

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

Band: 16 (1962)

Heft: 1

Artikel: Die gigantische Veränderung der New-Yorker Skyline

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-331119>

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: 06.10.2024

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

Die gigantische Veränderung der New-Yorker Skyline

Prestige vor Nutzen! Schönheit vor Gewinn!

Diese Tendenz in der führenden modernen New-Yorker Architektur wird bei den neu erstandenen und neu erstehenden Wolkenkratzern deutlich.

Bei den vielen neuerrichteten kommerziellen Hochbauten der letzten Jahre war die wirtschaftliche Vollausnutzung maßgebend. Bei den herrlichen Super-Skyscrapern, wie sie jetzt entstanden sind, wurden Wunschträume phantasiebegabter Architekten wahr. Die neugebauten Riesenskyscraper geben der New-Yorker Skyline ein neues Gepräge. Hierher gehören vor allem das neue Union-Carbide-Gebäude an der Park Avenue zwischen 47. und 48. Straße, das Time-Life-Gebäude, das Rockefeller Center nach der Westseite von Sixth Avenue, der erstaunliche Turm der Chase-Manhattan-Bank, der im Downtown-Bankenviertel erstanden ist, das Seagram-Gebäude der Seagram Distilling Corp. an der Park Avenue, und verschiedene der kommerziellen Bürohochhäuser, namentlich das aluminiumumgürtete Tishman Building an der Fifth Avenue.

Architekten und Baumeister sind zwei verschiedene Berufs- und Betrachtungsgruppen. Es muß gesagt werden, daß die neuen New-Yorker Skyscraper Höchstleistungen künstlerischer Architektur sind. Kommerzielle Baumeister geben das neidlos zu, aber sie betonen, daß diese Skyscraper aus Prestige Gründen errichtet werden, nicht um (wie das bei rein kommerziellen Wolkenkratzern der Fall ist) finanziellen Gewinn zu erzielen. Diese großen Architekturwerke haben es nicht nötig, jede Möglichkeit vermietbaren Raumes scharf zu berechnen. Sie können sich Extraräum leisten, Luxusraum, der als Prestige Gewinn einer großen Gesellschaft in Form eines Riesenbaues fühlbar und erkennbar wird. Die Stadt wird schöner dadurch, die Städter haben Genuß davon. Raum ist der größte Luxus, der in einer so dichtgedrängten, scharf vertikal geplanten Stadt wie Manhattan geboten wird. Wo dieser Luxus im Übermaß geboten wird, erhöht sich das Prestige der Gesellschaft, die sich solchen Luxus leisten kann, wie des Architekten, der von dem möglichen Luxus Gebrauch macht.

Union Carbide Building

Das Union-Carbide-Gebäude kennzeichnet schon äußerlich die Bedeu-

tung dieser großen chemischen Gesellschaft. Von ihren über 70 000 Angestellten sind mehr als 4000 in dem neuen Gebäude beschäftigt. Es ist eigentlich ein Doppelgebäude: der 52 Stockwerke hohe Turmteil an der Park Avenue ist mit einem 12 Stockwerke hohen Teil an der Madison Avenue verbunden. Der Hauptturm strebt 236 m hoch in die Lüfte und ist im wesentlichen aus Glas und rostfreiem Stahl erbaut. Der Wolkenkratzer ist über den Geleisen der New-Haven-Eisenbahn errichtet. Es ist ein besonderer Ruhm für die Ingenieure und Baumeister, die den Bau durchführten, daß während der ganzen Bauzeit die Tätigkeit der Züge nie unterbrochen werden mußte.

Der Bau kostete über 70 Millionen Dollar. Im Innern stehen 1 ½ Millionen Quadratfuß Raum zur Verfügung. Architekten sind die Architektengemeinschaft Skidmore, Owings & Merrill. Am Fuß des Gebäudes befindet sich eine platzartige Fassung, die mit rosa Terrazzo bekleidet ist.

Das Time-Life-Gebäude, in dem u. a. die großen Zeitschriften «Time» und «Life» untergebracht sind, ist ein 47 Stockwerke hohes Gebäude, dessen Errichtung 52 Millionen Dollar kostete. Architekten waren Harrison & Abramovitz. Jedes der größeren unteren Stockwerke enthält 62 000 Quadratfuß verwendbaren Raum.

