

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **108 (1990)**

Heft 13

PDF erstellt am: **13.09.2024**

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>

Zuschriften

Güterverkehr auf der Schiene

In Heft 5 Ihrer Zeitschrift vom 5. Febr. 1990 ist ein Artikel «Schweizer Huckepack-Doppelkorridor für Europas Transitverkehr» aus dem SBB Magazin 1/90 abgedruckt. (...)

Das System «Huckepack» ist eine vorläufige, mit manchen Mängeln behaftete Notlösung. Folgende Nachteile sind aufzuzählen:

- Die Tunnelquerschnitte reichen nur teilweise aus für das Eckmass der aufgeladenen LW oder Sattelaufleger.
- Um den Nachteil der ungenügenden Tunnelquerschnitte zu beheben, soll deren Masse durch aufwendige Bauarbeiten vergrössert werden.
- Es wird sehr viel totes Gewicht (Tara) mitgeschleppt; das Transportvolumen pro Eisenbahnwagen ist ungenügend.
- Um den Teil der verkehrenden Lastwagen, die nicht das grösste Eckmass erreichen, heute schon transportieren zu können, werden Spezial-Eisenbahnwagen mit kleineren Rädern verwendet. Deren Radabnutzung ist stärker als normal, der Laufwiderstand erhöht.
- Die Frage des Mitreisens der Chauffeure ist nur teilweise gelöst; nicht überall kann am jenseitigen Übergangsbahnhof eine neue Mannschaft den ankommenden LW übernehmen.
- Die Bahn bietet mit dem Huckepack-Angebot dem LW-Strassenverkehr eine Ausweichmöglichkeit (Nacht- und Sonntagsfahrverbot, Witterungseinflüsse), welche den Betrieb der Camions erleichtert und somit die Benutzung der Bahn weniger wünschbar erscheinen lässt. Der Strassenverkehr kann ungehindert weiter rollen.

Eine wirklich kostensparende und den Kundenbedürfnissen angepasste Lösung ist die konsequente Verwendung von internationalen Containern, wobei wegen der Abmessung der genormten Verladepaletten die um einige Zentimeter breitere Ausführung als «Binnencontainer» bezüglich Ausnutzung des Innenraumes vorteilhaft ist. Unsere schweizerischen Bundesbahnen haben – gemäss Pressemeldung vom 17. Aug. 1989 – nach langen Jahren der Darlegung dieser Ideen von aussen nun die neuen Möglichkeiten erkannt und setzen mit dem Konzept «Cargo 2000» voll auf das System: Die Güter werden mit den Containern von Haus zu Haus befördert, an den Stationen steigen sie um wie Reisende. So kann der Transport ohne Handhabung der einzelnen Stücke vom Versender zum Empfänger mit Linienzügen nach Fahrplan erfolgen. Bei grossen Gütern (bisher Wagenladungsverkehr) ist dies für die Bahn besonders einfach, denn sie nimmt den Container beim Absender an und gibt ihn ungeöffnet beim Empfänger wieder ab. (...)

Der entscheidende Vorgang bei dieser kostensparenden Transportart ist das «Umsteigen» der Container vom Versender auf den Bahnwagen, vom Strassenfahrzeug auf den

Bahnwagen und umgekehrt mit Hilfe von Perrons wie bei Personen; und dies unter dem stromführenden Fahrleitungsdraht. (...) Nach Äusserung der zuständigen Stelle der Bundesbahnen darf angenommen werden, dass noch in der ersten Hälfte des Jahres 1990 die Aufträge für die Erstellung der Verladegeräte und die Durchführung von Umsteige-Demonstrationen mit Bahn- und Strassenfahrzeugen erteilt werden.

Die bereits bekannten Container-Verlade-Einrichtungen mit Kranen, fahrbaren Auslegern usw. sind für einen kostensparenden Bahnbetrieb nicht geeignet, denn sie erfor-

dern das Entfernen von Fahrleitungen an den Umsteigestellen. Um solche bereitzustellen, müssen umfangreiche Änderungen an den Fahrleitungen der zum Verlad bestimmten Stationen ausgeführt werden, was die Einsatzmöglichkeiten der Container entscheidend einschränkt. An diesen Stationen müssten zudem dieselgetriebene Verschiebe-Einrichtungen für die Linienzüge bereitstellen, deren Vorhalten wesentliche Fixkosten verursachen würde. (...)

Es ist zu hoffen, dass die Projektüberlegungen nun realisiert und ohne weitere Verzögerungen in die Tat umgesetzt werden.

Hans Osann, Wädenswil

(Leicht gekürzt durch die Red.)

