Der Kampf gegen den Strassenlärm

Autor(en): **Bachmann, G.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **74 (1956)**

Heft 25

PDF erstellt am: **29.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-62662

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 Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Dr. h. c. *Fredrjk Ljungström,* Schweden, und Dr. Ing. *Ernst Schmidt,* München.

Vier Persönlichkeiten erhielten die VDI-Ehrenmitgliedschaft. Für besondere Leistungen und Verdienste auf dem Gebiete der technisch-wissenschaftlichen Gemeinschaftsarbeit erhielten neun Männer, darunter Dipl. Ing. *Eric-Georges Choisy,* Genf, Zentralpräsident des S. I. A., das VDI-Ehrenzeichen. Für ungewöhnliche Leistungen jüngerer Ingenieure, die das 40. Lebensjahr noch nicht überschritten haben, stiftete der VDI den VDI-Ehrenring. Er wurde sieben Ingenieuren zuerkannt.

Die allgemeinen Vorträge und die Fachvorträge werden in vollem Wortlaut in der VDI-Z. veröffentlicht werden, so dass wir auf die Angabe des Inhaltes hier verzichten können.

Die sehr eindrucksvolle Tagung hat die hohe, den Ingenieuren aller Fachrichtungen gestellten Aufgabe, deren Sinn und deren Bedeutung neu und deutlicher als sonst erkennen lassen. Sie hat auch das Gefühl der Verbundenheit durch gemeinsame Erlebnisse und gemeinsame Verantwortungen gestärkt. Dass dabei der Wunsch nach einer Wiedervereinigung des Deutschen Reiches verschiedentlich laut wurde, ist sehr wohl verständlich. Er dürfte sich um so eher erfüllen, je mehr das Deutsche Volk sich als Ganzes der hohen Aufgabe bewusst ist, die ihm im Rahmen der europäischen Völkerfamilie gestellt ist und wozu es auch dank seiner hervorragenden Eigenschaften in besonderer Weise befähigt ist. Gerade die starke Besinnung auf die allgemein menschlichen Fragen, wie sie im VDI in eindrucksvoller Weise gepflegt wird, zeugt von einer tiefgreifenden Wandlung des Denkens und damit auch von einem neuen, umfassenderen Verständnis des Lebenssinnes und des Weges, der zu dessen Erfüllung führt. In diesem Sinne möchte auch die Schweizerische Bauzeitung dem VDI aufs beste Glück wünschen und ihn zur Pflege des Menschen mehr noch als zu der der fachtechnischen Belange aufmuntern. *A. O.*

Der Kampf gegen den Strassenlärm

DK 534.83

Schluss von S. 365

Mit feurigem Humor schilderte Oberst *H. Mutrux,* Dr. ès. sc., Kommandant der Stadtpolizei Lausanne, die Rolle der Gemeindebehörde, vor allem der Polizei in diesem Kampf. Er erläutert den in Lausanne vorgesehenen «Kreuzzug gegen den Lärm» vom 26. Mai bis 9. Juni (Stillewoche). Die Bedeutung des Lärm in unsern Fremdenverkehrszentren wurde durch Dir. *R. Alblas* vom Office Vaudois du Tourisme behandelt.

Ueber Lärmquellen am Motorfahrzeug und deren Bekämpfung sprach Ing. *F. Dannecker,* Sekretär der Vereinigung der Chefs der kantonalen Motorfahrzeugkontrollen. Im komplizierten Gebilde des Verkehrslärms können im einzelnen unterschieden werden: 1. Geräusche technischer Natur («unvermeidliche Geräusche»), die durch technische Massnahmen vermindert werden können: z. B. beim Tram, als einem der Hauptlärmproduzenten; Motoren, bzw. Getriebe- und Radgeräusche. Nebenbei weist der Referent auf das erstaunliche Sonderrecht der Strassenbahnen hin, das ihnen im Gegensatz zu den andern Strassenbenützern den recht ausgiebigen Gebrauch der akustischen Warnvorrichtung gestattet. Bei Autos und Motorrädern sind es die mechanischen Geräusche des Motors, die Auspuffgeräusche, die eigentlichen Fahrgeräusche und die Motorbremsen schwerer Lastwagen. — 2. Geräusche von «vermeidbarem Lärm», die durch rücksichtslose und zum Teil unsachgemässe Bedienung entstehen. Sie können nur durch Einsicht und Erziehung vermindert werden. Z. B. Zuschlagen von Wagentüren, unsachgemässes Anwärmen des Fahrzeuges zu Unzeiten mit überflüssigem Lärm, verpönte Betätigung der Warnvorrichtung, scharfes Befahren von Kurven mit Kreischen der Räder usw.

