

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 71 (1953)
Heft: 19

Artikel: Zehn Jahre Schweiz. Landesplanung
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-60550>

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: 15.03.2025

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

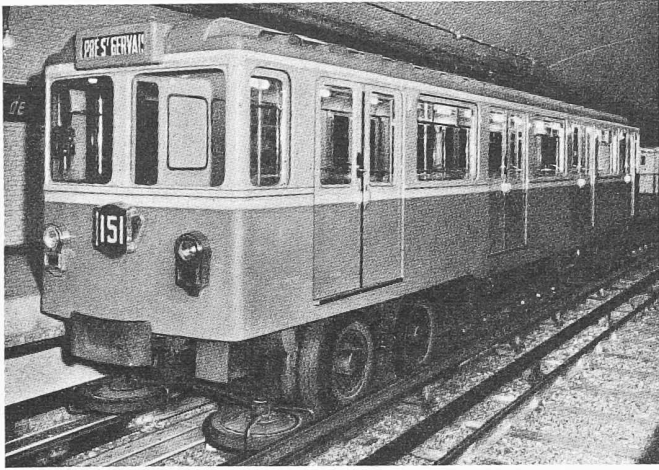


Bild 1. Der pneumereifte Triebwagen auf der Versuchsstrecke der Pariser Untergrundbahn

übrigen ist gemäss dieser Anordnung der Spurkranz an der seitlichen Führung des Radsatzes und damit des Fahrzeuges nicht mehr beteiligt. Die Seitenführung übernehmen horizontal liegende Führungsräder 3, die an einer seitlichen Schiene 4 anlaufen. Es ist hier also eine Unterteilung in senkrecht laufende Tragräder und waagrecht laufende Führungsräder angeordnet, ebenso, wie sie kürzlich hier besprochen wurde²⁾. Der Unterschied liegt hier jedoch darin, dass bei der Anwendungsweise von Michelin erhebliche Momente auf die Seitenräder 3 einwirken, während dies bei der besonderen Anordnung gemäss Fussnote ²⁾ für ein «Schienenfahrzeug für hohe Fahrgeschwindigkeit» unterbleibt. Die Folge ist, dass ein solches Fahrzeug wie das hier gezeigte, nur mässige Geschwindigkeiten einhalten wird, wie das ja für eine Untergrundbahn vorläufig selbstverständlich ist.

Die Führungsräder 3 sind natürlich ebenfalls pneumereift. Wenn der Pneu eines Tragrades 1 luftleer werden sollte, sinkt dieses ab, wodurch das Spurkranzrad 5 zur vollen Auflage auf die Stahlschiene gelangt. Wenn der Pneu eines Seitenrades 3 luftleer werden sollte, übernimmt der Spurkranz des Spurkranzrades 5 die Seitenführung. Das Spiel zwischen Spurkranz und Stahlschiene beträgt 15 mm.

Der Triebwagen von 19,5 t Leergewicht weist zwei zweiachsige Drehgestelle auf. Der Antrieb ist vollelektrisch (System Glaeuzer Spicer). An jedem Drehgestell sind vorn und hinten je zwei seitliche Führungsräder angeordnet, die mit Hebeln und Traversen gegen das Drehgestell abgestützt sind, also ausser dem Pneu keinerlei Federungselemente aufweisen. Das in der Gleiskrümmung anlaufende Seitenrad lenkt somit das Drehgestell in die Kurve ein und führt es.

Es war nun interessant zu sehen, wie sich das Fahrzeug bei der Probefahrt verhielt. Zunächst fiel natürlich die grosse akustische Ruhe auf, die gerade für eine Untergrundbahn notwendig und zweckmässig ist. Dann war aber auch die kinematische Ruhe des Fahrzeuglaufes im Gleis völlig überzeugend, was natürlich bei einer Höchstgeschwindigkeit von nur 56,4 km/h nicht anders zu erwarten war, was aber bei den kleinen Krümmungsradien einer Untergrundbahn (in vorliegendem Falle bis auf 75 m herunter) immerhin wesentlich ist.

²⁾ SBZ 1952, Nr. 46, S. 655*.

