

Planung und Bau

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **11 (1957)**

Heft 7

PDF erstellt am: **16.04.2024**

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.



FEKA

Haben Sie Probleme bezüglich Fensterverschlüssen oder Oberlichtöffnern?

Dann Beratung durch die Spezialfirma

**Schloß- und Beschlägefabrik AG.
Kleinsülz so**

Telefon 061 / 89 86 77

Verkauf durch den Fachhandel

Planung und Bau

Das neue Hilton-Hotel in Kalifornien

Ausbau der Hilton-Hotelkette

Von unserem New Yorker
Korrespondenten

Ein großes neues Luxushotel wurde der Hilton-Hotelkette zugefügt durch die Errichtung des neuen Hilton-Hotels in Beverly in Kalifornien. Acht Stockwerke hoch ragt es mächtig über die niedrig gebauten Häuser der Umgebung. Das Beverly Hilton ist nur wenige Minuten Autofahrt von Hollywood entfernt, und eine gute Viertelstunde vom Zentrum von Los Angeles. Es steht auf einem 8-Acres-Platz an der Kreuzung von Wilshire Boulevard und Santa Monica Boulevard. Kalifornien ist berühmt wegen seiner fortschrittlichen Bauart, und das neue Hotel ist durchaus darauf berechnet, das bisher an Hotelbauten in Kalifornien Erreichte zu übertreffen.

450-Zimmer-Hotel

Die Errichtung des neuen Hotels hat 16 Millionen Dollar gekostet. Es ist kein übertrieben großes Hotel: es hat 450 Zimmer, alle nach außen gehend, 35 Suiten und 8 Penthäuser. Die meisten Zimmer haben private Balkons, die einen Ausblick über den riesigen Swimming Pool des Hotels und seine wundervollen tropischen Gartenanlagen, auf Los Angeles und seine Umgebung liefern.

Das Hotel ist in unregelmäßiger Y-Form angelegt. Es ist mit dem Ziel erbaut, etwaigen Erdbeben sicher Widerstand zu leisten. Die Pläne wurden von der lokalen Architektenfirma Welton Becket and Associates ausgearbeitet. Der Bau wurde durch die Del E. Webb Construction Company durchgeführt, und Möbel und Innendekorationen wurden von David T. Williams ausgewählt oder in Auftrag gegeben, dem führenden Innenarchitekten der Hilton-Hotelkette.

Alle Betten lassen sich am Tag in Sofas verwandeln. Farbe spielt eine große Rolle im Ausbau des Hotels, und das entspricht einer betonten Tradition des sonnenreichen Kaliforniens. Jedes Stockwerk erblüht in anderen Farbtönen und schon von außen machen die bunten Balkone einen besonders heiteren Eindruck.

Die große Hotelhalle ist größtenteils aus Marmor erbaut. Ein stark betonter Mittelpunkt der Innenarchitektur ist eine riesenhafte Skulptur «Starburst» von dem berühmten Bildhauer Bernard Rosenthal. Überall sind reichlich Farben verwandt,

innerhalb wie an der Außenseite des Gebäudes, wo die Balkone in verschiedenen Farben gehalten sind. Es entspricht das einer charakteristischen Tradition im sonnendurchglühten Kalifornien. Von dem Dachrestaurant aus, dem «Starburst Room», haben die dort speisenden Gäste einen weiten Um- und Ausblick auf Los Angeles und seine Umgebung. Namentlich bei Nacht ist das ein feenhafter Anblick. Offensichtlich wurde bei der Errichtung dieses Panorama-Restaurants daran gedacht, ein Gegenstück zu dem berühmten szenischen Ausblick von «Top o' the Mark» in San Francisco zu schaffen.

Gesellschaftsräume des neuen Hotels

500 Personen lassen sich im Nachtclub unterbringen, der im Parterre des Hotels gelegen ist, dem «Bali Room». Hauptschmuck dieses Raumes ist ein riesenhaftes Intarsia-Wandgemälde der koreanischen Malerin Mary Bowling. Der große Ballraum faßt tausend Gäste, er läßt sich in zwei Hälften teilen, so daß kleinere Gesellschaften mit je fünfzig Teilnehmern abgehalten werden können. Eine große Reihe weiterer Restaurants und Unterhaltungsräume geben dem Hotel das Gepräge. Es ist da die «Red Lion Bar», – eine Wiederholung der berühmten Bell Tavern in Hurley, England. Der «Saray Room» ist gedacht als typischer Raum in einem festlichen türkischen Sommerpalast. Im «Versailles Room» sind Springbrunnen angebracht, die wie in den Parks von Versailles Wasser spenden, oder auf Bestellung auch Champagner sprühen können.

Im «Nordic Room» sind Dekorationen angebracht, die an die Viking Zeit erinnern sollen. Der «Cadore Room» ist ein höchst luxuriöser Souper-Klub für private Gesellschaften. Die «Caribe Lounge» erinnert an tropische Gaststätten. Und hoch oben im achten Stock befindet sich «L'Escoffier», das sich aus einem nicht näher definierten Grund «the most exclusive restaurant in the world» nennt.

Alle Gastzimmer haben eine Klimaanlage, die vom Gast nach individuellen Wünschen reguliert werden kann. Wenn ein Gast sein Zimmer betritt, ertönt automatisch freundliche Musik. Jeder Raum hat Television, Radio, und die meisten Räume besitzen elektrische Eisschränke und Ankleide-Alkoven.

Rund um das Hotel sind Parkgelegenheiten für tausend Wagen geschaffen. Der billigste Tagespreis ist 12 Dollar für das Einzelzimmer, 15 Dollar für das Doppelzimmer, ohne Mahlzeiten natürlich. Im Haupt-Speisesaal kommt das durchschnittliche Dinner auf 4,50 bis 6,50 Dollar zu stehen, aber im Escoffier-Restaurant mag ein solches Dinner 12,50 Dollar kosten.