Chase-Manhattan-Bank

Das neue Gebäude der Chase-Manhattan-Bank im Downtown-Bankenviertel bei der Wall Street schließt das Gelände von zwei ganzen Straßenblöcken ein. Der 135-Millionen-Dollar-Bau strebt 64 Stockwerke in die Höhe und geht 5 Stockwerke, 30 Meter, in die Tiefe. Seine Höhe beträgt 270 Meter. Es schließt 2 250 000 Quadratfuß Raum ein. Architekten sind ebenfalls Skidmore, Owings & Merrill.

An diesem Riesenbau wird seit fünf Jahren gearbeitet, und weitere drei Jahre werden bis zu seiner endgültigen Vollendung vergehen. Nach Fertigstellung werden 15 000 Menschen in dem Gebäude tätig sein, und täglich werden 10 000 Kunden und Besucher erwartet. All diese Skyscraper sind durchweg air-conditioned. Das Gebäude birgt fast 9000 Fenster. Im Souterrain befindet sich das größte Bank-Vault der Welt, 30 m unter der Erdoberfläche. Es ist 117 m lang und 33 m breit. Dieses Vault wiegt 985 Tonnen und enthält 605 Tonnen Stahl.

Bei der Grundaushebung des Chase-Manhattan wurden chemische Verstärkungsmittel in den benachbarten Boden injiziert, um Einbrüche in die große Aushebungshöhle mit Sicher-

heit zu verhindern. Der Neubau stellte die Bauleitung vor das ungewöhnliche Problem, eine New-Yorker Straße zu überbauen und damit zum Verschwinden zu bringen. Das war nur möglich durch das Entgegenkommen der Stadt New York. Die Gegenforderung der Stadt bestand darin, daß vier Straßen der Umgebung erweitert werden mußten und reichlich Raum für Plazas und allgemeinen Verkehr geschaffen wurde. Das Bild des Finanzdistrikts in dieser Gegend hat sich infolgedessen sehr verändert.

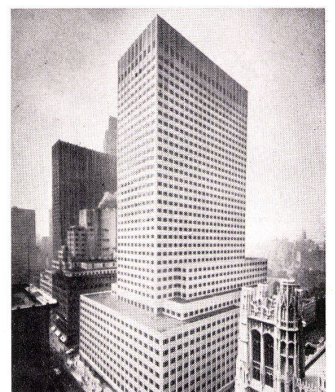
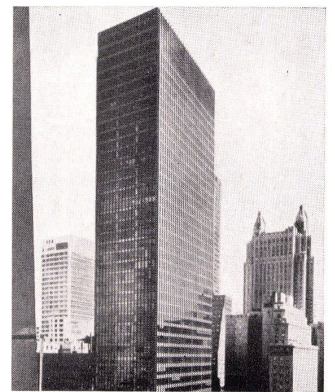
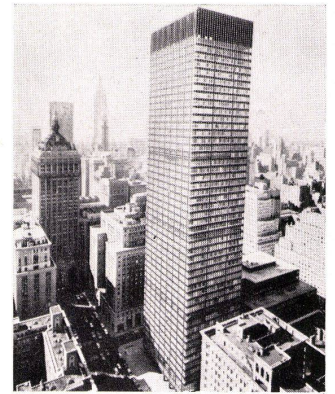
Große Bürohochhäuser

Die Umwandlung von Manhattan, dem Herzen von New York, zu einer riesenhaften Bürostadt mit gigantischen Bürohochhäusern, ist in vollem Gang. Eines der ersten Hochhäuser, das von einer Gesellschaft für ihre eigenen Zwecke errichtet wurde (seit 1951), ist das Lever-Haus an der Park Avenue. Dann kam das Dun & Bradstreet Building im Downtownbezirk und das Commercial Investment Trust Building an der Madison Avenue. Weitere Bürohochhäuser gehören der Seagram Distillers Co., den Corning Glass Works, der Tageszeitung «Daily News» und dem Textilkonzern Deering, Milliken & Co. Zwei weitere große Skyscraper sind von der Equitable Life Assurance Society und der Pepsi Cola Company in Midtown vorgesehen.

