

Int. Verkehrstagung "Schiene und Strasse" in Essen

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **69 (1951)**

Heft 42

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-58946>

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.

Leider sind aber auch bei uns solche nicht historisierende, ehrliche Neubauten in den alten Städten spärlich, was nicht zu verwundern ist, wenn selbst viele Bauten ausserhalb der Altstadt die von H. Fehlinger erwähnten «schmiedeisernen Gitter und Konglomeratfassaden» aufweisen. W. Burger

Arch. W. Burger hat obenstehende Ausführungen geschrieben, um die im Aufsatz von H. Fehlinger so schlecht weggekommene Denkmalpflege Oesterreichs in Schutz zu nehmen; auf diesem Fachgebiet können wir nämlich in der Schweiz von Oesterreich noch einiges lernen. Zum Abschluss der Diskussion veröffentlichen wir gerne noch folgenden Abschnitt aus einem Briefe des Landeskonservators in Salzburg:

... Die somit von H. Fehlinger oder seinem Gewährsmann frei erfundene Geschichte vom Haus von 1550 entspricht auch dann den Tatsachen in keiner Weise, wenn sie nur als ungefähre Kennzeichnung der Salzburger Denkmalpflege verstanden sein wollte. Denn kein österreichischer Denkmalpfleger würde bei der Errichtung eines Neubaus in einer Altstadt eine Stilfälschung verlangen, sondern, sofern es sich um einen Altbestand von künstlerischer Qualität oder von erhaltenswertem historischem Gepräge handelt, auf taktvolle Einfügung des Neuen in das Alte dringen. Bei der Planung von Neubauten in einer Altstadt von so hohem Denkmalswert wie jenem der Salzburger Altstadt würde es sich etwa um die seitens der Denkmalpflege zu erhebenden Forderungen nach Folgendem handeln:

Einfühlung in die zeitlosen und daher jeder Gefahr geistlos kopiert zu werden entzogenen Wesenszüge der historischen Architektur;

Besinnung auf gute, alte Bautraditionen;

Unaufdringliche Sachlichkeit, und zwar nicht unbedingt «neue» Sachlichkeit, denn die echte Sachlichkeit ist zeitlos und keine Erfindung des 20. Jahrhunderts;

Rücksichtnahme nicht so sehr auf das Alte, sondern auf die Vermeidung von Dissonanzen zwischen alt und neu,

und daher Verzicht, an diesem einen Beispiel, dem Neubau in der Altstadt, die ganze Problematik unserer heutigen, um architektonische Gestaltung des technisch Möglichen, des praktisch Notwendigen usw. ringenden Baukunst zu demonstrieren.

Ich hatte in einer Unterhaltung mit einem Kollegen, der sich zum Sprecher einer Gruppe junger Architekten und Architekturstudenten der Schule Professor Holzmeisters machte, den Eindruck, dass in dieser Frage keine unüberbrückbaren Gegensätze zwischen der Denkmalpflege und der jungen Architektenschaft bestehen. Unsere Unterhaltung beschäftigte sich noch mit manchen anderen, verwandten Fragen, besonders mit dem Problem, dem die jungen österreichischen Architekten von heute angesichts des reichen und hochqualifizierten architektonischen Denkmälerbestandes ihrer Heimat gegenüberstehen — doch will ich, da der eigentliche Zweck dieser Zeilen enger begrenzt ist, davon nur den gemeinsamen Eindruck festhalten, dass häufigere Aussprachen zwischen Architekten und Denkmalpflegern in mehrfacher Hinsicht nützlich sein könnten.

