

# Der II. internationale Strassenkongress in Brüssel 1910

Autor(en): **Wenner, V.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **55/56 (1910)**

Heft 19

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-28792>

## **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.

samtgewicht dürfte 46 t betragen. Der Gesamtradstand ist zu 9,6 m, der Durchmesser der Laufräder zu 850 mm, derjenige der Triebräder zu 1310 mm bemessen. Das elektrische Betriebssystem, das von den Chemins de fer du Midi in Aussicht genommen wurde, ist bekanntlich der einphasige Wechselstrom von  $16\frac{2}{3}$  Perioden und 12000 Volt Fahrdrachtspannung.

Auch für die Elektrifikation der Bahnstrecke Dessau-Bittersfeld<sup>1)</sup> der Preussisch-Hessischen Staatsbahnen wird seitens der A.-G. Brown, Boveri & Cie. eine Lokomotive geliefert. Diese in Abbildung 11 veranschaulichte Güterzuglokomotive, zu welcher die mechanische Ausrüstung

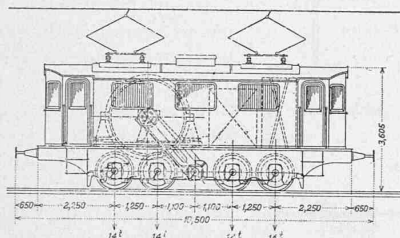


Abb. 11. Güterzuglok. für Dessau-Bittersfeld von Brown, Boveri & Co., Baden.

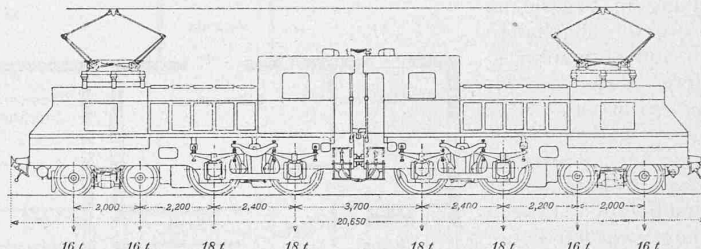


Abb. 12. Schnellzuglokomotive für die Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn von der E.-G. Alioth, Münchenstein.

seitens der Hannoverischen Maschinenbau A.-G. vorm. G. Egestorff geliefert wird, nutzt ihr Gesamtgewicht von 56 t auf vier festgekuppelten, von einem hochgelegenen 900pferdigen Déri-Motor aus mittels Pleuelstangen- und Blindwellen-Anordnung angetriebenen Triebachsen vollständig aus. Der Stundenleistung entspricht bei normal 25 km/std eine Zugkraft am Radumfang von 6500 kg. Der Gesamtradstand beträgt 4,5 m, der Triebraddurchmesser 1050 mm. Für das zu 15 periodigem Einphasenstrom bei 10000 Volt Fahrdrachtspannung festgesetzte elektrische Betriebssystem beträgt das Gewicht der elektrischen Ausrüstung 26 t.

Schliesslich haben nun auch die Elektrifikationsbestrebungen der Paris-Lyon-Méditerranée-Gesellschaft hier Erwähnung zu finden, für welche Bahn seitens der Elektrizitätsgesellschaft Alioth die in Abbildung 12 dargestellte, für eine Stundenleistung von 1800 PS gebaute Redresseur-Lokomotive nach System Auvert-Ferrand-Alioth ausgerüstet wurde. Diese aus zwei kurz gekuppelten Einheiten bestehende Lokomotive soll für den Schnellzugsdienst (bis 120 km/std) Verwendung finden; jede der Einheiten besitzt zwei Triebachsen und zwei zu einem Drehgestell zusammengefasste Laufachsen. Der Antrieb der Triebachsen erfolgt durch Gleichstrom-Motoren, die beidseitig federnd am Wagengestell aufgehängt sind und über elastische Kuppelungen mittels Kegelrädern bei einer Uebersetzung von 1:3 auf die Triebachsen einwirken. Der Normalgeschwindigkeit von 60 km in der Stunde entsprechend entwickelt diese Lokomotive, deren Gesamtgewicht bei einem Anteil der elektrischen Ausrüstung von 72 t den Betrag von 136 t erreicht, am Radumfang eine Zugkraft von etwa 8000 kg. Die Regelung der Motoren dieser Lokomotive, deren mechanische Ausrüstung von den Chantiers de la Buire, Lyon geliefert wurde, erfolgt durch Variation der Gleichstromspannung an den Klemmen der Redresseurs durch das einfache Mittel der Bürstenverschiebung, wofür ein besonderer Gleichstrom-Reglermotor dient, der von einer kleinen Umformergruppe gespeist wird und eine Feinregulierung der Feldstärke besitzt. Der Durchmesser der Triebräder der Lokomotive beträgt 1500 mm, derjenige der Laufräder 1000 mm, der grösste Raddruck 9 t. Auf der Strecke Cannes-Grasse, die für Betrieb mit Einphasenstrom von 13000 Volt und 25 Perioden eingerichtet ist, finden die Fahrversuche mit dieser eigenartig ausgerüsteten Lokomotive statt.

