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

internationale Zeitschrift

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 9 (1955)

Heft: 3

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: 18.10.2025

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

Ein Muster-Beispiel

für die Kombination einer ästhetisch schönen Fensterbank mit wirtschaftlich interessanter Nachtstrom-Heizung und angenehmer Strahlungswärme ist hier im Arbeitszimmer eines Ingenieurs zu sehen. Der regulierbare «Elman»-Nachtstromspeicherofen ist in der Fensterbrüstung eingebaut, die Verkleidung mit Öffnungen für regulierbaren Warmluft-Austritt gestaltet. Die erfahrenen Heiz-Spezialisten, Gebrüder Mantel in Elgg, werden auch in Ihrem Falle für angenehme Wärme bei größter Oekonomie raten können.





Warmluftheizungen Nachtstrom-Speicheröfen Moderne Kachelöfen Baukeramik

Telephon 052/47136

Keramische Werkstätten



die dauerhafte Unterwasserfarbe, lieferbar in 6 leuchtenden Tönen, verschönt und schützt Bassins, Zierweiher, Planschbecken, Brunnen. Senden Sie uns diesen Coupon für eine unverbindliche und kostenlose Beratung

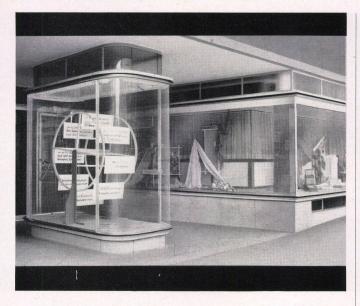
Bitte ausschneiden und als Drucksache mit 5 Rp. frankiert einsenden

SIEGFRIED KELLER & CO. WALLISELLEN / ZH

Senden Sie mir unverbindlich und gratis Prospekt / Farbtonkarte / Referenzliste für Icosit

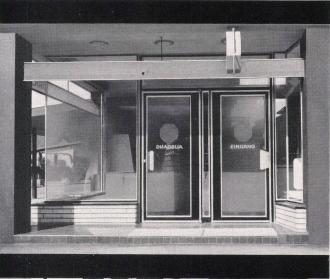
Adresse:





SCHAUFENSTER

Genau wie Sie es wünschen, sehen Glissa-Konstruktionen aus! Ob ausgeklügelte Architektonik oder einfache Aufgaben, immer sind erfahrene Fachleute darauf bedacht, Ihre Ideen individuell und einwandfrei zu verwirklichen.







Glasmanufaktur AG Schaffhausen Telefon 053 / 5 31 43

unter Präsident Franklin D. Roosevelt in der Zeit zwischen 1925 und 1935 geschaf-fen. Damals war man überzeugt, daß es 50 Jahre lang den Anforderungen ge-nügen sollte. Aber schon jetzt, nach kaum 20-25 Jahren, erweist es sich als mangelhaft.

amangelhaft.

Ein Beispiel für diese Tatsache. In 12 großen amerikanischen Städten wie Baltimore, Boston, Buffalo, Chicago, Detroit, Houston, Los Angeles, New York, Philadelphia, St. Louis, San Francisco, Washington betrug die Bevölkerung vor zehn Jahren rund 30 Millionen; heute ist sie auf 36 Millionen gestiegen, was einer Zunahme von 20 Prozent entspricht.

Aber in dem gleichen Jahrzehnt ist die Anzahl der registrierten Autos in den genannten 12 Städten von 5,7 Millionen auf 10,4 Millionen gestiegen; das bedeutet eine Zunahme von mehr als 82 Prozent! Kurz gesagt: der Autoverkehr hat im letz-

Kurz gesagt: der Autoverkehr hat im letz-ten Jahrzehnt viermal so rasch zugenom-men als die Bevölkerung.

Dem Programm der Regierung Eisenhowers liegt der Bericht einer Studienkommission zugrunde, die vom Präsidenten zwecks Studium der Verkehrsverhältnisse eingesetzt worden war. Der Vorsitzende dieser Kommission war Gevorsitzende dieser kommission war General Lucius D. Clay, ein Mann, zu dem der Präsident besonderes Vertrauen hat. General Clay war einer der hauptsächlichen Mitarbeiter von Präsident Eisenhower im Zweiten Weltkrieg, seine Leistungen als Transportoffizier waren da mals besonders anerkannt, später war er amerikanischer Militärkommandant in Deutschland.