Arch. Dr. Theodor Hoppe

Die richtigen Arbeitshöhen bei Spültischen und Kochherden

DK 643.3

Zu den diesbezüglichen Mitteilungen von Arch. W. Burger in der SBZ 1951, Nr. 30, S. 417, erhalten wir folgende Zuschrift:

Wer einen Herd oder Spültrog so hoch setzt, dass er für Frauen von durchschnittlicher Grösse am bequemsten ist, macht, dass er für kleine Personen unhandlich und unüberschaubar wird. Ausserdem beraubt er grössere Personen des Vergnügens, diese Apparate sitzend zu gebrauchen. Die Arbeit am Herd ist im Haushalt nicht so intensiv und langdauernd, dass man der individuellen Bequemlichkeit zuliebe die Allgemeinbenützbarekeit opfern muss. Und dass das Geschirraufwaschen in sehr vielen Fällen von Kindern besorgt wird, sei den Betriebswissenschaftlern in Erinnerung gerufen. Es ist jedenfalls unratsamer, die Arbeit auf einem Schemel stehend zu verrichten (wobei allerlei Gefahren lauern), als sich etwas zu ihr herabzulassen. Dies wussten bestimmt unsere Stauffacherinnen schon früher, sonst hätten sie längst andere Herd- und Spültischhöhen verlangt.

Dipl. Arch. ETH R. Hennig, Genf

Dazu äussert der Verfasser folgendes:

Ein diskutierbarer Einwand ist der, dass für Kinder die festgelegten Höhen weniger praktisch sind. Sollen wir aber gerade bei jenen Apparaten auf die Grösse der Kinder abstellen, an denen die Hausfrau während ihres Lebens die meiste Küchenarbeit verrichtet? Ferner ist es doch sicher sinnvoll, dass wir z. B. für eine Wohnkolonie die Apparatehöhe so wählen, dass für die Mehrzahl der Hausfrauen hinsichtlich Haltung und Ermüdung optimale Verhältnisse geschaffen werden. Nach den Untersuchungen des Betriebswissenschaftlichen Institutes wäre für nur 19 % der Frauen die Spültroghöhe von 93 cm zu hoch. Das Abwaschen in sitzender Stellung wurde oft vorgeschlagen, wird aber z. B. nach eingehenden schwedischen Untersuchungen von den Hausfrauen nicht gewünscht und wird auch praktischer stehend ausgeführt. Zudem ginge der wertvolle Platz unter dem Spültrog für Kehrrichteimer und andere Putzgeräte verloren, da ja dann die Beine diese Stelle einnehmen müssten. Dem Arbeitsplatz der Hausfrau wurde noch vor wenigen Jahren bei uns wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Das ist nun deutlich besser geworden. Das Arbeitswissenschaftliche Institut der ETH hat in Verbindung mit dem Schweiz. Institut für Hauswirtschaft einen wertvollen Beitrag zur Verbesserung unserer Küchen geleistet. Mögen noch weitere Untersuchungen auf diesem noch wenig erforschten Gebiete folgen zum Wohle unserer Hausfrauen.

W. Burger

Internat. Verkehrstagung «Schiene und Strasse» in Essen

DK 061.3 : 656 (43)

«Schiene und Strasse» ist seit Jahren das beherrschende Problem des Landverkehrs. Deshalb fand die internationale Verkehrstagung, die unter diesem Motto am 21. und 22. September 1951 in Essen (Ruhr) stattfand, grosse Beachtung. Das fast überreiche Programm vereinigte 14 Vortragende aus der Schweiz, Schweden, Belgien, Frankreich und dem Gastland. Aus der Fülle des dort Gebotenen seien hier einige Gedanken festgehalten.

Die Vertreter der Schiene betonten die grosse Leistungsfähigkeit der Eisenbahn: im Personen- und im Güterverkehr kann über ein Gleis fünfmal so viel befördert werden wie über eine Strassenfahrspur. Die Schiene ist schneller: bei vielen Zügen liegt die Reisegeschwindigkeit schon bei 100 km/h, bei Fernautobuslinien beträgt sie nur etwa 48 km/h. Die Schiene ist sicherer: auf die gleiche Verkehrsleistung bezogen, fordert der Strassenverkehr über 50mal so viel Todesopfer. Die Schiene kann schwerste Lasten befördern: amerikanische Bahnen haben bis zu 46 t Achsdruck. Es kommt aber nicht nur auf die Beförderungsleistung an, sondern auch auf die zweckmässige Verteilung der Güter. Grosse Einheiten können deshalb nur in begrenztem Umfang eingesetzt werden. In Deutschland laufen z. B. nur 1300 Grossgüterwagen.