Die Hilton-Hotelkette

Das Beverly Hilton ist das 29. Hotel in der großen Hilton-Hotelkette. Weitere bekannte Hotels, die dem Konzern angehören, sind das Waldorf Astoria in New York, das Plaza, Roosevelt und New Yorker ebendort, in Chicago Palmer House und Conrad Hilton, letzteres mit seinen 3000 Zimmern wohl das größte der Welt. Weiter gehörten dazu das Mayflower in Washington sowie alle Hotels der Statler-Gruppe, die bekanntlich vor einiger Zeit



Ein neuer Wohnbedarf-Typ: Doppelbett Modell Gugelot. Eine Couch von normaler Sitzhöhe, die sich leicht und einfach in ein Doppelbett verwandeln lässt.

wohnbedarf

Wohnbedarf Zürich Talstrasse 11

Telefon 051/25 82 06

Wohnbedarf Basel Aeschenvorstadt 43 Telefon 061/24 02 85



von Conrad N. Hilton übernommen wurden, also die Statler-Hotels in Boston, New York, Buffalo, Cleveland, St. Louis, Washington, Detroit, Los Angeles und Hartford. Dazu kommen große Hotels in Dayton, Columbus, St. Louis, Houston, El Paso und Fort Worth, Albuquerque. Im Ausland kommen dazu Hilton-Hotels in Chihuahua in Mexiko, San Juan in Puerto Rico, Madrid und Istanbul. Mehr als 28 000 Räume sind zurzeit in der gesamten Hilton-Hotelkette enthalten. Im Bau begriffen sind Hilton-Hotels in Mexico City, in Acapulco in Mexiko, in Havana auf Kuba, in Kairo und das große «Queen Elizabeth»-Hotel in Montreal, das 1217 Zimmer haben wird.

Allgemein wurde zuweilen Verwunderung ausgesprochen, warum Mr. Hilton auch in fremden Ländern Hotels erbaut. Einer der Gedankengänge dabei ist es, daß amerikanische Hotels im Ausland eine besondere Anziehungskraft auf amerikanische Reisende ausüben, was in Wirklichkeit dem Touristenverkehr und damit auch der wirtschaftlichen Lage jener Länder zugute kommt. Nicht alle Hotels in der Hilton-Kette sind sehr große Hotels. Sie bewegen sich zwischen 170 Zimmern und 3000 Zimmern, sind also für eine ganze Reihe von Reisenden-Typen prinzipiell geeignet.

Dr. W. Sch.

Die Riviera der Zukunft

Brasilien gehört zu jenen Ländern, welche dank ihrer Naturschönheiten und ihrer Lage wegen für die internationale Touristik geradezu geschaffen sind. Wer einmal als Europäer das Glück hatte, Brasilien zu betreten, der ist nachhaltig beeindruckt von der Schönheit des Landes. Als Juwel unter den Touristengebieten Brasiliens nimmt Cabo Frio, «die Riviera der Zukunft», zweifellos eine erste Stellung ein. Der breite, sanft geschwungene Küstenstrich, ungefähr 100 Kilometer von Rio entfernt, ist ein Paradies auf Erden. Weiter, weiß schimmernder Sand hebt sich leuchtend vom dunklen Blau des Meeres und dem helleren Blau des Himmels ab. Das Meer ist unsäglich still und schön. Gott scheint diese Küste eigens geschaffen zu haben, damit sie die herrlichste Riviera der Welt gebe.

Als Touristengebiet wurde Cabo Frio vor rund zehn Jahren von MMM Roberto Brothers, eine der führenden Architekturfirmen Brasiliens, entdeckt. 8000 km² dieses Gebietes, und der schönste Teil davon, gehören fünf Millionären, die sich für den großzügigen Plan der MMM Roberts Brothers begeistern ließen: Aus Cabo Frio soll ein Ferienparadies geschaffen werden, in welchem nicht, wie z. B. in Miami Beach oder an der Copacabana, Hotelpalast an Hotelpalast gereiht

wird, sondern man versucht nach einem wohlgedachten Siedlungsplan eine Fremdenverkehrs-Mustergegend zu schaffen, in welcher eine fest angesiedelte Bevölkerung von maximal 144 000 Einwohnern die Grundlage für den Touristikverkehr bilden soll. Diese Grundbevölkerung ist während der Saison in 17 Städten und Dörfern von 3000 bis 15000 Einwohnern untergebracht; im Winter finden ca. zwei Drittel davon in der Industrie der weiten Umgebung und in Rio de Janeiro eine Beschäftigung. Für diese Grundbevölkerung sind 15 500 Häuser für fünf- und mehrköpfige Familien vorgesehen, 880 Häuser sind für Familien mit vier oder weniger Mitgliedern geplant. Weitere 2000 Wohnungen, 1920 Hotelzimmer für zwei und 1540 Zimmer für drei Personen sowie 1050 Einzelzimmer in Pensionen oder Privathäusern sind ebenfalls im Bauprogramm vorgesehen.

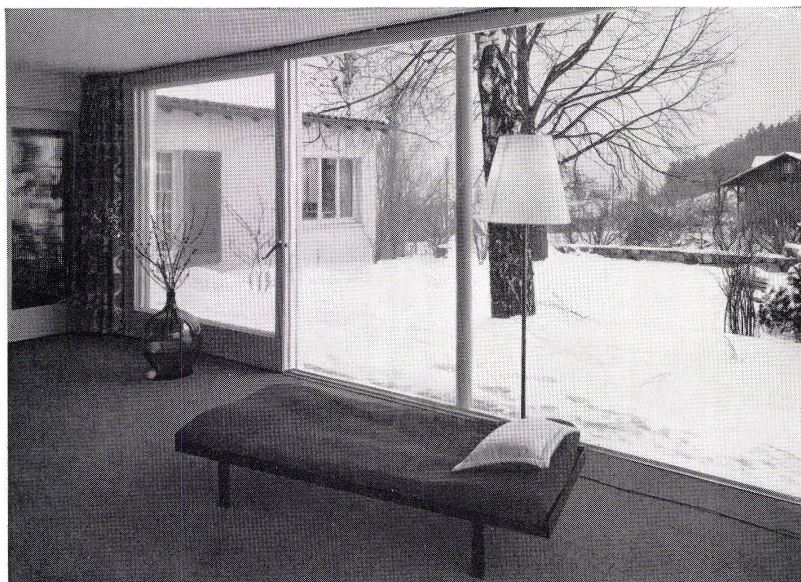
Die Feriengäste selber will man weniger in Hotels – oder dann nur in solchen zu maximal 80 Betten – unterbringen; der überwiegende Teil der Gäste wird in Einfamilienhäusern untergebracht, die, immer vier um einen kleinen Innenhof, eine bauliche Einheit bilden. Diese Einheiten werden um einen zentralen Park gruppiert. Auf diese Weise entstehen aufgelockerte Siedlungen. Jede dieser Siedlung enthält ein eigenes Freiluftbad, einen

eigenen Club und alle zum Fremdenverkehr gehörenden Räumlichkeiten und jeden Komfort. Sie sind in Reichweite zur Badeküste und andererseits zu den neugeschaffenen Stadtzentren gelegen, in welchen sich die Vergnügungslöke befinden.