Die Finanzierung des 101-Milliarden-Dollar-Programms

Die Regierung will eine besondere Abteilung schaffen, die sich mit der Finan-zierung des gigantischen Straßenbaupro-gramms und der Verwaltung der bewillig-ten Mittel befaßt. Pro Jahr wird im Durchschnitt mit einem Jahresaufwand von 9 bis 10 Milliarden Dollar gerechnet; insgesamt für die nächsten zehn Jahre 101 Milliarden Dollar. Wie soll dieses immense Programm finanziert werden? Die Regierung in Wa-

finanziert werden? Die Regierung in Washington wird ungefähr 30 Prozent der nötigen Summen aufbringen; darin sind inbegriffen 25 Milliarden Dollar, die für den Ausbau der 40 000 Meilen langen Systeme von Interstate Superhighways bestimmt sind. Die restlichen Beträge werden von den einzelnen Staaten und lokalen Behörden aufgebracht, aber auch hier wird bei der Finanzierung mit der Hilfe der Washingtoner Zentraggierung Hilfe der Washingtoner Zentralregierung

Der Unterhalt des 40 000-Meilen-Interstate-Straßennetzes

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Ausbau eines 40 000-Meilen-Netzes von Interstate Highways von der amerikani-schen Regierung festgelegt, – von großen Autostraßen, Highways und Superhigh-Autostraßen, Highways und Superhighways, die ohne Rücksicht auf die Grenze der Einzelstädte den praktischen Bedürfnissen des ganzen Landes Rechnung tragen sollen. Namentlich für die nichtstädtischen Teile der US ist dieser Plan von grundlegender verkehrstechnischer und wirtschaftlicher Bedeutung.

Das Interstate-Highway-System besteht

aus Ost- und West-, Süd- und Nord- und diagonalen Straßen. In ihrer Gesamtheit sollen sie es ermöglichen, daß der Versolien sie es einloglichen, dab der ver-kehr von einem Teil des großen Landes zu einem anderen überall auf dem direk-ten, kürzesten Weg geführt wird. Das «National Highway System», wie der offi-zielle Titel dieses umfassenden Straßennetzes lautet, erreicht 42 große Städte in den 48 Staaten.

Außerdem hat es noch direkt 182 von den 199 Städten der Vereinigten Staaten zu dienen, die eine Bevölkerung von mehr als 50 000 Einwohnern haben. Eingeals 30 000 Einwonnern haben. Einge-schlossen in dieses Straßensystem sind zwar nur 1,1 Prozent aller ländlichen Ver-kehrswege; diese Wege sind aber von großer Bedeutung, denn sie bewältigen 20 Prozent des gesamten ländlichen Verkehrs.

Der Anteil der Zentralregierung in Washington an den Kosten zum Ausbau und zur Instandhaltung des Interstate Highway-Systems betrug bisher 50 Prozent, – derselbe Betrag wie für andere Staats-straßen. Die andere Hälfte wurde von den Einzelstaaten getragen. Durch einen frü-leren Kongreßbeschluß wurde jedoch der Anteil der Zentralregierung an diesen Kosten für 1955 auf 60 Prozent erhöht. Die Western Association of State High-

way Officials hat vor kurzem festgestellt, daß eine Verbesserung des gesamten Interstate-Highway-Systems ungefähr 25 Milliarden Dollar betragen würde

Die Bedeutung des Straßenbauprogramms zur Unfallverhütung

Die geplante Modernisierung der zum Teil bisher ländlichen Straßen durch das Interstate - Highway - System - Programm wird in hohem Maße zum Rückgang von Unfällen und zur Vermeidung anderer Kosten beitragen. Karl M. Richards, der Sekretär des Straßen-Komitees der « Automobile Manufacturers Association» gibt darüber interessante Zahlen bekannt. Aus diesem Bericht geht hervor, daß da, wo die Verkehrsdichte es zuläßt und moderne Expreßways eingesetzt werden können. die Verkenrsdichte es zulabt und moderne Expreßways eingesetzt werden können, mit einem Rückgang der Unfälle um 75 % gerechnet wird. Aber auch da, wo eine solche umfassende Umstellung nicht möglich ist, sondern nur eine Moderni-sierung der bestehenden Straßen, ist eine Beduktig der Unfälle um 20 % of versicht. Reduktion der Unfälle um 33 % zu er-warten. Ebenso lassen sich die Verkehrs-unfälle in den Städten, die zu diesem Verkehrsnetz gehören, um 33 bis 80% verringern.