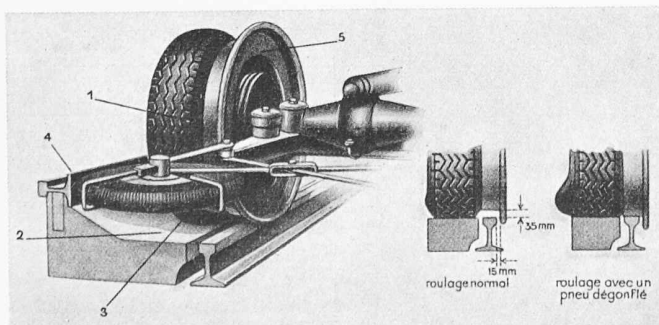


Bild 2. Anordnung der Trag- und Führungsräder. 1 Tragrad, 2 Laufbahn zu 1, 3 Führungsräder, 4 Führungsschiene, 5 Spurkranzrad

Weiterhin sind natürlich bedeutend die möglich werdende Gewichtseinsparung des Waggons (19,5 t gegen 40 t des vergleichsfähigen Métro-Wagens), die grössere Schonung des gesamten Konstruktionsverbandes und der etwa dreimal grössere Reibungskoeffizient, der die mittlere Beschleunigung des Fahrzeuges auf 1,2 m/s² (gegenüber 0,65 beim Normalfahrzeug) und die mittlere Verzögerung auf 1,4 m/s² (gegenüber 0,75) ansteigen lässt. Weiterhin ist nicht uninteressant, dass Steigungen von 150 ‰ ohne Schwierigkeit befahren werden könnten.

Es ist zweifellos hier ein weiterer Fortschritt im Hinblick auf die pneumereiften Leichtfahrzeuge der Eisenbahn gemacht worden, um die sich Michelin seit der ersten Probefahrt einer «Micheline» im Jahre 1931 grosse Verdienste erworben hat.

Dr. Rudolf Meyer, Oberingenieur, Zürich

Zehn Jahre Schweiz. Landesplanung

DK 711.3 (494)

Am 26. März 1943 wurde in Zürich die Schweizerische Vereinigung für Landesplanung gegründet. In umfassender Weise hat bei diesem Anlass Bundesrat Dr. K. Kobelt das Ziel einer schweizerischen Landesplanung wie folgt umrissen: «Sinnvoll ist die Nutzung und Bebauung unseres Landes dann, wenn sich alle Einzelmassnahmen harmonisch einfügen in ein Gesamtwerk, und wenn dieses Gesamtwerk geeignet ist, die Kulturwerke des Volkes zu mehren und seine gemeinsame Wohlfahrt zu fördern. Das ist das Ziel der Landesplanung, bei allen Massnahmen der Nutzung und Bebauung des Bodens den Kampf gegen Willkür, Selbstsucht und Rücksichtslosigkeit zu führen, und die allgemeinen Interessen den Einzelinteressen überzuordnen.» In ihrem zehnjährigen Bestehen hat sich die Tätigkeit der Vereinigung mehr und mehr auf dieses Ziel ausgerichtet, und sie darf denn auch auf eine Reihe beachtenswerter Erfolge zurückblicken.

In ihren Anfängen hatte sie allerdings zunächst einen ausgiebigen Kampf gegen mancherlei Vorurteile zu führen. Zu den hartnäckigsten zählte die weitverbreitete Meinung, die Landesplanung sei eine besonders geschickt getarnte Form von Planwirtschaft und führe geradewegs zur Diktatur. Aber auch jenseits dessen stiess sie mancherorts auf unverhohlenen Misstrauen, schien doch ihre Zielsetzung allzu umfassende Ansprüche anzumelden. Eine geduldig geführte Aufklärungsarbeit räumte allmählich diese Widerstände aus dem Weg. Fachkurse halfen eine erste Planungsequipe zu schaffen, die sich alsdann an die ersten Ortsplanungen heranwagte. Vorträge und Schrifttum trugen die landesplanlichen Gedankengänge in immer weitere Kreise, ein gross angelegter Schülerwettbewerb erfasste die Schuljugend und die Lehrerschaft, und die ersten Planungsarbeiten trugen mehr als alles andere dazu bei, vor allem auch die Gemeinden von der Nützlichkeit der neuen Institution zu überzeugen.

Gleichzeitig wurde eifrig an der Schaffung einer für schweizerische Verhältnisse angemessenen Anwendung der Planung gearbeitet. Wertvolle Vorarbeit leistete in dieser Hinsicht die Schweizerische Landesplanungskommission, die als Vorgängerin der Vereinigung für Landesplanung zu gelten hat. Ihr Bericht über Regional- und Landesplanung in der Schweiz, erschienen in der volkswirtschaftlichen Schriftenreihe des Delegierten für Arbeitsbeschaffung, enthält den eigentlichen ideellen und methodischen Grundstock, auf dem später weiter gebaut werden konnte. In gleicher Weise hatten private Fachleute vorgearbeitet, die eigentlichen Pioniere der Landesplanung in der Schweiz, wozu, um nur einige zu nennen, der ehemalige Zürcher Stadtbaumeister K. Hippenmeier, der Genfer Martin, der Basler H. Bernoulli, der Zürcher Kantonsbaumeister H. Peter, der bekannte Berner Regionalplaner Bodmer gehören, und vor allem auch Nationalrat Armin Meili, welcher der Vereinigung für Landesplanung seit ihrem Bestehen als Präsident vorsteht.