Die Finanzierung dieses großen Planes ist ein schwierig zu lösendes Problem. Allein schon der Bau der Straßen, die Licht- und Wasserversorgung, die Kanalisation und andere ähnliche Notwendigkeiten werden im Laufe der nächsten zehn Jahre mindestens 400 Millionen Cruzeiros (über 2,5 Milliarden Schweizerfranken) verschlingen. Dazu kommen dann die riesigen Baukosten für die Siedlungen und die übrigen Auslagen zur Vollendung des Fremdenverkehrsparadieses.

Die erste Bauphase hat bereits begonnen, und zwar auf der Rio de Janeiro zugewandten Landzunge, der «Paß», welcher die Cabo Frio abschließt. Diese erste Siedlung gehört zu jenen, die am luxuriösesten ausgestattet werden soll. Sie enthält 1000 Weekendhäuser in modernem Stil, 11 kleinere Apartementshäuser, 4 Hotels zu je 80 Betten, ein Golfplatz, Clubs für Fischen, Reiten, Fliegen usw., ein Einkaufszentrum und andere Gebäulichkeiten werden hier erstellt.

Neben Cabo Frio besitzt Brasilien weitere außerordentlich schöne Gebiete, die dem



Hebe-Schiebetüren

besonders

Hebe-Schiebefenster

geeignet für

Einfamilienhäuser

Hotels, Sanatorien

Schulhäuser usw.

Für unverbindliche Beratung, auf Wunsch auch persönliche Vorsprache bei Ihnen, sowie für Kostenvoranschläge steht Ihnen mein technisches Büro gerne zur Verfügung.

F. Biesser

LUZERN Maihofstr. 95 Telefon 041/6 35 35

100 verschiedene Hände bedienen die Schaltung eines ELIDA Waschautomaten!

Ein Beispiel aus der Praxis

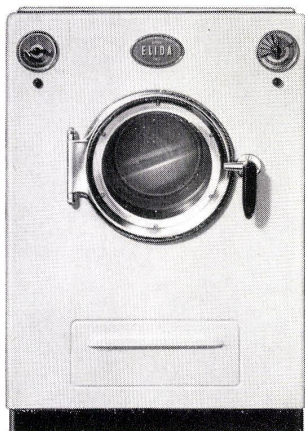


In einem Wohnblock mit 96 Wohnungen einer Schweizer Stadt sind zwei ELIDA Wasch-Vollautomaten in der Waschküche installiert. Jeder Mieter dieser Liegenschaft kann während einer bestimmten Zeit eine der beiden Maschinen benutzen. Die beiden ELIDA Waschautomaten arbeiten seit bald 3 Jahren täglich von morgens früh bis abends spät, ohne daß dabei Reparaturen zu verzeichnen sind. Gegen 100 verschiedene Hände bedienen den Waschprogrammschalter.

Nur die narrensichere Schaltung der ELIDA läßt eine dermaßen starke und unterschiedliche Beanspruchung durch so viele Benutzer zu, ohne daß dabei Schäden an der empfindlichen Steuerung, dem wichtigsten Teil der Maschine, entstehen.

Bauherren und Hausfrauen bestätigen uns immer wieder: der ELIDA Vollautomat ist die ideale Waschmaschine für Mehrfamilienhäuser. ELIDA Vollautomaten sind mit elektrischer oder mit Gasheizung lieferbar, mit automatischer Waschmittelzufuhr, Boiler, Laugenpumpe, Sicherheitsthermostat und Motorschutzschalter ausgerüstet.

Bottich und Boiler sind aus Chromnickelstahl hergestellt. Verlangen Sie bitte ganz unverbindlich eine Offerte und den Besuch eines fachkundigen Vertreters, sowie den Spezialprospekt Nr. 21.



ELIDA Ausstellungskabine in: Binningen, Bern, Biel, Chur, Fribourg, Lausanne, Luzern, Neuchâtel, St. Gallen und Zürich

AG. für Technische Neuheiten

Binningen-Basel Telefon 061-38 66 00

internationalen Fremdenverkehr eröffnet werden sollen. Für alle diese ist eine großartige Fremdenverkehrswerbung vorgesehen, welche Hand in Hand gehen soll mit der auf privater Basis einsetzenden Kampagne zur Finanzierung der Riesenprojekte, mit dem u. a. ein gigantisches Straßenbauprogramm verwirklicht werden soll, um die großen Städte der Küste mit den touristisch interessanten Gebieten im Landesinneren zu verbinden. Der Regierung wurde weiter ein Gesetzesentwurf vorgelegt, welcher die Investierung ausländischen Kapitals in den brasilianischen Tourismus erleichtern soll; ebenfalls sollen die bisher sehr strengen Einreisebewilligungen wesentlich erleichtert werden.

Warum sind Motels ein Erfolg?

Neue Errungenschaften rufen neuen Begriffen. Das gilt auch für das amerikanische Wort «Motel», das in den letzten Jahren in der Schweiz ebenfalls Einlaß gefunden hat. Motel ist eine originelle Abkürzung von «motorist's hotel», also von einem Gasthof, der ausdrücklich für den Autofahrer da sein und ihm – um sich amerikanisch auszudrücken – ermöglichen will, «mit seinem Wagen zu schlafen». Da nun das Motel im Fremdenverkehrslande Schweiz noch in den Anfängen steckt, ist es eine ausgezeichnete Idee, daß die von Professor K. Krapf (Bern) betreute Zeitschrift für Fremdenverkehr in ihrer April-Juni-Ausgabe 1956 dem englischen Motelfachmann Graham Lyon (Dover) zu diesem aktuellen Thema das Wort erteilt. Lyon darf also als der eigentliche europäische Pionier des Motels gelten, dessen Grundidee und Verwirklichung er auf mehreren Studienreisen in Amerika gründlich kennengelernt hat, um hierauf in Großbritannien die ersten drei europäischen Motels zu eröffnen, die sich seither als großer Erfolg erwiesen.

