

Präsident a.D. Gustav Schneider 75 Jahre

Autor(en): **Graewe**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **90 (1972)**

Heft 4: **3. Internat. Fördermittelmesse Basel, 3. bis 12. Februar 1972**

PDF erstellt am: **18.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-85104>

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.

Hier ist nun auch die allgemeine städtebauliche Entwicklung zu berücksichtigen. Rings um die Städte dehnen sich immer grössere, weitläufige Siedlungsgebiete mit geringer Wohndichte aus. Sie können mit den bisherigen Massenverkehrsmitteln nicht mehr oder nur noch bei Verwendung sehr kleiner Einheiten mit hohen Kosten bedient werden. In den Stadtkernen geht die Einwohnerzahl zurück. Aber auch Arbeitsplätze werden immer mehr nach aussen verlegt, nicht zuletzt wegen der Verkehrsnot. An die Stelle der beherrschenden Verkehrsbeziehung zur Stadtmitte tritt eine Vielfalt von Kreuz- und Querverbindungen, die mit den bisherigen Massenverkehrsmitteln nicht mehr befriedigend bedient werden können. Der neue Städtebau stellt neue Aufgaben, die mit den «klassischen» Lösungen früherer Jahrzehnte nicht mehr überall bewältigt werden können.

Es wird versucht, diese Entwicklung dadurch aufzuhalten, dass an den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel eine besonders dichte Bebauung geschaffen wird. Besser wäre es, wenn ein geeignetes Verkehrsmittel zur Verfügung stände, so dass die Wohndichte nur nach gesundheitlichen und gesellschaftlichen Gesichtspunkten festgelegt werden könnte. Bisher gibt es aber kein Verkehrsmittel, das alle gestellten Bedingungen erfüllt. Das gilt uneingeschränkt auch für alle bekannten Vorschläge für neue Verkehrsmittel. Zwischen den Einzelverkehrsmitteln, die bei lockerer Bebauung günstig sind und den Massenverkehrsmitteln, die für Kernbereiche zweckmässiger sind, klafft eine Lücke, die durch den gebrochenen Verkehr mit dem Umsteigezwang nur unvollkommen überbrückt wird.

Ein Mittelding zwischen den beiden Verkehrsarten ist in gewisser Hinsicht das Taxi, das an sich zu den Massenverkehrsmitteln zählt, aber für individuelle Fahrten verwendet wird. In zahlreichen fremden Ländern hat es sich längst zum Linientaxi weiterentwickelt, das auf festen Linien mit dichten Fahrplänen verkehrt. Zwischenhalte werden nur so lang bedient, bis alle Plätze besetzt sind. Dann fährt der Wagen ohne Halt weiter, bis der erste Fahrgast aussteigen will. An jeder beliebigen Stelle kann ein anderes Taxi der gleichen Linie überholt werden. Die Reisegeschwindigkeit liegt infolgedessen recht hoch. Die Wagenfolge der kleinen Einheiten ist sehr dicht. Sie könnten auch auf besonderen Fahrspuren verkehren.

Besonders vorteilhaft wäre ein Verkehrsmittel, das die Eigenschaften der beiden Verkehrsarten in sich vereinigt und in den Aussengebieten wie ein Einzel-, in den Innengebieten aber wie ein Massenverkehrsmittel verwendet werden könnte. Ein derartiger Vorschlag ist die «Busbahn», die vor mehr als 15 Jahren zum Patent angemeldet wurde. Gewöhnliche Autobusse oder sogar Kleinbusse würden die Fahrgäste in den dünn besiedelten Wohngebieten sammeln. Am Rande des überlaste-

ten Gebietes würden sie zu Buszügen zusammengekoppelt. Die Züge würden auf besonderer Fahrbahn in der zweiten Ebene mit mechanischen oder elektrischen Schienen geführt, vielleicht auch ferngesteuert. In den Innenstädten würden sie wie Schnellbahnzüge verkehren. Die Zugbildung würde die Leistungsfähigkeit der stark befahrenen Spuren in den Kerngebieten bedeutend erhöhen.

Eine andere Lösung wäre die «Auto-Bahn». Auf einer kreuzungsfreien Fahrspur können im äussersten Fall etwa 2500 Personenwagen/h verkehren. Würden diese zu einem Zug verbunden, so würden die Zwischenräume zwischen den Wagen wegfallen. Bei 60 km/h könnten 12000 Fahrzeuge/h über eine Spur rollen. Mit Hilfe solcher Autozüge wäre also eine grosse Leistungssteigerung für alle Strassen denkbar, aber um den Preis der Freizügigkeit. Die Zugbildung wäre sehr schwierig. Kein Wagen könnte mehr nach Belieben ein- oder ausscheren. Ein solcher Zwang sollte daher nur auf die störendsten Engpässe beschränkt werden. Das sind Kreuzungen und Knotenpunkte.