Ausstellungen

«Zweimal Bauhaus in Wien – Franz Singer und Friedl Dicker»

Zur Ausstellung im Architekturmuseum in Basel

Im Rahmen des Architektursymposiums 1988 in Wien «Vermischte Konturen – gelöschte Spuren, Faschismen, Exil und Widerstand in der Architektur um 1938» wurde, erstmals nach der Ausstellung in Darmstadt 1970, wieder auf das Schaffen *Franz Singers* (1896–1954) und *Friedl Dickers* (1899–1944) aufmerksam gemacht. Diesen beiden in der Schweiz relativ unbekanntem Künstlern eine Ausstellung zu widmen, bedeutet nicht nur ein wichtiges Kapitel österreichischer Architekturgeschichte, sondern auch, sich einer Zeit zu erinnern, die trotz Wirtschaftskrise und politischen Unruhen eine der fruchtbarsten Perioden europäischer Kulturgeschichte war.

Franz Singer und Friedl Dicker wurden beide in Wien geboren und stammen aus dem jüdischen Bürgertum. Schon frühzeitig werden ihre künstlerischen Begabungen gefördert. Sie besuchen die private Kunstschule von *Johannes Itten* in Wien. Von seiner Lehre fasziniert, folgen sie ihm nach Weimar ans Bauhaus. Nach ihrer Studienzeit am Bauhaus gründen Singer und Dicker die gemeinsame Werkstatt für Bildende Kunst G.m.b.H. in Berlin-Friedenau. Hier entstehen ihre ersten Entwürfe: Bucheinbände, Textilarbeiten, Bühnenbilder, Kinderspielzeuge und Kostüme. Es folgen Aufträge für Wohnungs- und Hauseinrichtungen sowie Möbelprototypen für ihre wohlhabenden Kunden. In ihrer Arbeit ergänzen sich die beiden ausgezeichnet. Singer entwickelt die Ideen: Funktionalität, optimale Raumnutzung, Kombination und Flexibilität der Möbel. Dicker perfektioniert diese Entwürfe mit ihrem optischen Talent: Sie experimentiert mit Farben und neuen Materialien, entwirft Stoffe und schafft die Atmosphäre in den neu eingerichteten Räumen. Anfang der dreissiger Jahre wird die Arbeitsgemeinschaft infolge verschiedener Ideologien je-

doch aufgelöst. Die starke politische Betätigung Dickers – sie ist überzeugte Kommunistin – führt zu ihrer Verhaftung und schliesslich zu ihrer Emigration nach Prag. Die neue Umgebung und die Eheschliessung mit *Paul Branders* 1936 bringen Veränderungen in ihr Leben, welche sich vor allem in ihren Maleien ablesen lassen. 1942 wird sie mit ihrem Mann ins Konzentrationslager nach Theresienstadt deportiert. In ihrer Arbeit, den Kindern heimlich Zeichenunterricht zu erteilen, entfaltet sich Dickers menschliche Grösse vollends: Rund 600 Kinderzeichnungen lassen die Idee des Bauhaus-Vorkurses von *Itten* erkennen, der für Dickers pädagogisches Wirken richtungweisend wurde.

Als der aufkommende Nationalsozialismus auch die Aktivitäten Singers zusehends ersticken lässt, reist er mit seiner Frau nach London. Als freier Architekt entwirft er Typenmöbel aus Stahlrohr, Massivholz und Sperrholz, Baukasten für Kindermöbel, Spielzeuge, aber auch Hausumbauten, Wohnungseinrichtungen und Ladenbauten.

Heute sind die Spuren der beiden Wiener Künstler nahezu ausstrahlt: Alle von ihnen entworfenen Häuser wurden niedergerissen und fast alle Wohnungen gingen verloren. So mussten letzte Zeugen jener Epoche, Freunde und Klienten des Ateliers Dicker & Singer, aufgesucht und befragt werden, um die fehlenden Lücken zu schliessen. Die Recherchen führten bis nach New York und Chicago, wo komplett eingerichtete Wiener Wohnungen vorgefunden wurden. Dass die Ausstellung in Basel so zahlreiches und gut erhaltenes Material präsentieren kann, ist überaus erfreulich: Graphiken, Malerei, Haus- und Wohnungsprojekte, aber auch Einzeilmöbel wie Lampen, Stühle, Sofas usw. belegen die Vielseitigkeit des Ateliers. Als wichtige Ergänzung zur Ausstellung erscheint ein Katalog mit den wichtigsten Arbeiten Singers und Dickers für 32 Franken. Die Ausstellung dauert bis zum 8. April 1990.

Carmen Humbel