Warum sind Motels ein Erfolg? Die klarste Antwort gibt das Ursprungsland Amerika, wo man heute etwa 75 000 Motels zählt, dagegen nur etwa 45 000 Hotels. Der Gedanke, an den «strategischen» Straßenkreuzungen, Ausfall- und Überlandstraßen den Automobilisten Unterkunftsmöglichkeiten zur Verfügung zu stellen, ist natürlich nicht neu. Man kennt z. B. auf den britischen Inseln die «road houses», oder in Spanien die «Albergues de carretera». Das Neue am amerikanischen Motel war der Gasthof mit Selbstbedienung. In einem Lande, wo die menschliche Arbeitskraft immer unerschwinglicher wird, verzichtet man auf entbehrliche Dienstleistungen, dagegen stellt man dem Reisenden und seinem Wagen alles zur Verfügung, dessen sie bedürfen, von der Küche bis zur Garage und den Ersatzteilen. Die Motels sind in Amerika zu den preiswertesten und dennoch komfortabelsten Unterkunftsstätten geworden, wobei es natürlich auch Restaurants und ausgesprochene Luxus-etablissemments gibt. Hauptcharakteristika der Motels bleiben aber die Selbstbedienung, die zweckmäßige Einrichtung sowie die für den Automobilisten günstige Wahl des Standortes; der letztgenannte Punkt spielt in Ländern mit großen Reiseabständen und teilweise dünner Besiedlung ebenfalls eine hervorragende Rolle. Der hier erwähnte britische Motelpionier Graham Lyon ist überzeugt, daß das Motel sowohl in Großbritannien wie auf dem europäischen Festland eine große Zukunft hat, trotzdem die dichte Besiedlung und die kürzeren Reiseentfernungen teilweise andere Voraussetzungen schaffen als in Amerika. Die Hauptmerkmale des Motels, wie sie oben geschildert wurden, haben auch für Europa eine nicht zu unterschätzende Bedeutung, weil der Autourismus überall in rascher Zunahme begriffen ist.

Megalopolis

Leben und Wohnen am laufenden Band von Karl Korn

Eine Stiftung zu wissenschaftlichen Zwecken in New York hat vor einiger Zeit Dr. Jean Gottmann von der Pariser Hochschule für politische Wissenschaften und Mitglied des Instituts für fortgeschrittene

Studien der Universität Princeton berufen, eine auf Jahre berechnete große Untersuchung über Megalopolis anzustellen. Megalopolis ist an der Ostküste der Vereinigten Staaten durch die Suburbs entstanden. Das gewaltige Stadtareal von Megalopolis erstreckt sich über 800 Kilometer von Boston im Norden bis Washington im Süden. In dieser Gigantenstadt wohnen heute etwa 30 Millionen Menschen, das heißt ein Sechstel bis ein Fünftel der gesamten amerikanischen Nation. Ähnliche Entwicklungen bahnen sich, wenn auch nicht in den gleichen Ausmaßen, um Los Angeles an. Die bebauten Zone von Los Angeles erstreckt sich heute bereits bis San Bernardino, und der Zeitpunkt scheint nicht mehr fern, wo das Siedlungsgebiet San Diego an der mexikanischen Grenze erreicht haben wird. Eine dritte Agglomeration von zusammenwachsenden Stadtgebieten zeichnet sich an der Küste des Michigansees um Chicago ab.

Man hätte in Deutschland Vergleichbares, wenn wir uns zum Ruhrgebiet das nördliche Münsterland und das gesamte Sauerland als ein einziges aus Industrie, Einzelhauswohngebieten und Verkehrswegen zusammengewachsenes Areal dächten. Die Angstträume einiger vorausdenkender europäischer Architekten – unter ihnen charakteristischerweise nicht wenige Schweizer! –, daß wir uns in Europa eines Tages so zubauen könnten, daß die Landschaft vollkommen verschwände, werden in solcher Perspektive plötzlich sehr real. In Amerika liegen die Verhältnisse anders. Megalopolis wird immer in die großen, unaufgeschlossenen Räume eines Kontinents eingebettet liegen. Aber innerhalb der phantastischen neuen Siedlungsräume selbst ergeben sich auch in den Vereinigten Staaten heute Probleme, die um so mehr auf Planung und Lösung drängen, als das wilde Wuchern der Suburbs beängstigende Fortschritte macht.

In der Begründung für den Forschungsauftrag an Dr. Gottmann heißt es, daß die moderne Form des Urbanismus die Lebensgewohnheiten, die Arbeit und die Erholung der Menschen stark beeinflusse. Untersucht werden müßten insbesondere auch die Folgen für die Regierungs- und Verwaltungsmethoden und für die Besteuerung. Gottmann selbst, der bereits eine Anzahl von Studien über die amerikanische Regionalentwicklung gemacht hat, bemerkt wörtlich: «Die Vereinigten Staaten haben bewiesen, daß alle Arten landwirtschaftlicher Produkte für eine volkreiche Nation auf hohem Lebensstandard ausreichend von nur einem Achtel der Gesamtbevölkerung erzeugt werden können. Dieser Anteil der Farmer an der Gesamtbevölkerung kann und wird künftig wahrscheinlich noch mehr eingeschränkt werden. (Die Statistik von 1956 weist in der Tat nur 6,6 Millionen in der Landwirtschaft Tätiger gegen 50,8 Millionen nichtlandwirtschaftlich Beschäftigter aus. Die Vergleichszahlen 1929 waren noch 9,9 gegen 36,8. So müssen 90 Prozent einer wachsenden Nation von nichtlandwirtschaftlichen Betätigten leben, aber sie sollen nicht auf armselig geplanten und schlecht funktionierenden, stadtähnlichen Territorien leben. Die gegenwärtige Entwicklung, die einer der entscheidenden Beiträge Amerikas zu diesem Jahrhundert ist und zu einer neuen halbstädtischen Zivilisation führt, ist in Megalopolis am weitesten fortgeschritten.»