Die Lage gegenüber anderen Verkehrsmitteln wird durch folgende Angaben gekennzeichnet: Auf Wasserstrassen ist der Fahrwiderstand schon bei 7 km/h ebenso gross wie auf Eisenbahnen bei 40 km/h. In den USA wurden 1950 98 % aller Oeltransporte durch Pipelines ausgeführt (Netzlänge 246 000 Kilometer). In Frankreich hatten die Eisenbahnen (SNCF) 1950 70 % des öffentlichen Personenverkehrs und 72 % des Güterverkehrs durchzuführen. Sie verbrauchten 10 % der Kohle, 17,5 % des Oels und 4,5 % der elektrischen Energie des Landes. Im Ruhrgebiet entfallen beim Personenverkehr nur 16 % auf den Fernverkehr, 84 % auf den Nahverkehr. Der Nahverkehr muss schnell, häufig und bequem bedient werden. Das Mittel dafür ist die Elektrifizierung und als Vorläufer die Motorisierung mit Dieselfahrzeugen.

Für den städtischen Nahverkehr gelten die gleichen Forderungen der Schnelligkeit und Bequemlichkeit. Die Reisegeschwindigkeit soll in den deutschen Städten von 17 km/h auf 25 km/h gesteigert werden. Die Beschleunigung soll vor allem durch Kürzung der Haltezeiten auf 12 s erreicht werden. Voraussetzung dafür sind getrennter Ein- und Ausstieg und automatisches Öffnen und Schliessen der Türen. Die höhere Reisegeschwindigkeit ermöglicht eine grössere Umlaufgeschwindigkeit der Wagen, wodurch die Wirtschaftlichkeit verbessert wird. In der gleichen Richtung wirkt sich der Uebergang zum Grossraumwagen (Strassenbahn und Autobus) aus, der um 12 bis 15 % wirtschaftlicher

ist als der gewöhnliche Wagen. Im Fahrzeugbau ist eine weitgehende Vereinheitlichung nötig. In den USA laufen 10 000 Wagen eines einzigen Typs (PCC). Auf dem europäischen Festland hat der Autobus trotz Freizügigkeit und geringem Kapitalbedarf nicht die gleiche Verbreitung gefunden wie in den USA und England. Der selbsttragende Aufbau hat sich — im Gegensatz zu den USA — wegen der vielen Sonderwünsche der Benutzer bezüglich der Türenanordnung noch nicht allgemein durchgesetzt.

Das deutsche Strassennetz ist in einem unbefriedigenden Zustand. Es muss weiter ausgebaut werden. Viele Fernverkehrsstrassen sind zu schmal, zu gewunden und zeigen Mängel in der Linienführung. Viele Strassen brauchen neue, schwerere Decken. Nur ein Drittel der Einnahmen aus dem Kraftverkehr wird für das Strassennetz verwendet. (Diese Angabe wurde allerdings in einer abschliessenden Diskussion angezweifelt. Es ist unwahrscheinlich, dass der motorisierte Strassenverkehr im Jahr etwa 1,6 Milliarden DM Steuern einbringt, während der Gesamtetat der deutschen Bundesbahnen rund 3,5 Milliarden DM beträgt.)

Besonders interessant waren die Vorträge über städtische Verkehrsfragen. Im Stadtverkehr sind Stärke, Verlauf und Zusammenstellung der Verkehrsströme festzustellen. Es soll eine vernünftige Gestaltung des gesamten Strassennetzes erreicht werden. An schwierigen Brennpunkten kann der Verkehr durch Entlastungsstrassen entflochten werden. Vielfach wird für die Ausbildung von Verkehrsplätzen der Kreisverkehr bevorzugt, der zweifellos bis zu einer gewissen Verkehrsstärke vorteilhaft ist. Die Leistungsfähigkeit von Kreiseln wird aber überschätzt. Auch bei grossen Durchmessern (Lombardsplatz in Hamburg mit innerem Durchmesser von 83 m und 6 einmündenden Strassen) entsteht kein echter Kreisverkehr, sondern die Fahrwege überschneiden sich unter spitzem Winkel. Besser ist die aufgeweitete Kreuzung, bei der die einmündenden Fahrbahnen als Tangenten an die kreisförmige Mittelinsel gelegt werden. Eine solche auseinandergezogene Kreuzung kann in den Flutstunden mit Lichtsignalregelung eine hohe Leistungsfähigkeit ohne scharfe Ausbiegungen des Fahrzeugstroms erreichen und in der verkehrsschwachen Zeit ähnlich wie ein Kreisverkehr arbeiten.