Abgesehen vom Schutz des Lebens und der Gesundheit, würde das einen Rückgang der Unfallkosten auf dem Lande von 440 000 000 Dollar pro Jahr auf etwa 220 000 000 Dollar bedeuten. Die Kosten für Motorunfälle in den Städten würden sich von der augenblicklichen Höhe von 700 000 000 Dollar pro Jahr auf etwa 320 000 000 Dollar reduzieren.

Die Verbilligung des Lastkraftwagen-Verkehrs

des Lastkraftwagen-Verkehrs
Für Lastkraftwagen und für Personenwagen mit bezahlten Führern würde sich nach Richards Berechnungen durch den modernen Ausbau des Straßennetzes eine Reduktion der Kosten um 2 Dollar pro Stunde ergeben. Lastautos könnten auf den verbesserten Straßen eine Stundengeschwindigkeit von 35 Meilen erzielen gegenüber der gegenwärtigen Geschwindigkeit von 20 Meilen. Auf ländlichen Straßen würde sich die Geschwindigkeit der Lastautos von 30 auf 40 Meilen pro Stunde erhöhen lassen. Was bedeutet das in Dollars und Cents? In der Lastauto-Industrie werden heute pro Jahr rund 1 200 000 000 Fahrerstunden zurückgelegt. Die gleiche Aufgabe ließe

pro Jahr rund i 200 000 000 Fahrerstunden zurückgelegt. Die gleiche Aufgabe ließe sich nach der Modernisierung der Stra-ßen in 750 000 000 Stunden zurücklegen; das bedeutet eine Ersparnis von 900 Mil-lionen Dollar pro Jahr. Es ist klar, daß dadurch auch die beförderten Lebensdadurch auch die beforderten Lebens-mittel und Waren billiger werden könnten. Weiterhin wird auf den modernisierten ländlichen Straßen eine Ersparnis an Benzin sowie Abnützung von Reifen und Bremsen von je 12,50 Dollar auf je 1000 Meilen Fahrt möglich sein. Es ist die Ansicht von Sachverständigen, daß insge-samt mehr als 2 Milliarden Dollar jedes Jahr dadurch vergeudet werden, daß dem Publikum keine Interstate-Expreßways zur Verfügung stehen. Mit diesem Geld ließe sich mancher moderne Straßenbau finan-

Die Straßengebühren für weitere 10 000 Meilen

Es ist naheliegend, einen Teil der Finan-zierung neuer Straßenbauten durch Ein-führung neuer direkter Straßengebühren (tolls) aufzubringen. Diese Methode hat (tons) autzubringen. Diese Methode hat sich bei den Superhighways, – den Turn-pikes, Expressways, Freeways, außer-ordentlich bewährt. Beispielsweise stößt die private Finanzierung für den Bau eines Expressways nirgends auf Schwie-rigkeiten, wo Deckung der Kosten durch toll-Erhebung vorgesehen ist.

Vorläufige Untersuchungen des Depart-ment of Commerce haben festgestellt, daß etwa 10 000 zuzügliche Meilen von Expreßways mit Hilfe von Straßenabgaben sich selbst erhalten könnten.

1,7 Millionen Meilen Straßen «unsicher»

Die Autofahrer und ihre Organisationen Die Autofahrer und ihre Organisationen verfolgen begreiflicherweise aufmerksam das neue Straßenbauprogramm der Regierung. Der Präsident der großen AAA (American Automobile Association) gab in einem Bericht der Studienkommission General Clays bekannt, daß nach den aufgestellten Statistiken zum mindesten 1 700 000 Meilen Straßen für Motorfahrer unsicher sind und der Modernisierung und Rehabilitierung bedürfen.

unsiener sind und der Modernisierung und Rehabilitierung bedürfen. Insgesamt 66 Prozent der Autostraßen werden von der AAA als unter dem nötigen Standard betrachtet. Das ist um so bedeutungsvoller als mit einer steten Zunahme der Motorisierung zu rechnen ist Die Standard und der Motorisierung zu der Motorisierung zu rechnen ist Die Standard und der Motorisierung zu der Motorisierung zu der Motorisierung zu der Motorisierung zu der Motorisieru ist. Die Spezialabteilung «Highway Trans-portation Research» der AAA erwartet bis zum Jahr 1965 eine 50prozentige Vermehrung des Motorverkehrs. Auf diesen Zeitpunkt müssen die Highways und Ex-pressways fertiggestellt sein. Die «unsicheren» Straßen, unsicher teils durch