luftschächten 5400 Fuß (1800 Meter); äußerer Tunnel-Durchmesser 31 Fuß (10 Meter); Breite der Fahrstraße 21 Fuß (7 Meter); Höhe im Innern 13 Fuß (4,3 Meter); größte Entfernung von Fahrstraße im Tunnel zu Flutstand des Flusses 97 Fuß (32 Meter).

Die im Bau befindliche dritte Tube des Lincoln-Tunnels erhöht die Verkehrsaufnahmefähigkeit des Tunnels um 50 Prozent. Die Verkehrsaufnahmefähigkeit zur Zeit des größten Verkehrs soll verdoppelt werden.

Wie die New York Port Authority erklärt – ihr untersteht sowohl Bau wie Betrieb des neuen Tunnels –, wird der Verkehr in der neuen Tube in östlicher Richtung vor sich gehen, der Verkehr in der Nordtube in westlicher. Die mittlere (bisher südliche) Tube bringt den Verkehr am Morgen in östlicher Richtung, nach Manhattan zu, und am Abend in westlicher Richtung, von Manhattan nach New Jersey. Oder eine der beiden Fahrbahnen des neuen Tunnels läßt sich gleichzeitig in westlicher Richtung befahren, während auf der anderen der Verkehr nach Osten vor sich geht.

So ist die Möglichkeit gegeben, je nach dem augenblicklichen Bedarf des Verkehrs in den drei Tuben des Lincoln Tunnels vier Fahrbahnen in der Hauptrichtung des Verkehrs benützen zu lassen, zwei in entgegengesetzter Richtung. Oder aber es werden drei Fahrbahnen in jeder Richtung eingesetzt. Dr. W. Sch.

Zürichs internationaler Autobahnhof im Bau

Im Limmattal entsteht ein großzügig konzipiertes Verkehrs- und Messezentrum. Ein privates Konsortium erstellt gegenwärtig bei Spreitenbach im Limmattal einen internationalen Autobahnhof mit verschiedenen Fachmessehallen. Die Gebäude der ersten Bauetappe sollen bereits im Oktober dieses Jahres bezugs-

bereit sein. Der gesamte Komplex erhält die Bezeichnung «Zürich-Tor», ein Begriff, der auch im Zusammenhang mit der Regionalplanung schon bekannt geworden ist. Das Projekt, das nun verwirklicht wird, entstand, wie die Initianten darlegen, infolge der unaufhaltsamen Ausweitung der Stadt Zürich. Man will, wie dies auch die Siedlungsplaner tun müssen, in die Region vorstoßen und vor den Toren Zürichs, wo vorläufig noch keine Hemmnisse eine großzügige Konzeption verunmöglichen, einen Treffpunkt der Geschäftswelt und des Verkehrs schaffen.

«Zürich-Tor» – ein Pendant zu «Kloten-Flughafen»

Maßgebend für die Wahl Spreitenbachs waren außerdem folgende Überlegungen: Die SBB beabsichtigen, den Zürcher Rangierbahnhof nach Spreitenbach zu verlegen. Bereits heute wird die Industrie aus der Stadt verdrängt. Zum Teil erstellt sie ihre Neubauten im Limmattal. Das «Zürich-Tor»-Gelände wird von drei Ausfallstraßen der Stadt berührt. Die verkehrstechnischen, wirtschaftlichen und baulichen Aspekte einer auf weite Sicht vorauszuhenden Entwicklung schienen deshalb den Bauherren in Spreitenbach günstig.

Der eigentliche Autobahnhof wird eine große Servicestation mit Tankstellen und modern eingerichteten Werkstätten für permanente Autopflege, ferner Einstellräume und Parkplätze enthalten. Ihm angegliedert wird ein Hotel mit vorläufig 36 Zimmern, verschiedenen Konferenzräumen, einem großen Restaurant. Die Autoreparaturwerkstätte soll 50 Einstellräume besitzen, der Parkplatz 500 Wagen Platz bieten.

Da im Autobahnhof verschiedene Firmen ihre Büro-, Fabrikations- und Lagerräume unterbringen werden, rechnet man von Anfang an bereits mit einem Bestand von 50 bis 60 Arbeitern und Angestellten.

«Jedes Jahr einige Fachmessen»

Das Fachmessegebäude soll in- und ausländischen Messe-Organisationen, Ausstellerfirmen und Verbänden mietweise zur Verfügung gestellt werden. «Es ist vorgesehen», erklären die Initianten, «in den Ausstellungsräumen, die je nach Bedürfnis durch weitere ständige oder provisorische Hallen ergänzt werden können, jedes Jahr einige Fachmessen nationalen und internationalen Charakters durchzuführen. Außerdem sind Lokale für ständige Ausstellungen bestimmter Firmen projektiert. In Anbetracht der Bestimmung des ‚Zürich-Tors‘ als Messezentrum und Treffpunkt der internationalen Geschäftswelt mußte ein Standort gewählt werden, der eine reibungslose Abwicklung des Verkehrs gewährleistet und die in der Stadt immer problematischer werdende Verkehrskalamität nicht noch vergrößert.»

Auch eine Anzahl Wohnungen wird der Autobahnhof enthalten. Büros werden tagweise vermietet. In einem Korrespondenzraum sollen die Geschäftsleute Briefe diktieren und schreiben lassen können. Vom Restaurant zur Servicestation und zu den Tanksäulen wird ein «fliegendes Buffet» organisiert. Jeder Automobilist, der Benzin tankt oder die Serviceabteilung besucht, wird einen Bon erhalten, der zum unentgeltlichen Bezug einer Tasse Kaffee berechtigt. Ruheräume mit Liegestühlen stehen den Autopassanten zur Verfügung.

Vertreter des Baukonsortiums «Zürich-Tor» äußerten sich zuversichtlich: Sie weisen darauf hin, daß täglich 4000 bis 5000 Autos die Durchgangsstraße Zürich-Baden passieren. Die Stadt und ihre Umgebung im Umkreis von 15 Kilometern werde überdies als einziges Siedlungsgebiet der Schweiz von 600 000 Personen bewohnt. Als Handelszentrum und Kongreßstadt suche Zürich geeignete Lokaltäten zur Durchführung von Fachmessen.

Aus «Zürcher Woche» vom 13.4.1956



Nach der Vollbadverzinkung noch patiniert

Sie sind gut beraten, wenn Sie...

als Rostschutz für alle Eisenteile Ihres Hauses eine

Verzinkung im Vollbad

wählen. Auch Sie werden ihre überragenden Vorteile schätzen. Diese sind:

- Größte Dauerhaftigkeit
- Gleichbleibendes schönes Aussehen
- Wegfall der Unterhaltskosten

Verzinkereiwerke AG. Kummler & Matter, Däniken SO

Telephon 062 / 6 11 54 / 55