Starke Beachtung fanden die Ausführungen von Direktor Dr. O. Miescher (Basel). Durch Umstellung von Strassenbahn auf Trolleybus oder Autobus kann keine Strassenfläche gewonnen werden. Deshalb ist ernsthaft die Führung der Strassenbahn unter Pflaster zu prüfen, ehe in unzerstörten Städten Millionen für Verkehrskorrekturen ausgegeben werden. Strassenbahn und Autobus sind unter gleichen Bedingungen gleich schnell. Die Strassenbahn ist durch das grössere Fassungsvermögen überlegen. Bei den Auto- und Trolleybussen ist in der Innenstadt, auch nach Ansicht der Polizei, das Mitführen von Anhängern untunlich. In bezug auf Betriebsführung, Fahrplangestaltung und Personaleinsatz sind Bahn und Bus gleich. Die Flexibilität ist beim Autobus am günstigsten, beim Trolleybus geringer, bei der Strassenbahn am schlechtesten. Von 693 km städtischen Verkehrslinien der Schweiz werden 45 % mit Strassenbahn, 55 % mit Pneufahrzeugen betrieben. Von den 315 Millionen Fahrgästen, die auf diesen Netzen befördert wurden, fuhren 80 % auf der Strassenbahn und 20 % in Pneufahrzeugen. Die Verkehrspolitik in der Schweiz zielt heute darauf ab, leistungsfähige Strassenbahnlinien als Stammnetz zu erhalten und es durch Trolleybus- und Autobuszubringerlinien zu ergänzen.

Der nächste Vortrag behandelte die Verkehrsverhältnisse in Schweden. Dort sind Kreisplätze sehr beliebt. Der Abbiegeverkehr kann ohne Schwierigkeit bewältigt werden. Bei gleichem Zeitverlust werden gewisse Umwege als weniger störend empfunden als das Anhalten an einer gewöhnlichen Kreuzung. Die Mittelinseln dürfen unter keinen Umständen für Parkplätze oder Tankstellen verwendet werden, obwohl der Boden so knapp ist. Der Kreisplatz braucht nicht rund zu sein; der Kreisverkehr kann ganze Häuserblöcke umfahren, wie in Lichtbildern und im Film gezeigt wurde. Jeder Fahrstreifen muss nebeneinander Platz für ein Auto und ein Fahrrad bieten, also 4 bis 4,5 m breit sein. Die Verkehrssignale sind progressiv zu steuern, so dass eine Signalperiode ebenso lange dauert wie das Umfahren des Kreises (günstige Geschwindigkeit 17 km/h).

Die Motorisierung lässt die Zahl der Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht zurückgehen. Sie führt zu einer

Auskernung der Innenstädte (Citybildung) und zu einem starken räumlichen Wachstum. In England beträgt die Zahl der Fahrten auf öffentlichen Verkehrsmitteln je Einwohner und Jahr in Städten von

50 bis 150 000 Einwohnern	190 Fahrten/Jahr,
250 bis 500 000 Einwohnern	250 Fahrten/Jahr,
über 500 000 Einwohnern	400 Fahrten/Jahr,
London	500 Fahrten/Jahr.