Vor den Kreuzungen fahren die Personenwagen zu dichten Kolonnen auf. Bei Aufleuchten des grünen Signals setzen sie sich nacheinander eines um das andere in Bewegung. Sie durchfahren den Kreuzungsbereich mit erheblichen Abständen, so dass die Grünzeit nur zum Teil ausgenutzt wird. Wird jedoch die Kolonne vor der Kreuzung zusammengekoppelt und nach dem Verlassen der Kreuzung wieder aufgelöst, so kann die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes entsprechend stark erhöht werden. Wenn es gelänge, die Frage der Koppelung und Steuerung solcher Autozüge zu lösen, könnten ausserordentlich hohe Beträge für die Verbreiterung vieler städtischer Strassen und für kreuzungsfreie Knoten in mehreren Ebenen eingespart werden.

Nach Lage der Dinge ist nicht zu erwarten, dass irgendein neuartiges Verkehrsmittel die Verkehrsnot rascher und wirksamer beseitigen wird als die vorhandenen. Deshalb sollten die Fragen des Verkehrs, des Betriebs, der Wirtschaftlichkeit und nicht zuletzt des Zusammenwirkens mit der Stadt-, Regional- und Landesplanung in den Vordergrund gerückt werden. Die wichtigste Aufgabe besteht darin, die Betriebstechnik zu verbessern und weiterzuentwickeln. Wenn es nicht gelingt, ein überall verwendbares «Einheits»-Verkehrsmittel wie die oben erwähnte «Auto-Bahn» zu entwickeln, müssen die Massenverkehrsnetze stärker dem Einzelverkehrsbedarf, die Einzelverkehrsmittel mehr dem Massenverkehr angepasst und das Umsteigen zwischen beiden weiter verbessert werden.

Adresse des Verfassers: Prof. Dr.-Ing. habil. Kurt Leibbrand, D-6000 Frankfurt 50, Rudolf-Hilferding-Strasse 17.

Präsident a. D. Gustav Schneider 75 Jahre

DK 92

Am 31. Januar wird Dr.-Ing. Dr. h. c. sc. techn. ETH Gustav Schneider, der seine Laufbahn als Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Freiburg i. Br. vollendete, seinen 75. Geburtstag feiern. Er verfolgt noch mit grossem Interesse alles, was am Hoch- und Oberrhein geschieht. Dies ist angesichts seiner jahrzehntelangen, intensiven Arbeit für den Rhein nicht zu verwundern. Der Oberrhein, welcher seit mehr als 150 Jahren den Wasserbauingenieuren der Anliegerstaaten grosse Aufgaben gestellt hat, nahm auch ihn während mehr als 30 Jahren in seinen Bann. In einem wesentlichen Teil seiner Tätigkeit erlebte er Entwurf, Bau und Beendigung der Rheinregulierung Strassburg/Kehl-Istein, eines Gemeinschaftswerkes Deutschlands, Frankreichs und der Schweiz. Die Durchführung dieser Arbeiten am Rhein fiel in eine Zeit grösster politischer Spannungen vor, wäh-

rend und nach dem Zweiten Weltkrieg und war deshalb mit vielen Schwierigkeiten beladen. Dank Schneiders zähem Willen und seinem geduldigen, steten Bemühen konnte mit Einsatz schweizerischer Hilfe das Unternehmen dennoch zu Ende geführt werden.

Noch während diese Arbeiten im Gange waren, stellten sich neue grosse Aufgaben, die durch den Bau des französischen Seitenkanals bedingt waren. Dr. Schneider war gemeinsam mit den Referenten des Bundesministeriums für Verkehr und des Landes Baden-Württemberg an führender Stelle tätig bei der Vorbereitung des Projektes «Ausbau des Oberrheins zwischen Breisach und Strassburg», dessen Ausführung dann im Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Frankreich vom Oktober 1956 beschlossen wurde. Die Bauarbeiten in diesem Abschnitt sind, was den

Rheinstrom selbst betrifft, inzwischen abgeschlossen, während die Folgemaßnahmen und Auswirkungen in den angrenzenden Gebieten der beiden Uferstaaten noch einige Jahre Beobachtung und entsprechende Massnahmen erfordern werden.

Heute, da Planung und Bau der Staustufen Gamsheim und Iffezheim nach dem deutsch-französischen Vertrag vom Juli 1969 im Gange sind, darf der besonderen Verdienste gedacht werden, die Dr. Schneider sich um das Werden eines guten Verhältnisses zwischen den beiden Nachbarstaaten am Oberrhein erworben hat. In Anerkennung seiner Leistungen ist ihm am 2. März 1970 von der Französischen Republik das Ritterkreuz des nationalen Verdienstordens verliehen worden.

Es darf dem Jubilar an seinem Ehrentag erneut zum schönen Bewusstsein werden, dass er lange Jahre in schwerer Zeit für bedeutende Wasserbauaufgaben am Oberrhein an leitender Stelle tätig sein und den Erfolg seiner Arbeit erleben konnte.

Dr.-Ing. Graewe, Freiburg i. Br.