Herr *Tavernier,* Präsident der Technischen Kommission der Fédération Motocycliste Suisse, zeigte den Beitrag der organisierten Motorradfahrer im Kampfe gegen den Strassenlärm. Schon früh hat die F. M. S. den Kampf aufgenommen. Durch systematische Versuche und Erziehung wurde der Lärm der Motorräder vermindert. Das Referat zeigt, dass die Mitglieder der F. M. S. den Lärm vermeiden, wo sie können. Nichtmitglieder lassen die landläufige Meinung aufkommen, neben den Lastwagen sei vor allem das Motorrad für den unangenehmen Verkehrslärm verantwortlich.

In der anschliessenden Diskussion beleuchtete Ingenieur *J. L. Biermann,* Lausanne, das Tagungsproblem noch vom Standpunkt des Strassenbauers aus. Auch dieser kann bis zu einem gewissen Grade zur Verminderung des Verkehrslärms beitragen durch sorgfältige Planung und Projektierung. Z. B. Strassenzüge, die einen möglichst flüssigen Verkehr gestatten (Ausschaltung von Stops, geringe Steigungen zur Verhütung der Schaltgeräusche), Wahl der richtigen Oberfläche, seitliche Bepflanzung als Lärmschirm, Erstellen von Mauern.

Die Tagung zeigt, dass das berührte Problem beachtet werden muss. Der Weg zur Lösung ist noch nicht eindeutig bestimmt. Neben dem Aufstellen von Vorschriften und deren strenger Befolgung, dem Anwenden technischer Feinheiten beim Fahrzeugbau geht es um die Einsicht jedes Einzelnen. Nur mit der Hilfe aller Beteiligten kann der Verkehrslärm auf der Strasse vermindert werden.

Verfasser: Ing. *G. Bachmann,* Sportweg 16, Liebefeld BE.

NEKROLOGE

† **Jacques Gastpar** ist am 2. April 1894 in Crajowa, Rumänien, zur Welt gekommen. Seinen Vater verlor er sehr früh, während seine Mutter mehr als 80 Jahre alt wurde und in der Gemeinschaft mit ihm und den Seinigen ihren Lebensabend verbrachte. Er wuchs als das einzige Kind seiner Eltern heran. Seine eigentliche Jugendzeit verlebte er in Ulm, dann widmete er sich seinen Studien an der Technischen Hochschule in Stuttgart und erwarb dort das Diplom eines Maschinen-Ingenieurs. Er war hernach mehrere Jahre in Deutschland tätig und wurde dann von der AG. Brown, Boveri & Cie. in die Schweiz berufen. Von 1922 bis 1934 lebte er in Japan, zuerst im Dienste der AG. Brown, Boveri & Cie. und nachher von Gebrüder Sulzer AG., wo er zunächst der Sulzerischen Vertretung in Kobe zugeteilt war. Als der damalige Japan-Chef, Ing. Wilhelm Züblin, an den Stammsitz zurückkehrte, fiel die Wahl für seine Nachfolge auf Jacques Gastpar, der dann den wichtigen Direktionsposten in Kobe betreute. Im Jahre 1934 folgte seine Wahl in die Winterthurer Direktion als Chef der Abteilung für Dampfkraftanlagen, Druckleitungen und Apparatebau. Diese Abteilung ist eine der tragenden Säulen des Sulzerschen Unternehmens geworden. Sie hat unter der Leitung von J. Gastpar eine ausserordentliche Entwicklung zu verzeichnen, die in stark erhöhtem Geschäftsumfang und auf technischem Gebiet in Spitzenleistungen erster Ordnung zum Ausdruck kommt. — Während Jahren war der Verstorbene auch Chef der neuen Webmaschinen-Abteilung, die er technisch und kommerziell mit grossem Verständnis und nie versagender Gründlichkeit und Beharrlichkeit bis zur Fabrikationsreife der Maschine förderte.

Die Lebensarbeit, die J. Gastpar für die Firma Sulzer geleistet hat, bewegt sich in erstaunlichen Dimensionen. In Japan eignete er sich umfassende Erfahrungen in allen technischen Branchen und eine gründliche Kenntnis des Ueberseegeschäftes an. Er hatte sich auch schon dort mit den Problemen der Lizenzvergebung in grossen Verhältnissen vertraut gemacht. Erstklassiger Kundendienst, die Freude an persönlichen Beziehungen, die zähe, durch keine Rückschläge erlahmende Energie in der Verfolgung eingeleiteter Geschäfte haben ihn schon in Japan ausgezeichnet.

Sein Wirkungskreis im Stammgeschäft erstreckte sich praktisch über fast alle Länder der Erde. Er war ein hochbegabter Ingenieur, aber kein Theoretiker, auch kein Konstrukteur. Seine Stärke lag in einer seltenen und ausserordentlich fruchtbaren Begabung, technische Probleme auf wirtschaftlich-kommerzielle Basis zu projizieren und Verhandlungen auf dieser Ebene mit grösster Gründlichkeit und wohlabgewogenem Urteil zu gutem Ende zu führen. Die Bedeutung thermischer Zentralen für die Deckung des ständig zunehmenden Energiebedarfs beschäftigte ihn unablässig, und er brachte den erfolgreichen Anstrengungen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit von Gesamtanlagen sein