Die großen Gesellschaftsbürohochhäuser schaffen insgesamt 6 Millionen Quadratfuß mehr Büroraum für Manhattan. Im allgemeinen kostet die Errichtung von Neubauten in Manhattan etwa 25–35 Dollar pro Quadratfuß (floor space). Geschäfte und Industriegesellschaften müssen daher in der Lage sein, 5 Dollar und mehr pro Quadratfuß in jährlicher Miete zu entrichten.

Industriegesellschaften, die ihre eigenen Office-Skyscraper errichten, sind nicht unbedingt und allein auf die Miete angewiesen. Sie können es sich daher erlauben, einen Teil des kostbaren Platzes für Allgemeinzwecke zur Verfügung zu stellen. Spekulative Erbauer können sich das nicht leisten, sie brauchen jeden Quadratfuß für Mietzwecke.

Eines der mächtigsten neuen Bürohochhäuser ist das der Tishman Realty and Construction Co. an der



1 Union Carbide Building in New York

2 Seagram Building in New York

3 Das Tishman Building an der Fifth Avenue in New York, der Aluminium-Wolkenkratzer.

4 25-Stock-Bürohochhaus an der Park Avenue. Architekten: Uris Brothers.

Fifth Avenue, seiner Hausnummer nach als «666 Fifth Avenue» bezeichnet. Die Errichtung der 38 Stockwerke kostete 40 Millionen Dollar. 3000 Aluminiumtafeln bedecken mehr als acht Acres Oberfläche des Gebäudes.

Schön und harmonisch wirken die von den Architekten Uris Brothers errichteten 22 und 25 Stockwerke hohen Bürohochhäuser.

Es ist bewundernswert, mit welcher maschinenartiger Gleichmäßigkeit und Unentwegtheit die Riesenbüroskyscraper in Manhattan in die Höhe wachsen und wie dabei doch die Individualität der einzelnen Hochbauten eine neue Skyline von Kraft und Schönheit entstehen läßt.

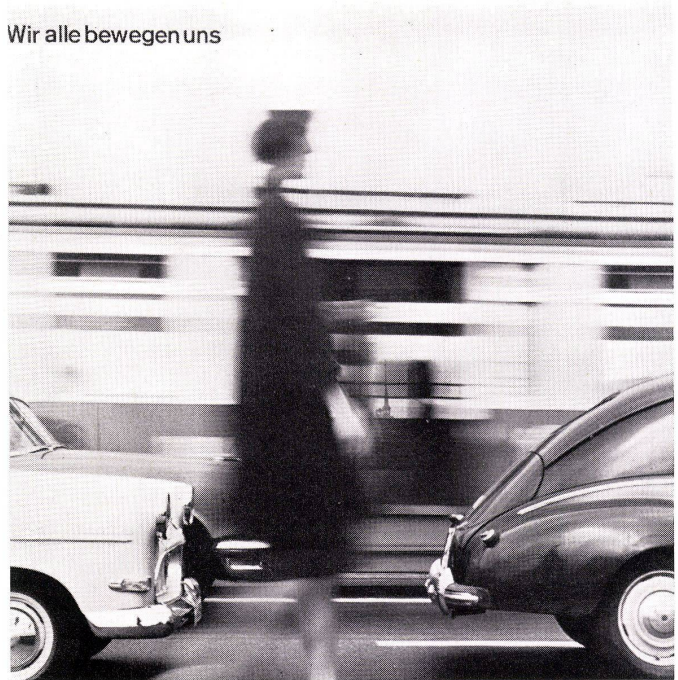
Mehr als 35000 Personen orientierten sich über die Bevölkerungsentwicklung oder über bauliche und verkehrstechnische Probleme. Tafeln und Schemas weisen mit einer lebendigen Graphik auf die Bedürfnisse hin, die in der Stadt Zürich befriedigt werden müssen. Sie zeigen die untragbaren Zustände der zu klein gewordenen Verkehrsfläche. Dem Automobilist wird ins Gewissen gesprochen, indem man ihm deutlich vor Augen führt, daß er achtzehneinhalbmal mehr Verkehrsraum in Anspruch nimmt gegenüber einem Trambenutzer.