<sup>1)</sup> Band LIV, Seite 56.

## Der II. internationale Strassenkongress in Brüssel 1910.<sup>1)</sup>

Von Stadtgenieur V. Wenner in Zürich.

Die Verhandlungen des I. internationalen Strassenkongresses in Paris, im Jahre 1908, haben gezeigt, dass für die Sammlung der Ergebnisse aller Studien und Versuche inbezug auf die Verbesserung und Förderung des Strassenbaues, Unterhaltes, Verkehrs und Betriebs und zur Bekanntmachung und Verwertung der in der ganzen Welt gemachten und weiter zu machenden Erfahrungen auf diesem Gebiete

### Neuere schweizerische Lokomotiven für elektrischen Vollbahnbetrieb.

die Bildung eines ständigen internationalen Verbandes der Strassenkongresse notwendig sei, und es ist noch in der Schlussitzung jenes Kongresses am 17. Oktober 1908 ein dahingehender Antrag des Vertreters von Russland unter allgemeiner Zustimmung der ganzen Versammlung angenommen worden.

Da die Vertreter der verschiedenen Regierungen und Körperschaften jedoch noch keine weitem, über den I. Kongress hinausgehenden Kompetenzen hatten, wurde durch Beschluss vom 17. Oktober 1908 an die Spitze des Verbandes provisorisch eine internationale ständige Kommission gestellt, gebildet aus den Vorsitzenden und stellvertretenden Vorsitzenden des Generalbureaus des I. internationalen Strassenkongresses. Diese internationale ständige Kommission sollte ihrerseits von einem ständigen, provisorischen Bureau, das seinen Sitz in Paris hat, geleitet werden. Jedes Land ist in diesem Bureau durch ein oder zwei Mitglieder der ständigen Kommission vertreten. Die Vorlagen des Bureau werden bearbeitet, vorbereitet und ausgeführt von einem Geschäftsausschusse, der seinen Sitz in Paris hat und aus drei Mitgliedern besteht: den Herren Lethier, Inspecteur général des ponts et chaussées, Vorsitzender, Ballif, Vorsitzender des Touring-Clubs von Frankreich, stellvertretender Vorsitzender, und Mahieu, Ingenieur des ponts et chaussées, Generalsekretär.

Die internationale ständige Kommission wurde mit der Abfassung der Satzungen des internationalen ständigen Verbandes der Strassenkongresse und mit der sofortigen Inkraftsetzung dieser Satzungen beauftragt, desgleichen mit der Veranstaltung des nächsten Strassenkongresses, dessen Abhaltung für 1910 in Brüssel, vorgesehen wurde.

Im Verfolge dieses Beschlusses hat das ständige Bureau in Paris sofort die Satzungen des internationalen ständigen Verbandes der Strassenkongresse unter Anlehnung an die Statuten der bereits bestehenden ständigen Verbände der Schiffahrtskongresse und der Strassenbahnkongresse ausgearbeitet; diese sind am 29. März 1909 in der ersten Sitzung des ständigen Verbandes genehmigt worden.