Die Verstädterung des Landes, eine halbstädtische Zivilisation, im größten Stil – der Beitrag Amerikas zum zwanzigsten Jahrhundert! Man wende in Europa nicht ein, daß die Gartenstadtbewegung eine europäische Erfindung sei. Wieder zeigt es sich, daß die amerikanischen Proportionen alten Problemen vollkommen neue Aspekte verleihen können. Megalopolis ist ein Stadtgebilde von dreißig Millionen Einwohnern! Und wenn in diesem Namen, dem vorläufig noch keine Verwaltungseinheit entspricht, auch noch viel Zukunftsmusik stecken mag, so ist es doch einer der atemberaubenden und beklemmenden Eindrücke für den europäischen Reisenden aus dem Flugzeug oder im Auto die Entstehung von Siedlungsge-



die unbrennbare Platte
für Akustik, Ventilation
und Strahlungsheizung

bilden gleichsam mitzuerleben, für die der Name «Stadt» einfach nicht mehr zu trifft. Das Neue ist, daß man nicht mehr an einen Stadtrand gelangt. Überall ist Stadt. Die alten Städte fließen ineinander über. Sie haben das Land aufgesogen. Los Angeles ist mir wie ein Vexierbild erschienen. Glaubte ich, der Stadt ansichtig zu sein, sah ich mich getäuscht. Sie war mir im Rücken. Drehte ich mich um, war «die Stadt» wiederum verschwunden. Stadt war überall und nirgends. Viele Amerikaner, vor allem die Angehörigen der gebildeten Schichten, und alle Europäer, die Amerika besuchen, schwärmen von San Francisco. San Francisco ist aber keine typisch amerikanische Stadt von heute. Das goldene Tor zum Pazifik ist auf einer felsigen Halbinsel gebaut, die sich wie eine Zunge in eine buchtenreiche Fjordlandschaft hinein erstreckt. In San Francisco wohnt man in hohen Miethäusern. Obwohl die Stadt nach dem großen Brande von 1906 für ganz wieder aufgebaut wurde, wirkt sie, fünfzig Jahre danach wie eine vornehme Stadt von alter Tradition und Kultur. Los Angeles ist der vollkommenste Gegensatz dazu. Seine Fläche betrug 1954 453 Quadratmeilen. Als Vergleichszahl nehme man das weiträumig gebaute Groß-Berlin (Ost- und West) von 1954. Die von Groß-Berlin bedeckte Fläche beträgt 341 Quadratmeilen.

Eine Quadratmeile entspricht etwa zweieinhalb Quadratkilometern.

1950 belief sich die amerikanische Gesamtbevölkerung auf 150 Millionen Menschen. 64 Prozent lebten in Städten. Diese Zahl schlüsselt sich wie folgt auf: 11,5 Prozent lebten in Millionenstädten, 17,9 Prozent in Städten zwischen 100 000 bis zu einer Million Einwohnern, 34,6 Prozent in Städten unter 100 000. Die gesamte ländliche Bevölkerung wurde auf 36 Prozent beziffert. Davon waren aber, wie bereits erwähnt, nur 9,9 Prozent Bauern oder Farmer.

Die Statistiken reichen nicht bis in die allerletzte Zeit. Die Bewegung aus den Cities in die sogenannten Suburbs hat nach Schätzungen angesehener Kenner der amerikanischen Gesellschaftsstruktur und Bevölkerungsbewegung erst in den letzten beiden Jahren Ausmaße erreicht, wie sie früher unbekannt waren. Christopher Tunnard, der seit Jahren an der Universität Yale über Stadtplanung und öffentliche Kunstübung lehrt, und Henry Hope Reed habe in ihrem sowohl baugeschichtlich wie soziologisch wie kulturgeschichtlich überaus lesenswerten Buch «American Skyline» (ein Mentor Book für 50 Cents) die Zahl der aus den Städten Abgewanderten auf vierzig Millionen beziffert. Sie haben Anhänger einer an der alten abendländischen Stadtkultur orien-

tierten Kulturpolitik, aber auch auf Schattenseiten dieser großen Binnenwanderung hingewiesen. Den Anstoß zu der großen Wanderung sehen die beiden Autoren im Jahre 1933 mit der Einführung der Vierzigstundenwoche. 1910 war in Amerika noch die Sechzigstundenwoche die Regel, und in der Vorstadt wohnten nur die reichen Leute. Jetzt begann der Arbeiter das Wochenende zu entdecken und zugleich den Drang nach draußen. Die Flucht aus den engen Städten, aus Slums und Industrievierteln setzte ein, als Roosevelt die Arbeitslosigkeit durch große Fernstraßenanlagen zu bekämpfen begann. Den Highways folgten Fabriken und Siedlungen. Diese Siedlungen wurden planmäßig durch die Erschließung großer Räume und die Vergabe von Bundesgarantien für Baudarlehen an kleine Leute ermöglicht. Einen neuen Anstoß erhielt diese öffentlich geförderte private Bautätigkeit durch zinsgünstige Baudarlehen für Kriegsteilnehmer des zweiten Weltkrieges. Gleichzeitig setzte in den letzten Jahren ein bis heute anhaltender neuer Abschnitt im Bau großer Autobahnen ein. Diese Expreß-, Through- oder Superhighways haben oft in jeder Fahr- richtung drei Fahrbahnen und sind mit der typisch amerikanischen Großzügigkeit mitten durch alte und neue Städte gelegt. Sie stören den innerstädtischen Verkehr

nicht, weil sie auf hohen, von eleganten Pfeilerreihen getragenen Betonbändern angelegt sind, unter denen der städtische Verkehr rollt. Man stelle sich vor, unsere Autobahnen führten direkt in die Städte München, Frankfurt, Düsseldorf, Hannover hinein. Die Amerikaner nutzen die Slumbeseitigung, um solche Breschen in ihre Städte zu legen. Hinzu kommt, daß weder wirtschaftliche noch Traditionsgründe im Wege stehen wie im alten Europa, wo die Anlage solcher Breschen unüberwindliche Schwierigkeiten machen würde.

Es ist nicht übertrieben zu sagen, daß die Superhighways, die zur Zeit in den Vereinigten Staaten gebaut werden, eine Revolution der Besiedlung hervorrufen werden, zu der es nur eine Parallele gibt: die Folgen des Eisenbahnbaus im neunzehnten Jahrhundert. Schon werden Karten veröffentlicht, in denen nicht nur ein, sondern mehr als ein halbes Dutzend von Megalopolisgründungen eingezeichnet sind. Man spricht von Streifen- oder Bandstädten und sieht auf zwei Weisen sie entstehen. Einmal, indem sich große Fabrik-, Handels- und Wohnareale um die Superhighways ansiedeln, zum andern durch die Tendenz, die Leerräume zwischen bestehenden «alten» Städten aufzufüllen. Von der Ostküstenrandstadt Boston-Washington war bereits die Rede.

