

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 103/104 (1934)  
**Heft:** 9

**Artikel:** Zur automatischen Verkehrsregelung  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-83270>

#### 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:** 23.02.2026

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

ergibt, so erhält man die richtigen Werte für die Normaldrücke. Auch bei der allerbesten Bearbeitung treten, wenn die Krümmungsradien der beiden Zylinder verschieden sind, Schubspannungen (Reibungen) von der Größenordnung der Normaldrücke auf. Es scheint wahrscheinlich, dass der Elastizitätsmodul der Oberflächenschicht 1,5 bis 2 mal grösser als der totale Elastizitätsmodul ist. Die Hauptspannungen im Innern des Körpers werden durch die Formeln von Hertz gut approximiert. Die bis jetzt veröffentlichten Trajektorienbilder entsprechen nicht den Tatsachen.

Es ist mir eine angenehme Pflicht, Herrn Prof. Dr. F. Tank für die liebenswürdige Leitung der Arbeit, wie auch den Herren Professoren M. ten Bosch, Dr. W. Brunner und Dr. G. Polya für ihre wertvolle Hilfe zu danken. Ebenso spreche ich der Schweizerischen Volkswirtschafts-Stiftung für die Subventionierung des Photoelastischen Laboratoriums meinen besten Dank aus.

### Zur automatischen Verkehrsregelung.

In dem in Band 103, Nr. 18 am 5. Mai 1934 erschienenen Aufsatz „Ergebnisse der automatischen Verkehrsregelungsanlage System ‚Pneutrafic‘“ wird anhand der Diagramme Abb. 1 und 2 (S. 212 und 213) ein Vergleich zwischen der individuellen und der Go-and-stop-Regelung gezogen, indem die Haltezeiten bei jener den Sperrzeiten bei dieser gegenübergestellt werden. Sowohl jene Haltezeiten wie diese Sperrzeiten werden in den Diagrammen „Wartezeiten“ genannt. Ein Leser macht uns darauf aufmerksam, dass diese gleichartige Bezeichnung nicht ganz korrekt ist. Während nämlich beim Individualbetrieb in der registrierten Zeitspanne zwischen einem Ueberfahren der Kontaktschwellen und dem nächsten Aufleuchten der grünen Lampe stets mindestens ein Fahrzeug gewartet hat, braucht dies während der Sperrzeiten bei der damit verglichenen Go-and-stop-Regelung nicht der Fall zu sein, dann nämlich, wenn die gesperrte Fahrtrichtung gerade von keinem Fahrzeug beansprucht wird. Dann ist die betreffende Sperrzeit keine Wartezeit.

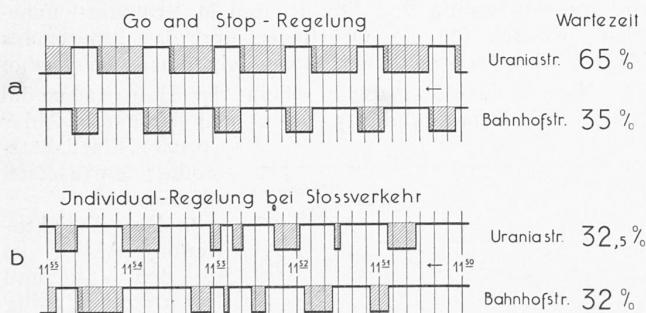


Abb. 1. Sperrzeiten, bzw. Haltezeiten gemäss chronographischer Aufzeichnung.

Unser Korrespondent fücht deshalb die aus den Diagrammen über das Verhältnis der Wartezeiten bei den beiden Regelungen gezogenen Schlüsse an. Betrachten wir etwa die Verhältnisse bei Stossverkehr auf der Uraniastrasse bei Individualbetrieb (Abb. 1b) und bei Go-and-stop-Betrieb (Abb. 1a). Im Mittel mögen an einem Punkt der Uraniastrasse  $c$  Fahrzeuge in der Sekunde in beiden Richtungen vorüberfahren. Ist sie  $t$  sec lang gesperrt, so haben in dieser Zeit  $n = c t$  Fahrzeuge anzuhalten. Deren letztes wartet  $t/n$  sec, das zweitletzte  $2 t/n$  sec..., das erste  $t$  sec. Zusammen warten sie also

$$\frac{t}{n} (1 + 2 + \dots + n) = \frac{n+1}{2} t = \frac{c t + 1}{2} t \text{ sec.}$$

Die totale Wartezeit aller in einem gegebenen Zeitintervall auf der Uraniastrasse angehaltenen Fahrzeuge wird damit

$$W = \sum \frac{c t_i + 1}{2} t_i = \frac{1}{2} \sum t_i + \frac{c}{2} \sum t_i^2,$$

wenn  $t_i$  die  $i$ -te der in dem Zeitintervall gelegenen Sperrzeiten ist. Nehmen wir das Intervall zwischen 11 h 50' 20" und 11 h 54' 40". Bei dem Go-and-stop-Betrieb von Abb. 1a ist  $t_i = 32$  sec und damit  $W = 80 + 2560$  c. In der selben Zeitspanne waren bei der Individualregelung die Haltezeiten nacheinander 20, 4, 18, 8, 8, 26 sec. Mit diesen Werten wird  $W' = 42 + 772$  c. Um  $W'$  mit  $W$  vergleichen zu können, muss man eine Annahme über die Verkehrs frequenz c

bei dem vorliegenden Stossverkehr treffen. Mit  $c = 1/16, 1/8, 1/4, 1/2$  wird das Verhältnis  $W:W'$  beziehungsweise 2,7; 2,9; 3,1; 3,2. Das auf den Diagrammen angegebene Verhältnis der „Wartezeiten“ 65:32,5 = 2 ist also jedenfalls viel kleiner als das Verhältnis der wirklichen Wartezeiten. Im Fall des Stossverkehrs unterschätzen demnach die Diagramme den wartezeitverkürzenden Einfluss der Individualregelung erheblich.