Die Hauptakzente der gesamten Ausstellung liegen in der exakten Besprechung der projektierten Tiefbahn- und Hochleistungsstraßennetzes. Es sind die zwei wichtigen Verkehrskomponenten, die gleichzeitig und vollumfänglich von der Planung ergriffen werden müssen. Der öffentliche Verkehr stellt hier schwierige Aufgaben, die aus der topographischen Lage der Stadt Zürich hervortreten. Infolge der recht verschiedenen Reiselängen in Zürich und Umgebung kann der öffentliche Verkehr nicht nur durch ein Verkehrsmittel gelöst werden. Das heutige Ergebnis der Planungen zeigt, daß für die Nahverbindungen eine Tiefbahn erstellt werden soll, während die Vorortsverbindungen durch einen intensivierten Ausbau des SBB-Netzes gewährleistet wird. Die Ausstellung zeigt das Tiefbahnprojekt im Fertigausbau mit Modellen der unterirdischen Stationen Staufacher, Löwenplatz und Hauptbahn-

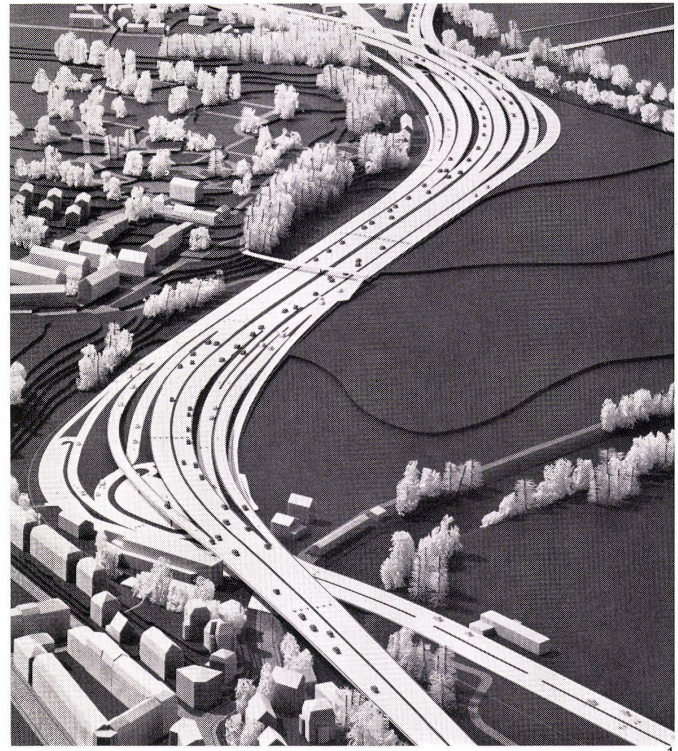
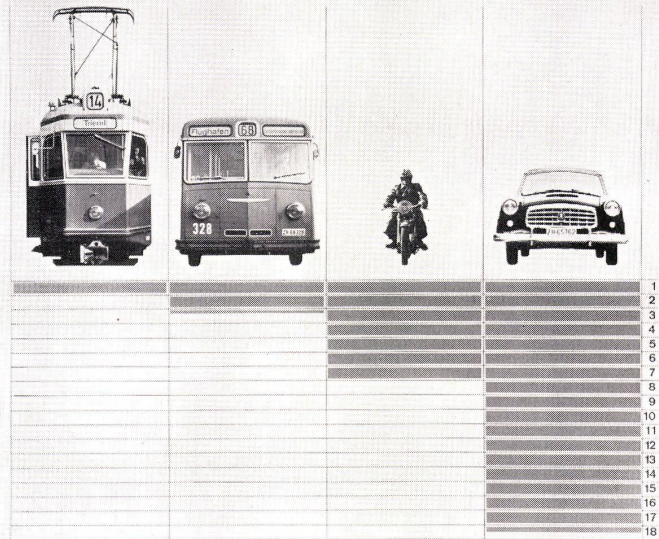
Zürich plant und baut

Unter diesem Thema fand in der Zeit vom 12. Oktober bis 15. November 1961 eine Ausstellung im Helnhaus Zürich statt, mit der die Behörden die Bevölkerung über den Stand ihrer Planungsarbeiten aufklärten.

Wir alle bewegen uns



So viel Raum braucht ein Mensch bei der Benützung folgender Verkehrsmittel



1 Modell des Nationalstraßenknotenpunktes Brunau

2 Schnittmodell Bahnhofplatz; Tiefbahnstation und Fußgängerunterführungen

