

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

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 9 (1955)

Heft: 3

Artikel: Planung und Bau : 101 Milliarden Dollar für den Bau von Autostrassen

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-329000>

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.](#)

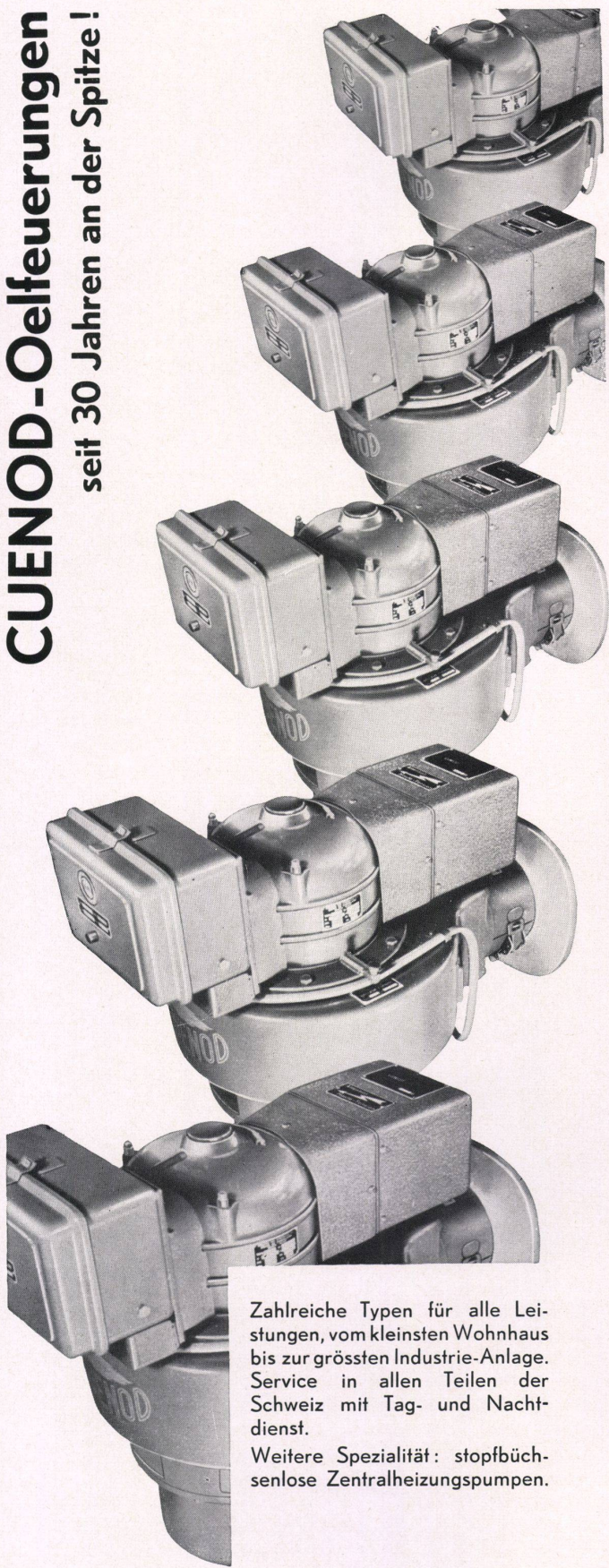
Terms of use

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: 29.11.2024

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

CUENOD-Oelfeuerungen seit 30 Jahren an der Spitze!



Zahlreiche Typen für alle Leistungen, vom kleinsten Wohnhaus bis zur grössten Industrie-Anlage. Service in allen Teilen der Schweiz mit Tag- und Nachtdienst.

Weitere Spezialität: stopfbüchsenlose Zentralheizungspumpen.

ATELIERS DES CHARMILLES S.A.
USINE DE CHATELAINÉ
GENÈVE

Abwehrfarben gegen Schimmelbildung

Hauptursache der Verfärbung von Anstrichfarben

Schimmelbildung ist eine Hauptursache der Verfärbung, Unansehnlichmachung der Verfärbung, Zerstörung von Anstrichfarben. Die früher an und in Häusern üblichen Kalkanstriche werden seit langem nicht als genügend zur Beseitigung dieser Schädigung betrachtet. Zur Verhütung von Schimmelbildung sind besondere schimmelverhütende Anstrichmittel in Gebrauch.