Umschau

Dokumentation zum Umweltproblem Luft. Einen Literatur-Index zum Themenbereich Luftverschmutzung – Luftreinhaltung, wie es ihn in dieser Art bisher nicht gab, hat der Verein Deutscher Ingenieure (VDI) jetzt unter dem Titel «VDI-Dokumentation Reinhaltung der Luft – Selecta International» vorgelegt. In der soeben erschienenen 180-seitigen Ausgabe für das Jahr 1969, die sich auf die systematische Auswertung von 37 deutschen, 20 europäischen und 20 nordamerikanischen Fachzeitschriften einschliesslich der darin rezensierten Buchveröffentlichungen stützt, werden 1621 Quellen in einer neuartigen Form erschlossen, die es Wissenschaftlern und Fachleuten aller Disziplinen ermöglicht, unter den verschiedenartigsten Fragestellungen Zugriff zu den neueren Veröffentlichungen auf dem Gebiet der Luftreinhaltung zu gewinnen. Angesichts einer für den einzelnen inzwischen unübersehbaren Flut von Publikationen zu Fragen der Luftqualität glaubt der VDI, Wissenschaft, Forschung und Entwicklung mit dieser Dokumentation eine wichtige und befruchtende Arbeitsunterlage an die Hand geben zu können. Sobald die Register für die Jahre 1970 und 1971 vorliegen, wofür die Vorarbeiten bereits geleistet sind, werden mehr als 8000 Veröffentlichungen zum Umweltproblem Luft aufgeschlossen sein. Die Grundlage für diesen Index bildet das seit 1969 unter gleichem Titel erscheinende Literatur-Informationsblatt des VDI. Es erschien im ersten Jahr viermal, kam 1970 neunmal heraus und wird seit diesem Jahr monatlich veröffentlicht. Für den Fachmann sei erwähnt, dass das Register nach dem System der abgewandelten Facettenklassifikation entwickelt wurde und deshalb universell brauchbar ist.

DK 577.4.004.4:614.71

Tragbarer Sauerstoffmesser. Eine tragbare Ausführung eines von der Forschungsstätte der britischen Atomenergiekommission (UKAEA) entwickelten Hersh-Sauerstoffmessers wurde jetzt von einer westenglischen Firma herausgebracht, die in UKAEA-Lizenz Instrumente zur Messung der Sauerstoffkonzentration herstellt. Das nur 6,35 kg schwere Gerät ist leicht tragbar und kann auf engstem Raum benutzt werden. Es soll eine schnelle Anzeige der Sauerstoffkonzentrationen geben; die Verwendung von Nickel-Kadmium-Batterien ermöglicht wochenlangen Instrumentenbetrieb bei maximalem Stauerstoffpegel und häufiger Eichung, bevor eine Neuaufladung erforderlich wird. Es sind vier Modelle lieferbar, die es ermöglichen, in einer Vielzahl von Gasen, einschliesslich Azetylen, schwankende Sauerstoffkonzentra-

Die Schweiz ist Dr. Schneider zu besonderem Dank verpflichtet, denn er hat vom Beginn der Bauarbeiten für die Rheinregulierung Strassburg/Kehl-Istein im Jahre 1930 an bis zu deren Vollendung 1963 an massgebender und leitender Stelle vor, während und nach dem Kriege die ganze Verantwortung für dieses Gemeinschaftswerk, an dessen Kosten die Schweiz mit 60 % beteiligt war, getragen. Ihm ist es zu verdanken, dass die Bauten den Krieg überlebt haben und dass die Regulierung, die für die Entwicklung unserer Schifffahrt nach Basel von entscheidender Bedeutung war, zu einem guten Ende geführt werden konnte. In politisch ausserordentlich schwieriger Zeit hat Dr. Schneider durch seine kompetente und zugleich konziliante Art bewirkt, dass diese Arbeit trotz der latenten Spannungen erfolgreich abgeschlossen werden konnte.

Wir verbinden mit den Gratulationen zu seinem Jubiläumstag unseren herzlichen Dank für sein Lebenswerk und wünschen ihm noch manches Jahr guter Gesundheit.

Dipl. Ing. W. A. Miescher, Basel (Reinach BL)

tionen zu messen. Die Instrumente erfassen die Messbereiche 0 bis 10, 0 bis 100 und 0 bis 1000 ppm. Das Traginstrument ergänzt die vorhandene Serie der Hersh-Sauerstoffmesser, die auch ein Modell enthält, das in ultrareinen Gasen geringste Sauerstoffkonzentrationen bis 1 ppm feststellt.

DK 546.21:53.083

Ein dieselelektrischer Autokran mit einer Tragfähigkeit von 170 t wurde kürzlich von Coles Cranes Ltd. auf den Markt gebracht. Wahrscheinlich ist es der grösste bisher in Grossbritannien hergestellte Autokran. Er trägt die Bezeichnung «Colossus» und ist im Bild mit einem 52,5 m

Der Coles-Colossus mit einer Tragfähigkeit von 170 t während eines Versuches auf dem Werkgelände

