

Objektyp: **Advertising**

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

Band (Jahr): **9 (1955)**

Heft 3

PDF erstellt am: **12.07.2024**

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.

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.

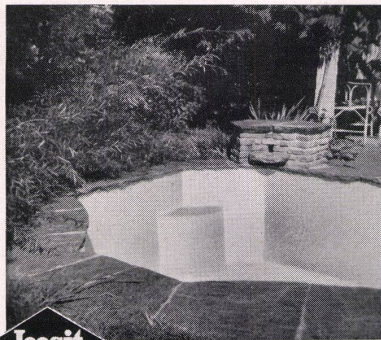


Warmluftheizungen
Nachtstrom-Speicheröfen
Moderne Kachelöfen
Baukeramik

Keramische Werkstätten



Telephon 052 / 4 71 36



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

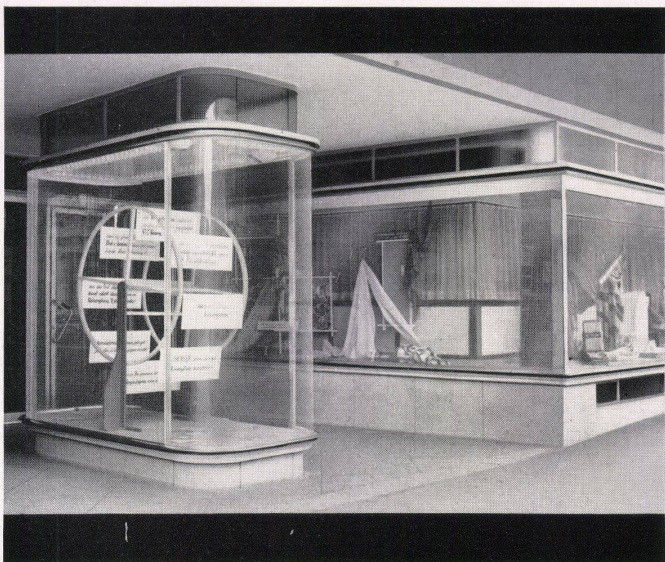
Senden Sie mir unverbindlich und gratis
Prospekt / Farbtonkarte / Referenzliste für Icosit

Name:

Adresse:

Stauferr

dipolam **HANDLAUF**
in 10 unverwüstlichen Farbnuancen
Moser + Wenger A.G. Grenchen Tel. 065. 8 68 81



SCHAUFENSTER

Genau wie Sie es wünschen, sehen Glissa-Konstruktionen aus! Ob ausgeklügelte Architektur 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 geschaffen. Damals war man überzeugt, daß es 50 Jahre lang den Anforderungen genügen sollte. Aber schon jetzt, nach kaum 20-25 Jahren, erweist es sich als mangelhaft.

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 letzten Jahrzehnt viermal so rasch zugenommen 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 General Lucius D. Clay, ein Mann, zu dem der Präsident besonderes Vertrauen hat. General Clay war einer der hauptsächlichsten Mitarbeiter von Präsident Eisenhower im Zweiten Weltkrieg, seine Leistungen als Transportoffizier waren damals 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 Finanzierung des gigantischen Straßenbauprogramms und der Verwaltung der bewilligten 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 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 Zentralregierung gerechnet.

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 amerikanischen Regierung festgelegt, - von großen Autostraßen, Highways und Superhighways, die ohne Rücksicht auf die Grenze der Einzelstädte den praktischen Bedürfnissen des ganzen Landes Rechnung tragen sollen. Namentlich für die nicht-städtischen 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 Verkehr von einem Teil des großen Landes zu einem anderen überall auf dem direkten, kürzesten Weg geführt wird. Das «National Highway System», wie der offizielle 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. Eingeschlossen in dieses Straßensystem sind zwar nur 1,1 Prozent aller ländlichen Verkehrswege; 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 Staatsstraßen. Die andere Hälfte wurde von den Einzelstaaten getragen. Durch einen früheren Kongreßbeschuß wurde jedoch der Anteil der Zentralregierung an diesen Kosten für 1955 auf 60 Prozent erhöht. Die Western Association of State Highway 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, mit einem Rückgang der Unfälle um 75% gerechnet wird. Aber auch da, wo eine solche umfassende Umstellung nicht möglich ist, sondern nur eine Modernisierung der bestehenden Straßen, ist eine Reduktion der Unfälle um 33% zu erwarten. Ebenso lassen sich die Verkehrsunfälle 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

Für Lastkraftwagen und für Personewagen 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 sich nach der Modernisierung der Straßen in 750.000.000 Stunden zurücklegen; das bedeutet eine Ersparnis von 900 Millionen Dollar pro Jahr. Es ist klar, daß dadurch auch die beförderten Lebensmittel und Waren billiger werden könnten. Weiterhin wird auf den modernisierten ländlichen Straßen eine Ersparnis an Benzin sowie Abnutzung von Reifen und Bremsen von je 12,50 Dollar auf je 1000 Meilen Fahrt möglich sein. Es ist die Ansicht von Sachverständigen, daß insgesamt 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 finanzieren.

Die Straßengebühren für weitere 10.000 Meilen

Es ist naheliegend, einen Teil der Finanzierung neuer Straßenbauten durch Einführung neuer direkter Straßengebühren (tolls) aufzubringen. Diese Methode hat sich bei den Superhighways, - den Turnpikes, Expressways, Freeways, außerordentlich bewährt. Beispielsweise stößt die private Finanzierung für den Bau eines Expressways nirgends auf Schwierigkeiten, wo Deckung der Kosten durch toll-Erhebung vorgesehen ist. Vorläufige Untersuchungen des Department of Commerce haben festgestellt, daß etwa 10.000 zusätzliche Meilen von Expreßways mit Hilfe von Straßenabgaben sich selbst erhalten könnten.

1,7 Millionen Meilen Straßen «unsicher»

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.

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 Spezialabteilung «Highway Transportation Research» der AAA erwartet bis zum Jahr 1965 eine 50prozentige Vermehrung des Motorverkehrs. Auf diesen Zeitpunkt müssen die Highways und Expressways fertiggestellt sein. Die «unsicheren» Straßen, unsicher teils durch