Was ist Schimmel?

Es ist oft nicht einfach, Schimmelbildung mit Gewißheit festzustellen. Schmutz wird häufig für die Verfärbung von Anstrichfarben verantwortlich gemacht, während in Wirklichkeit die Ursache dieser graugrünen Rasen bestimmte Schimmelpilze sind. Es gibt allerdings auch Schimmelpilze, die einen Überzug von gelber, brauner oder schwarzer Farbe hervorrufen oder ungefärbt zu sein scheinen.

Die Schimmelpilze gehören zu den niedrigsten Pilzen. Sie wachsen namentlich an feuchten Stellen in Wohnräumen, an Wänden, auf und unter Tapeten, auf und unter Anstrichfarben. Schimmelpilze brauchen Sauerstoff zum Wachstum, so wachsen sie nur auf der Oberfläche, nur selten gehen sie in die Tiefe hinein. Sie gehören zur Pflanzengruppe der Thallophyten.

Vor kurzem wurden viele Hunderte von Untersuchungen an verfärbten Anstrichfarben in Häusern in allen möglichen Gegenden, von Meereshöhe bis hoch ins Gebirge, vorgenommen. In der Mehrzahl war Schimmelbildung die Ursache dieser Farbveränderung.

Dabei ist es oft fast unmöglich, zwischen Schimmelbildung und Schmutzauflagerung auf Farben zu unterscheiden. Selbst unter stark vergrößernden Mikroskopen gelingt die Differenzierung nicht leicht. Manche Pilzarten wachsen unter der Farboberfläche und brechen schließlich zerstörend durch den Farbanstrich hindurch.

Ein Stück des verfärbten Anstrichs wird unter das Mikroskop gebracht und bei direkter und vertikaler Beleuchtung untersucht. Auf diese Weise läßt sich echter Schimmel häufig unmittelbar auf der Anstrichprobe erkennen. Wenn Licht durch die Linse des Mikroskops auf die Anstrichprobe gerichtet wird, lassen sich bestimmte Verfärbungen erkennen, die sonst nicht feststellbar sind. Bei normaler Mikroskopbeleuchtung erscheinen manche Schimmelpilze verwaschen und undeutlich. Bei vertikaler Beleuchtung lassen sich die einzelnen Stränge der Schimmelpilze dagegen klar erkennen.

Abwehrfarben gegen Schimmelbildung

Es ist allgemein anerkannt, daß Zinkoxyd, Zinkweiß, ein Farbstoff ist, der in hohem Maße giftig auf Schimmelpilze wirkt. Infolgedessen ist er ein ausgezeichnetes Mittel zur Unterdrückung des Wachstums von Schimmelpilzen. Die Wirkung von Zinkoxyd ist direkt proportional zu seiner Konzentration in dem Farbfilm.

Viele Chemikalien wurden auf ihre Wirkung als Vernichter von Schimmelpilzen in Anstrichfarben ausprobiert. Quecksilberverbindungen haben sich in dieser Hinsicht besonders wirksam erwiesen. Namentlich Mercurichlorid hat gute Resultate gezeitigt. Es wird für den Schlußanstrich in Mengen von 1 Teil Mercurichlorid zu 500 bis 900 Teilen Farbe benutzt. Die Konzentration ist um so stärker, je stärker das Wachstum der Schimmelpilze an der betreffenden Wand ist. Eine andere Farbe zur Abwehr von Schimmelbildung enthält Kupferoxydverbindungen in einer Konzentration von 5 Prozent und mehr, welche sich in Verbindung mit farbigen Anstrichmaterialien als wirksam erwiesen hat.

Andere Chemikalien, die weniger giftig, aber auch wirksam in der Bekämpfung von Schimmelpilzen sind, sind Thymol, Siliko-Fluorid, Phthalsäureanhydrid und andere Stoffe.