Die Landesplanung hat in der Schweiz verhältnismässig spät Eingang gefunden. Lange Zeit vorher nahm sie in England ihren Anfang. Bereits um die Jahrhundertwende wurde in England die erste New Town, Letchworth, nach landesplanlichen Gesichtspunkten geplant und gebaut. Die englische Landesplanung verzeichnet denn auch gegenüber der schweizerischen einen bedeutenden Vorsprung, und es war daher nur gegeben, wenn sich die schweizerische Landesplanung zunächst an das englische Vorbild anlehnte. Die Eigenart des staatspolitischen Aufbaues und der ausgeprägte Regionalis-

mus unseres Landes erforderten jedoch manche Anpassung der Methoden und Richtlinien, und in verhältnismässig kurzer Zeit hat sich die schweizerische Landesplanung emanzipiert und einen eigenen Weg eingeschlagen, der unsern Verhältnissen besser angepasst ist. Nicht nur die merkwürdige Stellung als halböffentliche Institution, sondern auch die bewusste Heranziehung der Bürgerschaft zu Orts- und Regionalplanungen in Diskussionsversammlungen und die Mitwirkung repräsentativ zusammengesetzter Planungskommissionen charakterisieren das typisch Schweizerische. Darüber hinaus ist es ebenfalls bezeichnend, dass verschiedene wichtige Postulate der Landesplanung nur auf freiwilliger Basis in die Tat umzusetzen sind, weil Rechtsgrundlagen fehlen und auch nicht angestrebt werden. Das heisst nun nicht, dass vor allem die Orts- und Regionalplanung nicht noch besserer Rechtsquellen bedürften. In mancherlei Hinsicht sind die bestehenden Baugesetze und Einführungsgesetze zum ZGB, auf die sich die Planung in der Regel vor allem stützen muss, reichlich veraltet. Wenn trotzdem vieles erreicht wurde, geschah dies nur dank der Einsicht der Stimmbürger, die gelegentlich Ortsplanungen auch dann zustimmten, wenn die kantonalen Rechtsgrundlagen für einzelne Bestimmungen unzureichend schienen. Häufig ist die technische Regelung der rechtlichen Voraussetzungen, und es ist nun heute zweifellos der Zeitpunkt gekommen, wo die erprobten planlichen Vorkehren auch ihre eindeutige rechtliche Verankerung finden sollten.

Neben vielen Ortsplanungen (sie gehen an die tausend) sind auch eine beachtenswerte Zahl von Regionalplanungen durchgeführt worden, so die Regionalplanung im St. Galler Mittelrheintal, die Regionalplanung Luzern und Umgebung, Bern und Umgebung, Baden und Umgebung, verschiedene im Kanton Zürich u. a. m. Auf gesamtschweizerischem Gebiet nahm die Landesplanung in Fachgutachten zu verschiedenen Fragen Stellung, so zur Frage der Limmatschiffahrt und in neuester Zeit ebenfalls zur Hochrheinschiffahrt. In allen ihren Bestrebungen verfolgt sie beharrlich den Gedanken eines gesunden Interessenausgleiches. In diesem Sinne beschäftigte sie sich auch mit der Förderung wirtschaftlich wenig entwickelter Gebiete und geht daran, einen Beratungsdienst für Industrien einzurichten, die sich zur Ansiedlung in solchen Gebieten eignen.

Der Arbeitskreis der Landesplanung ist gross. Die Vereinigung für Landesplanung hat in ihrem zehnjährigen Bestehen nur Teile ihres Programms in Angriff nehmen und auch von diesen nur Teile verwirklichen können. Ihre Aufgabe ist indessen auf lange Sicht gerichtet, und obgleich sie auf verschiedene Erfolge verweisen kann, ist ihr das Erreichte nur Ausgangspunkt für weitere und grössere Aufgaben, wie sie in der eingangs zitierten Rede von Bundesrat Kobelt als Ziel umrissen wurden.

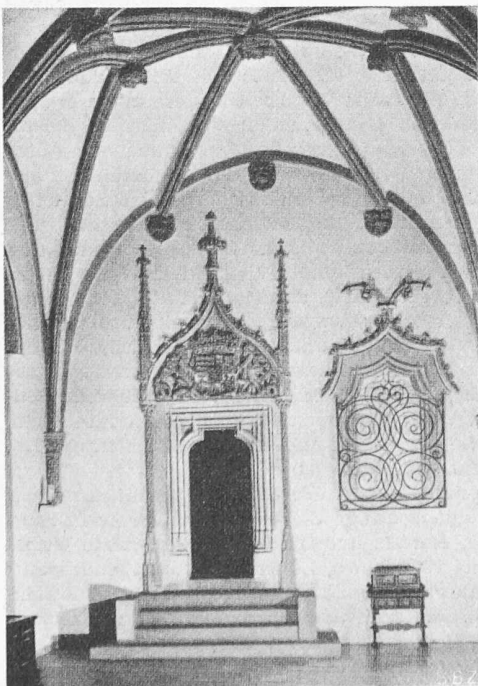


Bild 1. Im Rathaus von Breslau, erbaut im 14. Jahrhundert, beschädigt 1945, wiederhergestellt 1946/50