Je nach der Besiedlungsdichte auf einem 1 km breiten Streifen beiderseits einer Verkehrslinie kann das geeignete Verkehrsmittel bestimmt werden, und zwar werden als Anhalt folgende Zahlen genannt:

Besiedlungsdichte 600 Einwohner/ha	Untergrundbahn
250 Einwohner/ha	Strassenbahn
100 Einwohner/ha	Autobus

Je grösser die Stadt, desto wichtiger ist die Schiene, bei über 500 000 Einwohnern künftig wohl in der Form der Unterpflasterbahn. Die Grenze zwischen Autobus und Trolleybus ist nicht scharf zu ziehen. Handelt es sich um einzelne Linien, so ist der Autobus vorzuziehen. Für zusammenhängende Netze ist der Trolleybus günstiger. Autobusbahnhöfe sind in den Grosstädten notwendig. Sie benötigen 10 bis 15 000 m² wertvolle Flächen in der Innenstadt. Hohe Leistungen je Bahnsteigkante lassen sich erzielen durch Verbindung der Autobusbahnhöfe mit Parkplätzen.

Die Unfallziffern im Strassenverkehr sind erschreckend hoch. Die Verkehrsdisziplin muss mit allen Mitteln gehoben werden. Andererseits darf die Verkehrsregelung nicht zu weit getrieben werden. So sind Signalanlagen mit einer besonderen Fussgängerphase verfehlt, weil dadurch allein 20 % der nutzbaren Zeit verloren gehen.

*

Die Vorträge gaben einen sehr guten Ueberblick über die Gegenwartsfragen des Verkehrswesens. Dem selben Zweck diente eine gleichzeitig abgehaltene Ausstellung «Schiene und Strasse», die die neusten Fahrzeuge, Fahrbahnkonstruktionen und Signalanlagen zeigte und in übersichtlicher Weise auch das allgemeine Publikum mit den Problemen und Entwicklungstendenzen des modernen Verkehrs bekannt machte.

K. Leibbrand

NEKROLOGE

† Fred J. Nebiker, Dipl. Bauing., G. E. P., von Pratteln, ist am 29. Juni 1951 in seinem schönen Heim in Belmont Mass., USA, unerwartet für seine Kollegen und Freunde verschieden. Geboren am 22. August 1895 in seinem Heimatort Pratteln, durchlief er die Primarschule in Pratteln, die Bezirksschule in Liestal und die Obere Realschule in Basel. Seiner geliebten Heimat diente er während der Grenzbesetzung 1914/18 als Mineur; er musste verschiedene Schulunterbrüche infolge Aktivdienst in Kauf nehmen. Seine Militärdiensterlebnisse waren ihm während seiner langen Abwesenheit in den USA stets ein Born freudiger Erinnerung. Das Studium an der Bauingenieurabteilung der ETH unterbrach er im Jahre 1918/19, um sich während eines Jahres als Volontär in der Eisenbauanstalt Buss AG., Pratteln, praktisch zu betätigen. Nach Diplomabschluss im Jahre 1922 trat er in das Ingenieurbureau Oskar Bosshardt in Basel ein und beschäftigte sich mit Projektstudien für die Kraftwerke Birsfelden und Kembs. Doch schon ein Jahr später sehen wir ihn frohgemut nach den USA ziehen. Im Lande der unbegrenzten Möglichkeiten hoffte er seinen grossen Tätigkeitsdrang befriedigen und seinen angeborenen Sinn für das Praktische richtig anwenden zu können.

Von 1923—25 arbeitet er bei der Electric Bond and Share Co. in New York an der Projektierung von Wasserkraftanlagen. Mit der englischen Sprache und den amerikanischen Verhältnissen genügend vertraut, zieht er nach Florida und betätigt sich von 1925 bis 1931 bei der Florida Development Co. als moderner Siedler mit Erschliessung des Urwald- und Sumpfbereiches der Everglades durch Vermessung, Drainage, Strassen-, Eisenbahn- und Städtebau. Unterhaltend konnte er über seine Erlebnisse berichten, wie er oft wochenlang in Begleitung einer Anzahl Neger und mit Ochsen als Transportmittel im Urwald mit Profilaufnahmen, Vermessungen und Absteckungen tätig war. In Florida gründete er seinen Hausstand, indem er sich im Jahre 1928 mit Fr. Ilse Kündig aus Zürich verheiratete. Der überaus harmonischen Ehe wurden zwei stramme Söhne geschenkt. Infolge der Wirtschaftskrise zu Beginn der dreissiger Jahre geriet die Florida Development Company in finanzielle Schwierigkeiten. Fritz Nebiker liess