Die Einstück-WC-Anlage

ARLA

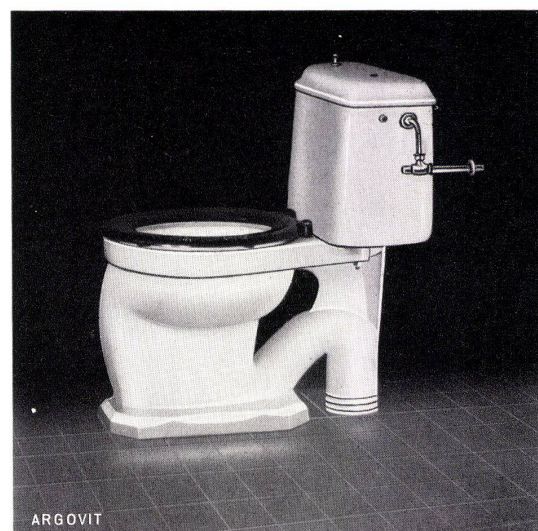
mit Tiefspül- oder Ausspülklosett erhältlich

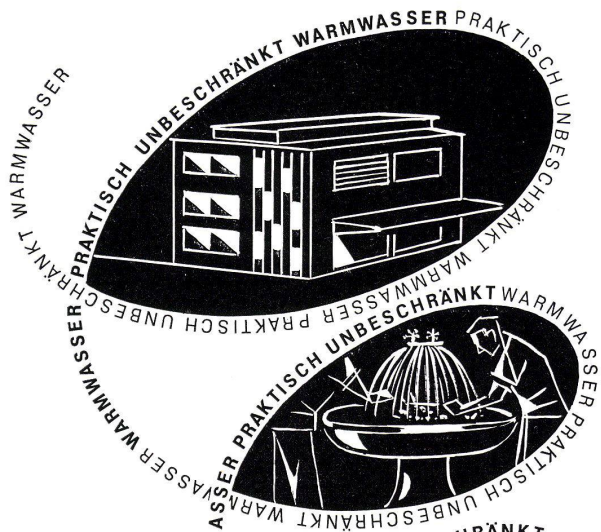
Argovit Porzellan Laufenburg

KERA-WERKE AG., LAUFENBURG AG

Fabrik für sanitäres und technisches Porzellan

Bezugsquellen: Die Mitglieder des Schweiz. Großhandelsverbandes
der sanitären Branche



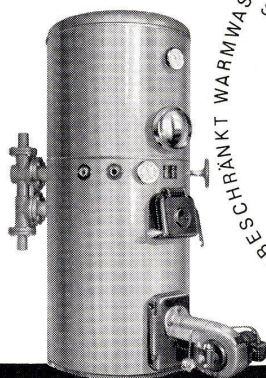


Mehr Komfort
und
weniger Kosten
mit
HOVALTHERM

**Für das moderne Hotel
wie geschaffen ...**

... dank der praktisch unbeschränkten Warmwasserquelle und den niedrigen Betriebskosten für Zentralheizung und Warmwasser. Hovaltherm-Kessel sind in modernsten Schweizer Hotels installiert. Verlangen Sie bitte Referenzen und nähere Unterlagen

Ing. G. Herzog & Co., Feldmeilen
Telefon 051 / 92 82 82



HOVALTHERM



Das riesige alte Industriegebiet zwischen Philadelphia und Baltimore zeigt bereits deutlich die neue Bandstruktur. Ein anderes Band ist der Stahlgürtel von Cleveland nach Pittsburgh. Ein anderes die «Industrieriviera» rings um Chicago am Michigansee. Die vorläufigen Endpunkte sind Gary (Indianapolis) und Milwaukee (Wisconsin). Florida ist die klassische Agglomeration der Erholungsindustrie. Die dort entstehende Superstadt erstreckt sich vom Miami an der Ostküste in nördlicher Richtung bis Jacksonville. Im Westen sehen zukunftsreiche Optimisten Los Angeles sogar mit San Francisco zusammenwachsen und außerdem ein nördliches Band das von Seattle über Tacoma bis Portland und Salem reichen wird.

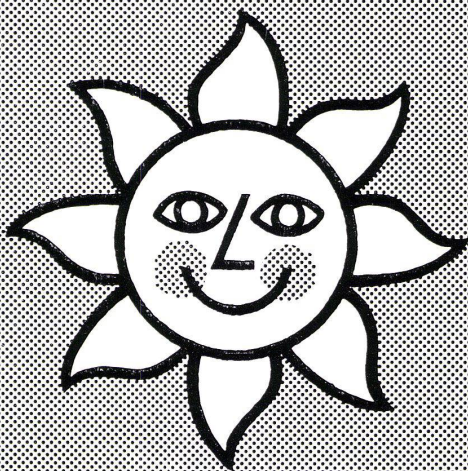
Das phantastischste Projekt ist ein Städteband, das New York City mit St. Louis am Mississippi verbindet. 1500 Meilen, das sind etwa 2500 Kilometer lang, würde die Erstreckung dieses Stadtmonstrums sein. Das Band wird einen großen nördlichen Bogen über Albany nach Buffalo schlagen und dann über das industrielle Cleveland nach der Weltautozentrale Detroit führen. Detroit-Chicago sind bereits verbunden. Wer einmal mit der Bahn durch diese relativ alten Siedlungsländer in der Nähe der großen Seen fuhr, hat Ketten von Industrie- und Wohnarealen gesehen. Das letzte Glied der Kette hat gleichfalls heute schon beträchtliche Teilstücke vorzuweisen. Von Chicago führt durch das Illinoisflußtal eine Kette über die Städte Peoria, Bloomington und Springfield. Im Süden von Texas zeichnen sich Bänder ab, die Fort Worth und Dallas mit San Antonio verbinden. Ein anderer Streifen von Dallas nach Houston und Galveston ist auch bereits in die Karten eingezeichnet. Heute schon rechnen jene Gesellschaften, denen die Zukunft der amerikanischen Wirtschaftsexpansion, so will es groteskerweise manchmal scheinen, mehr anvertraut ist als den Produzenten, die sogenannten «Advertising Agencies» (Agenturen für Großreklame), damit, daß 1975 60 Prozent der Bevölkerung Amerikas in den Bandstädten wohnen werden, die 70 Prozent der amerikanischen Gütererzeugung konsumieren werden.

Die Grundstückspreise in den vorgesehenen Bändern steigen sprunghaft. Es ist ein Boom im Gange, von dem man sich bei uns kaum eine Vorstellung macht. Nicht nur die Großen, sondern auch kleinere «Private», die zufällig in die Zone der neuen Verstädterungswelle kommen, spekulieren, kaufen Land oder halten es, um es in dem Augenblick, da ein neuer Expreßway gebaut wird, loszuschlagen. In der Nähe von Buffalo oder von Syracuse sind die Bodenpreise seit 1951 (!) um das Zehnfache gestiegen. Der Bau des Massachusetts-Highway 128 rund um Boston und nach Gloucester hat in den letzten fünf Jahren Industriebauten im Werte von 100 Millionen Dollar entstehen lassen. Der Bodenpreis stieg auf das Zehnfache.