Um sichere Wirkungen zu erzielen, genügt es nicht, die Abwehrfarben gegen Schimmel einfach aufzutragen. Vor dem Bemalen sollen die Außenflächen vielmehr sorgfältig abgewaschen werden. Eine gute Wirkung läßt sich durch Auflösung von 1 Pfund phosphorsaurem Natrium in 4 Litern Wasser erzielen. Die Oberfläche wird mit der Lösung abgewaschen, abgebürstet und mit klarem Wasser abgespült. Falls sehr starke Schimmelbildung besteht, ist es zweckmäßig, eine Lösung von 1 Teil Quecksilberchlorid-Mercurichlorid auf 300 Teile

Wasser zu verwenden. Allerdings ist es beim Gebrauch dieser Lösung nötig, die Berührung von Lösung und Haut nach Möglichkeit zu vermeiden, da die Gefahr von starken Hautentzündungen besteht. Nachdem die Oberfläche mit der Lösung gewaschen und getrocknet ist, wird eine Schicht gewöhnlicher Anstrichfarbe aufgetragen.

Kalkanstriche wurden und werden im wesentlichen deshalb zur Bekämpfung von Schimmel gewählt, weil sie erheblich billiger als Schimmel-Abwehr-Farben sind. Aber diese Billigkeit ist eine Täuschung. Der Kalkanstrich, wenn er wirksam sein soll, muß relativ rasch wiederholt werden, an feuchten Decken und Wänden mehrmals im Jahr. Die Abwehrfarben bleiben viel länger wirksam, nach Beobachtungen 3-4 mal so lang, dadurch werden die anfänglichen Mehrkosten leicht wieder eingebracht.

Schimmelgeruch

Bei der Bekämpfung von Schimmel handelt es sich nicht nur um Beseitigung des unschönen Aussehens und Verhütung weiterer Zerstörung, sondern auch um Beseitigung des höchst unangenehmen Geruches, der mit der Schimmelbildung verbunden ist. Bei der Bildung von Schimmel auf trockenem wie auf feuchtem Untergrund kann es zu diesem widerlichen und irritierenden Geruch kommen. Es ist gerade dieser Geruch, der den Aufenthalt in einem von Schimmelbildung betroffenen Zimmer unwohnlich macht.

Der Schimmelgeruch trägt in starkem Maß zur Reizung der Schleimhäute der Atmungsorgane bei. Manche Personen sind sehr empfindlich gegen diesen Geruch und der Aufenthalt in einem schimmelfinanzierten Raum ruft bei ihnen heftige Asthma-Anfälle hervor.

Ein Zimmer, in dem ein Asthmatiker lebt und schläft, soll frisch gestrichen oder tapeziert werden. Unmittelbar darauf hören die Asthmaanfänge ohne jede weitere ärztliche Behandlung auf. Der Aufenthalt in demselben Zimmer wird von da ab ohne Zwischenfall gut ertragen.

Die Ablagerung von Staub und die Entwicklung von Schimmel an ungestrichenen oder lange nicht gestrichenen Wänden verdunkelt diese allmählich. Infolgedessen kann das einfallende Tageslicht oder die künstliche Lichtquelle nicht mehr genügend von den Wänden und der Decke reflektiert werden, das Zimmer wird dunkler, das Sehen erschwert. Je mehr Licht und Helligkeit in einem Raum sind, um so weniger können sich Krankheitskeime entwickeln. Dr.W.Sch.

Planung und Bau

101 Milliarden Dollar für den Bau von Autostraßen

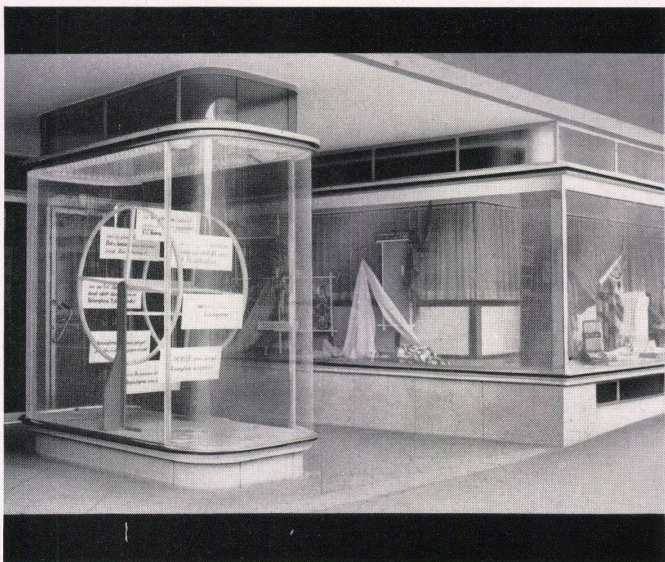
Das gigantische Bauprogramm der Eisenhower-Regierung

Die Vereinigten Staaten verfügen über die größten, breitesten und kühnsten Autostraßen der Welt. Von jedem Besucher aus andern Staaten sind sie ein Gegenstand der Bewunderung. Wie kommt es, daß sie trotzdem heute als ungenügend und überaltert erscheinen? Diese Frage läßt sich durch ganz wenige Ziffern klar beantworten.