Der Verband setzt sich aus den Delegierten der Regierungen und Körperschaften der verschiedenen Länder, die einen jährlichen Beitrag an den Verband zahlen und aus Einzelmitgliedern zusammen. In der ständigen Kommission hat jedes Land Anspruch auf je einen Vertreter für je 1000 Fr. seines Gesamtjahresbeitrages und im

<sup>1)</sup> Wegen Stoffandrang leider etwas verspätet.

ständigen Bureau auf je einen Vertreter für je 5000 Fr. Jahresbeitrag. Die schweiz. Eidgenossenschaft ist schon in der ersten Sitzung der ständigen Kommission am 29. März 1909 dem Verbands mit einem Jahresbeitrag von 3000 Fr. beigetreten und hat demnach das Recht auf drei Vertreter in der ständigen Kommission und einen Vertreter im ständigen Bureau. Der Bundesrat hat als Vertreter der Schweiz in der ständigen Kommission ernannt die Herren *A. v. Morlot*, Eidgen. Oberbauinspektor in Bern, *P. Etier*, Chef des Departements der öffentl. Arbeiten des Kantons Waadt in Lausanne und *V. Wenner*, Stadtingenieur in Zürich. Herr *v. Morlot* ist gleichzeitig Mitglied des ständigen Bureaus.

Die Vorbereitungen für den II. internationalen Strassenkongress, der auf Einladung der belgischen Regierung mit Rücksicht auf die Weltausstellung in Brüssel im Jahre 1910 abgehalten werden sollte, waren so gefördert, dass in der Sitzung vom 29. März 1909 bereits die Tagesordnung für denselben und das Programm der zu behandelnden Fragen genehmigt werden konnten. Diese wurden in zwei Gruppen geteilt, deren erste wieder zwei Unterabteilungen erhielt, sodass sich folgende Einteilung für den zu behandelnden Stoff ergab:

**I. Sektion: Bau und Unterhalt.** A. Bau und Unterhalt ausserhalb der grossen Städte (Frage 1 bis 3). B. Bau und Unterhalt innerhalb der grossen Städte (Frage 4 bis 6).

**II. Sektion: Verkehr und Betrieb** (Frage 7 bis 9).

Der Kongress hat in den Tagen vom 31. Juli bis 7. August dieses Jahres stattgefunden und war von etwa 1900 Delegierten und Mitgliedern von 31 Staaten besucht. In der am 30. Juli vormittags, am Tage vor der Eröffnung des Kongresses abgehaltenen Sitzung der ständigen Kommission wurde von derselben der Jahresbericht 1909/10 des ständigen Bureaus entgegengenommen und verschiedene Beschlüsse inbezug auf die Organisation der Bibliothek, des Laboratoriums und der Berichterstattung an den zukünftigen Kongressen gefasst. Der Nachmittag desselben Tages vereinigte die Mitglieder der ständigen Kommission bei einer sehr schönen Auf-führung des Schauspiels „Le cloître“ von Verhaeren in den Ruinen des einstmaligen grossartigen Klosters Villers bei Brüssel.

Dem Generalsekretariate sind auf den Kongress hin über die verschiedenen Fragen 69 Berichte und 44 Mitteilungen eingereicht worden, sodass deren Gesamtzahl sich mit den zusammenfassenden Rapporten der Generalberichterstatter über die neun Fragen auf 122 Berichte beläuft.

Darunter sind aus der Schweiz zwei Berichte eingereicht worden, der eine von Regierungsrat Etier in Lausanne über Frage 1 und der andere von Stadtingenieur Wenner und Strasseninspektor Schlaepfer in Zürich über die Frage 5. (Forts. folgt.)

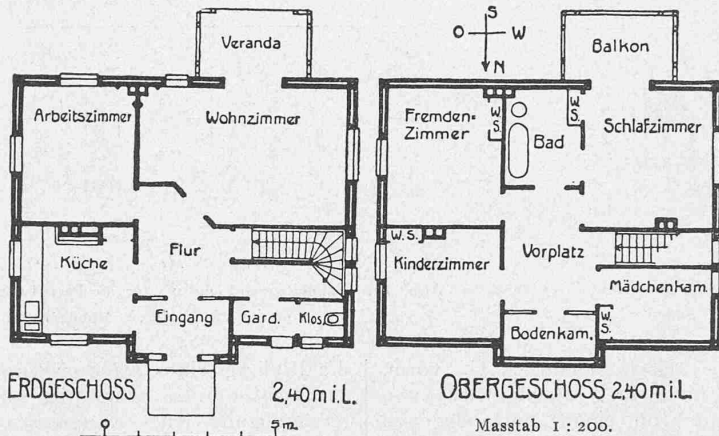
**Das Einzelwohnhaus der Neuzeit.**

(Mit Tafel 54).