Der Vorgang ist grandios und amerikanisch, was dasselbe heißt. Aber er steckt voller Probleme und Gefahren. Die Situation entbehrt nicht einer gewissen Paradoxie. Auf der einen Seite ist der Drang in die abgeschlossene Existenz der neuen «halbstädtischen Zivilisation» ein kulturelles Aktivum. Industrieller Werktag und musische Wochenende sind die beiden Lebenspole, so wie die Factory und das eingeschossige Familienheim in der amerikanischen Großlandschaft in Spannung und Wechselwirkung zueinander gelagert sind. Die Flucht in die Absonderung aber ergibt als Folge die Flucht aus dem städtischen Bürgergeist. Je mehr Intensität in den kleinen Einfamilienpark samt Bungalow investiert wird, um so mehr Gemeinsinn für ein städtisches Ganzes könnte verloren werden. Wer durch die Staaten gereist ist, wird erhebliche Gegensätze der Mentalität und der Geselligkeit etwa zwischen den Einwohnern von San Francisco und denen von Atlanta festgestellt haben. Wo die Amerikaner dichter zusammenwohnen, scheinen sie geselliger und sozialer. Das einfachste Experiment ist, in Städten wie den genannten jemand Unbekannten

nach dem Weg oder nach einer Besonderheit der Stadt zu fragen. San Francisco schien mir ähnlich wie New York in diesem Wettbewerb weit vorn zu liegen. Es soll hier nicht gesagt werden, der Durchschnittsamerikaner sei fremdenfeindlich oder ungefällig. Aber solche kleinen Beobachtungen scheinen mir doch ein Wesentliches zu enthüllen. Im allgemeinen ist der konzentriert arbeitende Mittelklassenamerikaner – zur Mittelklasse zählen 95 Prozent der Bevölkerung – so angestrengt in seinen Tagesjob eingesperrt, daß er für die freie Geste einer Auskunft vielfach keinen zeitlichen Spielraum hat. Sei das nun ein Busschaffner oder eine Schaltermamsell, ein Postbeamter oder eine Public-Relation-Dame – sie haben keine Zeit. Man denkt an das berühmte Dehmelsche Gedicht und stellt erschüttert fest, daß die reichste Nation der Welt mit dem höchsten Komfort und Konsumstandard das proletarische Relikt der Armut an Zeit einstweilen nicht überwinden konnte.

Womit wir wieder zur Suburb und zum Eigenheim, zu der elementar drängenden Fluchtbewegung, die in die innerste Familienzelle zurück will, angekommen wären. Ähnliches beobachten wir ja in den industrialisierten Regionen Europas auch. Der Exodus bedeutet Gewinn an Individualität und Verlust an Gemeinsinn. Die Klagen, daß die verlassenen alten Städte ihre kulturpolitischen Aufgaben mangels Steuereinnahmen nicht mehr leisten können, nehmen zu. Doch ist man dabei, auf den Ebenen des Bundes und der Staaten Ausgleich zu schaffen. Schwerer wiegen die rein kulturpolitischen Fragen nach dem inneren Wesen dieser neuen «halbstädtischen Zivilisation». Es ist ein eigenartiges Erlebnis, innerhalb dieser pfannkuchenartig auseinanderlaufenden Suburbs zu sitzen. Nicht nur, daß Kontakte einen hohen Grad von Motorisierung und einen erheblichen Aufwand an Zeit erfordern, es könnte dahin kommen, daß der soziale Sinn regelrecht verkümmert und mit ihm der öffentliche Geist, der Amerika in seiner jungen Geschichte stark und groß gemacht hat. Die viel beredete amerikanische Erotik, ihre Umwege und scheinbaren Absonderlichkeiten, angefangen von der merkwürdig sterilen Verbindung, die Sex und Motor eingegangen sind, bis zu den Problemen der Bindungen auf Zeit unter den Teenagern (Going steady) ist ein Produkt des Lebens in der Suburb. Ich war zweieinhalb Tage in Denver (Colorado) bei alten Freunden zu Gast. Sie holten mich am Flugplatz ab und fuhren mich direkt zu ihrem neuen Bungalow, das sie mir in berechtigtem Stolz wiesen. Am Abend machten wir einen Bummel durch das «Dorf», das kein Dorf war, sondern Suburb. Wir sahen den Supermarkt und nahe dabei einen Rummelplatz, und die Kinder fanden es wundervoll. Tage darauf waren wir in den Rockies auf dem Wald- und Berghaus, und anderntags mußte ich um Mittag schon wieder weiter. Drei Tage also war ich in der Bergstadt Denver und habe Denver überhaupt nicht gesehen. Es war wunderschön, und ich bin froh, daß mir dies kuriose Experiment widerfuhr. Ich war irgendwo in einer Bandstadt und konnte nicht weiter sehen als bis zu den nächsten vier Blocks – die Amerikaner nennen jede Straßenkreuzung in besiedelten Wohnvierteln so, obwohl alles nur eingeschossig ist –; wir hatten des Abends Gäste, die mit dem Wagen kamen und mit dem Wagen wieder wegfuhr. Aber ein Raumgefühl oder eine Raumvorstellung Denvers bekam ich nicht. So, wie ich mich in den drei Tagen fühlte, mögen Kinder ihre Umwelt erleben, die dort in ihren entscheidenden Jahren aufwachsen. Man kann sich denken, daß Sozial- und Kulturpolitiker sich über diese Probleme ihre Gedanken machen. Ein anderes Mal kam ich nichtsahnend am Nachmittage in Houston (Texas) an. Diese vollkommen uneuropäische Stadt ist, was sie heute ist, erst seit fünfzehn Jahren. Sie nahm gegen Kriegsende dank ihren im flachen Lande ringsum in Klumpen verstreut liegenden Öltürmen eine Entwicklung wie vielleicht noch nie eine Stadt in der Geschichte der Menschheit. Die Stadt besteht vorerst



Dispersionsfarben sind lichtecht

Mit **Dispersionsfarben** lassen sich gediegene, farbenfreudige Fassaden gestalten und abwaschbare Innenanstriche erzeugen. Dispersionsfarben bieten folgende Vorteile:

- Rasches Trocknen (1 - 5 Stunden)
- Geruchlos
- Wetterbeständig und leicht zu verarbeiten.
- Abwaschbar, aber trotzdem feuchtigkeitsdurchlässig.

