Die richtigen Arbeitshöhen bei Spültischen und Kochherden

Autor(en): **Hennig, R. / Burger, W.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 42

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-58945

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

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 Neubaues 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 Allgemeinbenützbarkeit opfern muss. Und dass das Geschirraufwaschen in sehr vielen Fällen von Kindern besorgt wird, sei den Betriebswissenschaftern 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 Oeffnen 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