Autoverkehr lebensnotwendig in USA

Die Vereinigten Staaten sind eine Nation auf Rädern und zwar auf Autorädern. 48 087 000 Personenwagen und 9 792 000 Lastkraftwagen wurden am 1. Januar dieses Jahres registriert, wobei es sich um mehr als um rasche Beförderung von einem Platz zum andern handelt. Das ganze Leben der Nation, ihr wirtschaftlicher Aufbau, ihre Wohnmöglichkeiten, der Zusammenhang von Stadt und Land sind auf dem Motorfahrzeug aufgebaut. Wenn es nicht leistungsfähig funktionieren kann, muß die ganze Nation an Vitalität und Tatkraft einbüßen.

Das großartige Netz von Highways, von Autobahnen in USA wurde größtenteils



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.

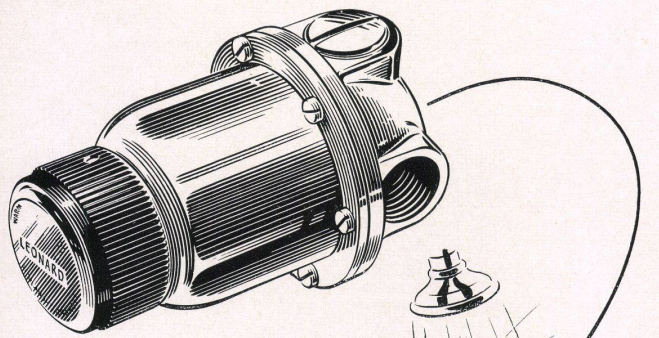
Die Straßengebühren für weitere 10 000 Meilen

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 zuzüglige 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



BUBEN SIND UND BLEIBEN BUBEN!



Deshalb sollten Schul-Duschen mit LEONARD-Thermostat-Sicherheits-Mischbatterien ausgerüstet sein.

LEONARD-Batterien mischen automatisch Heiß- und Kaltwasser. Die angenehme Wärme des Mischwassers bleibt stets gleich und aus Sicherheitsgründen ist die Höchsttemperatur fixiert.

Die LEONARD spart Wasser und Wärme und schützt vor Verbrühungen – sie spart tatsächlich mehr als sie kostet und macht zudem das Duschen zum Vergnügen.

Architekten und Ingenieure empfehlen LEONARD-Mischbatterien. In mehr als 5000 Schulen werden LEONARD verwendet.

Verlangen Sie bitte
Prospekt Nr. 79/W



(Welt-Patente)

THERMOSTAT-SICHERHEITS-MISCHBATTERIEN

WALKER, CROSWELLER & CO. LIMITED
Filiale

Badenerstraße 148 **ZÜRICH 4** Tel. 051/25 38 38
Filialen und Vertretungen in 28 Staaten

mangelhafte Anlage aus der Vorkriegszeit, teils durch vernachlässigte Instandhaltung, werden für einen nicht geringen Teil der Autounfälle von der AAA verantwortlich gemacht.

Wichtige Teile des Express-Highway-Programms sind bereits in Angriff genommen worden, so daß schon in den nächsten Jahren mit einer fühlbaren Entlastung des Verkehrs gerechnet werden kann. Hierher gehören die «thruways», die Durchgangs-Express-Straßen, die sich über die Staaten New York, New Jersey und Pennsylvania erstrecken. Kürzere Strecken wurden bereits zwischen den Stadt-Zentren vollendet, andere sind von Massachusetts bis Texas im Bau. Am allerwichtigsten zur Entlastung des Verkehrs sind die Expressways, die durch oder über überfüllten Stadt-Distrikten gebaut werden oder geplant sind. Ihre Errichtung ist enorm kostspielig. Sie sind Wunder der Konstruktion, wie sie noch vor wenigen Jahrzehnten undenkbar gewesen wären. Aber gerade sie sind notwendig, um dem allmählichen Ersticken des großstädtischen Motorverkehrs einen Ausweg zu schaffen. Dr. Schw.