Bild 2. Teilstück des Palastes in Wilanow bei Warschau, erbaut 1678 bis 1694. Arch. A. LOZZI

Polnische Architektur

DK 72 (438)

Im Volkshaus in Zürich ist von der Vereinigung «Kultur und Volk» eine Ausstellung «Neue Polnische Architektur» veranstaltet worden, die einen Querschnitt durch den seit 1945 stattfindenden Wiederaufbau vermittelte. Aus gelegentlichen Veröffentlichungen und Reiseberichten war bekannt geworden, dass der Aufbau des Zerstörten grosse Fortschritte macht. Man entnahm diesen Darstellungen, dass die Polen Meister im Wiederherstellen der historisch und künstlerisch wertvollen Baudenkmäler sind, dass sie die Details der alten Bauten mit Liebe pflegen und dass sie, wo Altes unwiederbringlich verloren ist, erhalten gebliebene Einzelheiten sorgfältig und geschickt in ihre neuen Bauten einzugliedern verstehen¹⁾. Man vernahm aber auch, dass Neues — hauptsächlich die Bauten des Staates, aber auch Wohnungen — in ähnlichen Monumentalformen erstellt werden, wie das gegenwärtig in der Sowjetunion der Fall ist und in den Zeiten der Diktatur in Deutschland und Italien der Fall gewesen ist. Es war äusserst interessant, die Berichte in der Ausstellung zu überprüfen und sie bestätigt zu finden. Erstaunlich, wie zwei anscheinend so extreme politische Richtungen wie Nationalsozialismus und Kommunismus die gleichen Mittel verwenden können, um den Bauten ihres Regimes den Ausdruck der Macht zu verleihen. Aus dem Katalog der Ausstellung geben wir den Lesern einige Bilder bekannt.

MITTEILUNGEN

Schweizer Baumuster-Centrale in Zürich. Anfangs April d. J. ist der neue Ausstellungs-Katalog der Baumuster-Centrale erschienen, und am 15. April fand die Generalversammlung der Genossenschaft statt, in welcher Arch. R. Christ (Basel) als neuer Genossenschafter aufgenommen wurde. Die Verwaltung liegt nach wie vor in den Händen der Architekten W. Henauer (Präsident), C. D. Furrer und F. Scheibler, die Geschäftsführung bei Arch. M. Helbling. Die SBC ist nicht auf Schweizerprodukte beschränkt, sondern sie zeigt alles, was auf dem Schweizer Baumarkt erhältlich ist. Die anlässlich der Generalversammlung durchgeführte Besichtigung bot viel neues Ausstellungsgut, so dass sich im Anschluss an unsere letztjährige Berichterstattung (Nr. 2, S. 27*) eine summarische Aufzählung rechtfertigt: Raum der elektrischen Küchenherde; Xpelair-Abluft-Ventilator für Küchen, der unmittelbar in die Fensterscheibe eingesetzt wird, so dass keine Spitzarbeiten nötig sind; Pressholz-Hohlkehlen für Linoleumböden; Linoleum mit Diagonalmuster; Kunstleder-Stuhlbezug; Abwaschröge aus Feuerton für Küchen, ebenso praktisch eingeteilt wie die stählernen; ein raumausnützender Kücheneckschrank von Alois Suter, Bern; Kunststoff-Fliesen DLW;

Stahlrohrmöbel mit weicher, wetterfester Sitzbespannung aus Kunststoff von Hochstrasser, Rütli; Kücheneinrichtungen von Bono, Niedergösgen; Weinflaschenwaben für den Keller aus Tuffstein; Wabensteine aus dem neuen Ziegelwerk der AG. Hunziker; Unterböden aus Schwammgummi; furnierte Korkböden usw. Zum Thema Küche wurde festgestellt, dass die vor einigen Jahren propagierte Einheitshöhe von 93 cm für Herd und Abwaschtrog sich nicht bewährt, indem die Ränder der Kochtöpfe auf dem Herd dabei für sehr viele Frauen zu hoch zu liegen kommen (vgl. die 1951, S. 417, 594 und 732 hier geführte Diskussion). Wie üblich, schloss sich der Besichtigung ein Nachtessen

¹⁾ Siehe L. BIRCHLER, Denkmalpflege im heutigen Polen, SBZ 1948, Nr. 49, S. 679*.