Die Lonza stellt keine Dispersionsfarben her, jedoch den dazu benötigten Rohstoff (Polyvinylacetatdispersionen).

Ihr Malermeister oder Farbenlieferant wird Ihnen über diese neuen Farben nähere Auskünfte erteilen können.

LONZA A.G., BASEL

aus großzügig angelegten Bändern, Straßen und Straßensystemen, zwischen denen sich künftig die flachen, einstweilen noch leeren Siedlungsfelder erstrecken sollen. Büro-, Hospital- und Verwaltungshochhäuser markieren, zusammen mit einigen Hochhausthotels, die Akzente in einem auf riesige Dimensionen berechneten Stadtgebiet.

In Atlanta, der Hauptstadt des Staates Georgia, lag das eleganteste Hotel weder in der Bahnhofgegend noch im Geschäftsviertel noch eigentlich in einem Wohnviertel. Man hatte es als «Hotel an sich» auf einen Hügel gebaut. In unmittelbarer Nachbarschaft dehnten sich die Verkaufsplätze der Gebrauchtwagenhändler, riesige unbebaute Grundstücke, von Glühlampenketten umgeben und vollbesetzt mit allen Modellen der neueren und sogar neuesten (nämlich vorjährigen) Autoherstellung. Auch an diesem Ort wird wieder deutlich, daß Stadt im Autozeitalter nichts mehr mit Mauer und Wall, mit Konzentration von Arbeits- und Siedlungsraum samt Handelszentrum im alten Sinn zu tun hat. Das Erlebnis Land, Staat, Amerika wird unter solchen Existenzbedingungen mehr und mehr dem Unterricht – und dem Fernsehen überlassen. Auch von daher erklärt sich die immense Rolle, die TV (spricht Tiwi) in den Staaten hat. Der Prozeß, dessen Ende noch nicht ab-

zusehen ist, hat für den Europäer, den Westdeutschen insbesondere, etwas Erregendes. Wird uns doch deutlich, daß bei uns trotz anderer Großraumbedingungen im Grunde das gleiche vor sich geht. Einstweilen sind es nur ein paar Architekten und Stadtplaner, die die Zukunft unseres Raumes bedenken. Die amerikanische Lektion scheint mir zu sein, daß das Prinzip des laufenden Bandes in der Fabrik, vor einigen Jahrzehnten noch der Schrecken konservativ gestimmter Kulturkritiker, auf den Siedlungsraum übergreift. Die Suburb ist im Grunde die Projektion der sozialen Reihung und der Wohnung auf ein laufendes Band. (Frankfurter Allgemeine)

Raubbau am Schweizer Boden

Ständig wird für Fabriken, Wohnbauten, für Straßen, Flugplätze, Stauseen und vieles andere mehr Kulturland beansprucht. Leider ist der Vorrat dieses kostbaren Gutes nicht unerschöpflich, ja er wird zum Teil sogar beängstigend knapp. Hin und wieder tut deshalb ein Augenblick der Besinnung not, ob wir unser Kulturland auch wirklich mit der notwendigen Umsicht bewirtschaften. Die nachfolgenden Überlegungen entnehmen wir einem Vortrag von Direktor

N. Vital, der sich als Leiter der Schweizerischen Vereinigung für Innenkolonisation und industrielle Landwirtschaft immer wieder mit solchen Fragen befassen muß.

Über die Arealverteilung in unserem Bergland dürften ja längst keine Illusionen mehr bestehen. Von den rund 40 000 Quadratkilometern Gesamtfläche kann nur die Hälfte land- und alpenwirtschaftlich oder gartenbaulich genutzt werden. Davon liegen wiederum mehr als ein Drittel in solcher Höhe, daß sie nur zeitweise als Alpweide benutzt werden können. Für eine intensive landwirtschaftliche oder gartenbauliche Nutzung verbleiben somit ungefähr 13 500 Quadratkilometer, – für ein Fünf-Millionen-Volk eine wahrhaft bescheidene Fläche, die zudem täglich kleiner wird. Die Schweiz gehört, auf die Kulturlandfläche umgerechnet, zu den am dichtesten besiedelten Ländern Europas.

Landfressende Städte

Überraschenderweise ist der Kulturlandbedarf für Kraftwerke, gemessen am volkswirtschaftlichen Wert, den sie erbringen, recht bescheiden. Auch für die vorgesehenen 500 Kilometer Autostraßen bewegt sich der Bedarf noch in erträg-

lichen Grenzen. Dagegen sind es die Städte und Industrieorte, welche sich am gefährlichsten in die Landschaft hineinfressen und am meisten an unserem Kulturland zehren. Erstens geht diese Entwicklung im Mittelland vor sich und beansprucht damit den wertvollsten Teil des Kulturlandes und zweitens treibt die ungeordnete und wenig rationelle Überbauungsweise eigentlichen Raubbau an unserem Boden.

Das Land, das auf diese Weise der landwirtschaftlichen Nutzung verloren geht, dürfte das Doppelte des für die tatsächliche Überbauung notwendigen Flächenmaßes betragen! Es darf angenommen werden, daß im letzten Jahr mindestens 35 000 Wohnungen für etwa 100 000 Einwohner gebaut wurden, was einen Begriff von der Größenordnung dieser Frage gibt.

Zusammenfassend können wir über die Abnahme des Kulturlandes folgendes festhalten: Jährlich gehen der Schweiz insgesamt wohl an die 2000 ha Kulturland verloren. Die Hochbauten verursachen quantitativ und mengenmäßig weitaus den größten Entzug. Dazu kommt noch der besonders geartete Verlust in den Berggebieten, wo sich die Frage mehr um die wirtschaftliche Sicherstellung der Bergbauernexistenz kristallisiert. (Schweizer Baublatt)

Moderne Möbel erhöhen das Lebensgefühl und zaubern eine gediegene Atmosphäre in Ihr Heim. Harmonisch ausgewogene Formen und Farben verbinden sich bei dieser eleganten Tischgruppe zu einer Ausdrucksform, die den modernen Lebens- und Wohnstil unserer Zeit verkörpert. Verlangen Sie unverbindlich Prospektmaterial über neuzeitliche Wohnungseinrichtungen.

Möbel - Genossenschaft
Basel Biel Zürich