Hotelbau

Moderne Hotel-Neubauten in den Vereinigten Staaten

Heute, da sehr wenige Hotels in den Vereinigten Staaten gebaut werden, kann man kaum glauben, daß in den acht Jahren zwischen 1922 und 1929 mehr als 2000 Hotels in den Vereinigten Staaten völlig neu erbaut wurden.

Chicago allein erbaute in fünf Jahren über 11 000 Hotelräume und New York über 52 000 im selben Zeitraum. Im Jahr 1939 hatten wir in New York den Eindruck, daß die damalige Weltausstellung die Hotels bis zum Äußersten gefüllt hatte, in Wirklichkeit waren von den damals vorhandenen 130 000 Hotelräumen im Durchschnitt nicht mehr als 65 Prozent besetzt.

Man wagt es heute nur noch in dringenden Fällen, neue Hotels zu bauen, weil Konstruktions- und Betriebskosten zu hoch sind. Im wesentlichen wird in Boom-gegenden wie Florida und Texas gebaut. Aber gerade jetzt wurde in New York eine lebhaft Diskussion geführt, ob neue Hotels errichtet werden sollten. Im letzten Jahrzehnt erstanden in New York nur 2 neue Hotels, – das Carlton House, im wesentlichen ein Wohnhotel (kein Durchgangshotel), mit 464 Zimmern, – und das La Guardia Airport Hotel in Queens mit 40 Zimmern. New York hat heute insgesamt rund 400 Hotels, und es ist zur Zeit nicht geplant, neue zu errichten.

Das Shamrock Hotel in Houston, Texas, ist eines der modernsten Hotels und gleichzeitig ein Symbol der großen wirtschaftlichen Aufwärtsbewegung von Texas seit dem Zweiten Weltkrieg. Das neue Hotel sollte so repräsentativ gebaut werden, daß Manhattans weltberühmtes Waldorf-Astoria daneben wie ein «Gasthaus» wirken sollte.

Das Shamrock Hotel hat 18 Stockwerke, dazu kommen unterirdische Räume, ein Speicherstock usw. Es verfügt über 1100 Zimmer, das ist immerhin noch etwas weniger als die 2000 Zimmer des Waldorf-Astoria. Jedes Gastzimmer hat individuelle Luftkühlung, die vom Zimmer aus selbst zu regulieren ist. Interessant ist die Einrichtung von sogenannten «Doublets» in dem Hotel. Es sind das Einzelzimmer-Einheiten mit leichten Kochmöglichkeiten. Sie werden so bezeichnet, weil sie einem doppelten Zweck dienen: Wohnzimmer am Tag, Schlafzimmer bei Nacht. Die Errichtung des Hotels kostete 21 Millionen Dollar.

Ein anderes neugebautes modernes Hotel ist das Terrace Plaza in Cincinnati. Thomas Emery's Sons, die Besitzer des benachbarten Netherland Plaza, haben ein 12-stöckiges, allgemein luftgekühltes Hotel mit 400 Zimmern über der Baugrundlage von zwei großen Geschäftslokalen errichtet. Das bedeutet zwar größere Baukosten und größeres Risiko im Betrieb, aber die Verbindung mit Verkaufslökalen liefert eine stabile finanzielle Grundlage. Die Herstellungskosten betragen 15 Millionen Dollar. Das Hotel ist nach dem Schlagwort des Architekten,

«they dared to be different», eingerichtet. Die Hotelhalle befindet sich im 8. Stock; sie wird mit Express-Lifts bedient. Das Hotel hat eine große Terrasse, auf der man im Sommer speisen kann; im Winter wird sie in einen Eislaufplatz verwandelt.