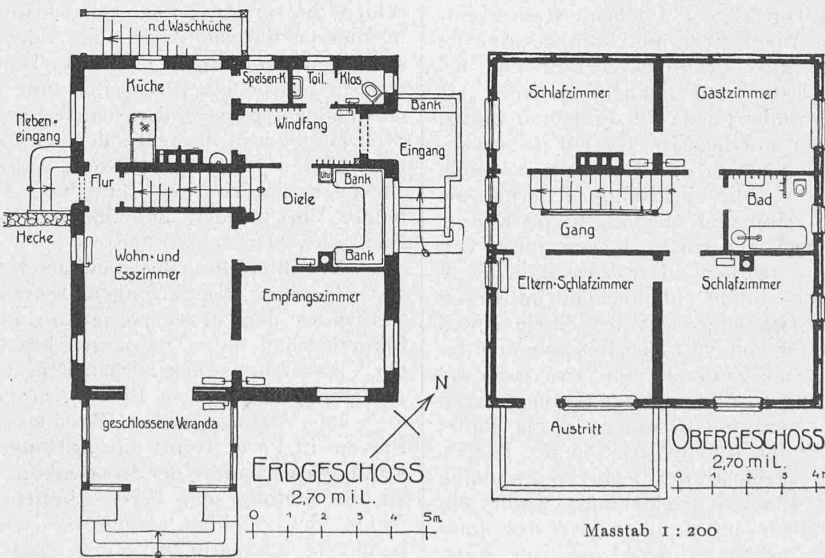
Vor drei Jahren<sup>1)</sup> hatten wir Gelegenheit auf ein Buch aufmerksam zu machen, das unter obigem Titel die Architekten Prof. Dr. *Erich Haenel* und Baurat Prof. *Heinrich Tscharmann* in Dresden im Verlage von J. J. Weber in Leipzig haben erscheinen lassen. Heute liegt von den gleichen Herausgebern der II. Band des Werkes vor, der in seiner gediegenen Ausstattung dem ersten völlig entspricht.<sup>2)</sup> Der Inhalt ist insofern erweitert worden, als die Herausgeber nicht nur Einzelhäuser, sondern auch Einfamilienhäuser in Paaren, Reihen und Gruppen mit aufgenommen haben, dadurch der Erkenntnis Rechnung tragend, dass diese Bauarten dem zu erstrebenden Ziel einer wirtschaftlichen Wohnungsreform auch für den Minderbemittelten näher kommen als das freistehende Einzelwohnhaus.

Diese ausserordentlich wichtige Erkenntnis, die sich merkwürdigerweise beim Laien mancherorts nur schwer durchsetzt, veranlasste Haenel und Tscharmann ihrem Buche eine Einleitung voranzuschicken, in der sie einen knappen und klaren Abriss der Entwicklung des Städtebaues, der Städtebaukunst und schliesslich der Grundsätze neuzeitlichen Städtebaues bieten. Das „Problem der Grosstadt“, die Entvölkerung des Landes und die gewaltige Konzentration der Menschen in den Städten, die zu völlig veränderten Lebensbedürfnissen und ganz neuen Wirtschaftsverhältnissen führten, werden anhand weniger markanter Zahlen vor Augen geführt. Auch über die alten landesherrlichen Bauordnungen aus der Zeit eines aufgeklärten Absolutismus, denen wir die grosse Ruhe und Einheitlichkeit mancher städtischer Strassenbilder aus dem XVIII. Jahrhundert verdanken, mit ihren Vor- und Nachteilen, wird berichtet. Natürlich kommt hierbei auch das Kapitel der Bebauungspläne zur

Erörterung; in welcher eindrucksvoller und auch dem Laien verständlicher Weise Haenel und Tscharmann dies tun, mag an folgenden kurzen Textproben gezeigt werden.



Landhaus Laren, Holland. — Architekt *H. P. Berlage*, Amsterdam. Aus: Haenel & Tscharmann «Das Einzelwohnhaus der Neuzeit». II. Band.



Wohnhaus bei Dresden. — Arch. Prof. *Heinr. Tscharmann*, B. D. A., Dresden. Aus: Haenel & Tscharmann «Das Einzelwohnhaus der Neuzeit». II. Band.

<sup>1)</sup> In Band I, S. 292 und ff. mit Text- und Illustrationsproben.  
<sup>2)</sup> Siehe unter Literatur auf S. 260 dieses Heftes.