Anders bei schwachem Verkehr, wo sich der Einwand unseres Korrespondenten geltend macht. Sobald nämlich die Zeitabstände zwischen dem Eintreffen zweier aufeinanderfolgenden Fahrzeuge die Größenordnung der Sperrzeiten erreichen oder gar übertreffen, ist es nicht mehr ohne grobe Fehler zulässig, eine regelmässige Fahrzeugfolge anzunehmen. Das Eintreffen eines Fahrzeugs wird dann zu einem relativ seltenen Ereignis, das sehr wohl während der einen oder andern Sperrzeit des Go-and-stop-Betriebes ausbleiben kann, sodass eine Sperrzeit überhaupt nicht mehr oder nur zu einem Bruchteil auch Haltezeit zu sein braucht. Ohne Rücksicht hierauf wird nun in den Diagrammen die Summe der Sperrzeiten bei Go-and-stop-Betrieb nicht mit der gesamten Zeit verglichen, während der die Uraniastrasse beim Individualbetrieb gesperrt war, sondern nur mit der Summe der durch wartende Fahrzeuge registrierten Sperrzeiten, also der eigentlichen Haltezeiten des Individualbetriebs. Bei schwachem Verkehr wird daher durch die in den Diagrammen aufgeföhrten Prozentzahlen die günstige Wirkung der Individualregelung stark übertrieben. Eine Weiterführung der Vergleichsdiagramme über die Zeiten ausgesprochen schwachen Verkehrs (zwischen 20 und 8 Uhr) ist denn auch unterblieben. Natürlich ist vor allem bei stärkerem Verkehr, auf den die automatische Regelung ja gemünzt ist, der Effekt des Individualbetriebs von Interesse.

Der Entscheid darüber, wann die in den Diagrammen bei Stossverkehr, wie gesagt, ungenügend zum Ausdruck kommende Ueberlegenheit der Individualregelung es rechtfertigt, ihr vor der starreren, aber nach der Schätzung unseres Korrespondenten viermal billigeren Go-and-stop-Regelung den Vorzug zu geben, ist Sache der Verkehrspolizei.

### Zum Problem der rotierenden Scheibe.

Ing. Alexander Fischer, Prag, macht uns darauf aufmerksam, dass die beiden neuen Exponentialprofile von Dr. J. Malkin, behandelt in Bd. 103, Nr. 2, S. 15\* (am 13. Januar 1934) in der von Fischer im Jahre 1922 in der Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins, Heft 9/10, S. 47 angegebenen Lösungsklasse  $y = y_0 [1 - \beta (r/r_0)^m]^n$  im Keim enthalten sind ( $y$  = Scheibendicke in der Entfernung  $r$  vom Mittelpunkt). Wie Fischer a. a. O. erwähnte, gelangt man speziell für  $r_0^m = n$ , indem man  $r_0$  gegen  $\infty$  streben lässt, zum Exponentialprofil  $y = y_0 e^{-\beta r^m}$ . Fischer ging allerdings nur auf den von Stodola behandelten Spezialfall  $m = 2$  (die Scheibe gleicher Festigkeit) etwas näher ein. Bekanntlich hängt die Gestalt der Differentialgleichung Stodolas für die Radialverschiebung (Gl. (4) in dem zitierten Aufsatz Malkins) vom Scheibenprofil ab; das Bestreben, sie auf eine erforschte, nämlich die sogenannte hypergeometrische Form zu bringen, führte Fischer zu der genannten Lösungsklasse.

Dieser Hinweis auf die zum Ausarbeiten weiterer praktischer Lösungen anregende Arbeit Fischers vermag natürlich Malkins Verdienst keineswegs zu schmälen, auf andern Wege zwei spezielle Exponentialprofile (mit  $m = 4/3$  und  $m = 2/3$ ) entdeckt, als brauchbar erkannt und vollständig durchgerechnet zu haben, deren eines zu geschlossenen Ausdrücken für die Spannungen führt, während das andere diese zwar von zwei unendlichen Reihen abhängig macht, die Malkin aber in handlicher Weise tabelliert hat. Damit hat er das geliefert, was die Technik verlangen muss: eine wohlbestimmte und doch anpassungsfähige, einfache und technisch realisierbare Lösung.

Bei dieser Gelegenheit sei auf ein Hilfsmittel zur Lösung des Scheibenproblems (und allgemein von Randwertaufgaben linearer Differentialgleichungen 2. Ordnung) hingewiesen, das von A. Fischer entwickelte „Integralrelief“. Es dient dazu, die rechnerische Bestimmung der beiden Integrationskonstanten wie auch die darauffolgende numerische Berechnung des partikulären Integrals in Funktion der Variablen auf nomographischem Wege zu umgehen. (Vergleiche HDI-Mitteilungen des Hauptvereines deutscher Ingenieure in der Tschechoslowakischen Republik, 1933, Heft 1/2).