Vergnügungs-Paläste in Florida

Florida hat seit dem Zweiten Weltkrieg einen wahren «Boom» an Hotelneubauten erlebt. Dieses Baufieber hat jetzt etwas abgenommen. Immerhin wurden im vergangenen Jahr noch 4 neue Hotels gebaut, darunter das ultramoderne, 14stöckige Fontainebleau in Miami Beach. Das Fontainebleau ist als das «Non-plus-Ultra» eines modernen Luxushotels gedacht. Es hat 560 Zimmer und seine Erbauung kostete 14 Millionen Dollar. Ein großer, «olympischer» Schwimm-Pool ist vorhanden sowie ein kleinerer für Kinder. Das Hotel hat 900 Angestellte. Im Hauptspeisesaal lassen sich 900 Gäste unterbringen, und in dem anschließenden großen Ballsaal 1250. Außerdem gibt es noch einen kleinen Speisesaal für 170 Personen. Das Hotel beherbergt ferner einen Nachtclub für 500 Personen. Der Architekt des Fontainebleau Hotels ist Morris Lapidus.

Motels als Luxushotels

Die Motels an den großen Autostraßen des Landes erobern sich einen immer größeren Prozentsatz des mit dem Auto reisenden Publikums. Sie sind aus einfachen Anfängen hervorgegangen; heute jedoch stehen manche Motels den modernsten Luxushotels in keiner Weise an Einrichtung und Luxus nach. Da sie weniger Konventionen verlangen, werden sie – neben der bequemen Lage an der Straße –, auch vom verwöhnten Publikum bevorzugt.

Eines der modernsten Motels, mit allen Möglichkeiten eines Luxushotels, ist das erheblich vergrößerte Jack Tar Hotel in Galveston, Texas. Es wurde auf weitem Grund geräumig erbaut, mit air-conditioning für jeden Raum usw., so daß die Kosten für jeden Raum auf nicht weniger als 16 000 Dollar kommen. Das Hotel liegt in herrlicher Lage direkt am Golf von Mexiko. Architekt Thomas M. Price. Eine Attraktion bildet der große Schwimm-Pool, der als Mittelpunkt der Hotel-Unterhaltung gebaut wurde und sich mit kühlen Formen zwischen bebautem und grünem Gelände lagert. Das Hotel hat 175 Zimmer, die sich zum Teil in einzelnen einstöckigen Gebäuden über fast 5 Acres Grund hinziehen. Beim Zimmerfrühstück werden z. B. kleine Wagen verwendet, die durch Fahrräder betrieben werden. Um die Gäste auf dem weiten Grund zu ihren Appartements zu bringen, dienen kleine elektrisch betriebene Wagen, die 3 Personen befördern können und denen ein Anhängewagen für das zu befördernde Gepäck beigegeben ist.

Die neuen Statler-Hotels

Die Statler-Hotelkette, die neuerdings in den Besitz der Hilton-Hotel-Corporation übergegangen ist, hat sich nicht abschrecken lassen, in den vergangenen Jahren neue Hotels zu bauen, die sich durch ihre überlegte moderne Sachlichkeit auszeichnen. Die beiden neuesten Hotels dieser Gruppe sind in Los Angeles und in Hartford, der Hauptstadt von Connecticut, entstanden.

Die Kosten der Errichtung von Statler Center im Zentrum des Geschäftsviertels von Los Angeles, so benannt, weil in dem Gebäudekomplex außer dem Hotel noch ein großes Bürohaus, Geschäfte, eine unterirdische Garage für 500 Autos und ein semi-tropischer Garten untergebracht sind, beliefen sich auf 25 Millionen Dollar. Das Hotel hat 1300 Räume, jeder Gastraum ist individuell luftgekühlt. Das Hotel wird durch 5 große Flügel gebildet; jeder Flügel hat seine eigene Fundierung und ist erdbebensicher gebaut. Das Statler Center beherbergt die größten Versammlungsräume für über 3000 Personen, die westlich von Chicago anzutreffen sind. Mehr als 15 000 Einzelmahlzeiten lassen sich täglich in den Küchenräumen herstellen.

Der Neubau des ebenfalls ultramodernen Statler in Hartford hat 7 Millionen Dollar gekostet. Er besitzt 18 Stockwerke, ist im wesentlichen aus Aluminium, Glas und mit Porzellan überzogenem Metall hergestellt und enthält 445 Zimmer.

Architekten der Statler Hotels sind William B. Tabler und Holabird & Root & Burges, Chicago. Eine wirtschaftliche Grundkonzeption der Statler Hotels, daß zum Rentieren eines Hotels ein Minimum von 1000 Zimmern unerlässlich sei, wurde mit dem Hartford-Neubau durchbrochen. Dr. Schw.