

Verbandsnachrichten

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Wohnen**

Band (Jahr): **25 (1950)**

Heft 11

PDF erstellt am: **16.08.2024**

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>

VERBANDSNACHRICHTEN

Sektion Basel

Auszug aus dem Protokoll der Vorstandssitzung vom 17. Oktober 1950.

Der Vorstand nimmt die Berichterstattung entgegen über eine Konferenz zwischen Vertretern des Baudepartementes, des Finanzdepartementes und unseres Vorstandes über die Frage der Unterstützung des genossenschaftlichen Wohnungsbaues durch die öffentliche Hand nach Wegfall der Subventionen. Es wurde die Notwendigkeit weiterer Förderung des Wohnungsbaues durch gemeinnützige Wohngenossenschaften bejaht und die Möglichkeit der Schaffung einer «Bürgerschafts-genossenschaft für Wohngenossenschaften» erörtert. Diese Frage soll bald durch die zuständigen Behörden studiert

werden. Der Vorstand ernennt einen aus fünf Mitgliedern bestehenden besonderen Ausschuss und erteilt diesem den Auftrag, die einschlägigen Fragen zu studieren und dem Vorstände Bericht zu erstatten.

Der Vorstand beschließt, am 21. November eine Konferenz der Präsidenten und Kassiere der Wohngenossenschaften abzuhalten. An dieser Konferenz sollen, eingeleitet durch je ein Kurzreferat, folgende Fragen zur Sprache kommen:

1. Die Besteuerung der Wohngenossenschaften;
2. Vorstandsentschädigungen;
3. Buchhaltungs- und Rechnungsfragen;
4. Bürgerschafts-genossenschaft für Wohngenossenschaften.

N.

ALLERLEI

Von der Kutsche zum Flugzeug

Die Entwicklung der Reisegeschwindigkeit

sfd. Die Staatsposten des Altertums legten pro Tag etwa 190 Kilometer zurück; sie brauchten also sechsmal 24 Stunden, um von Antiochia nach Konstantinopel zu gelangen. Etwas weniger schnell reiste Cäsar von Rom bis an die Rhone, denn er benötigte dazu acht Tage, an denen er jeweils etwa 150 Kilometer hinter sich brachte. Eine Leistung, die jeden Reiter verblüffen muß, führte jener Kurier aus, der die Ermordung des Maximin im Jahre 238 n. Chr. von Aquileja nach Rom übermittelte; er ritt – auf ausgewechselten Pferden – mindestens 200 Kilometer pro Tag. Die Kuriere, welche im Jahre 69 die Nachricht vom Aufstand in Belgien im tiefen Winter nach Rom brachten, durcheilten in nur neun Tagen halb Europa. Hierbei ist aber an Relais zu denken, denn anders hätten sie nicht 240 Kilometer pro 24 Stunden bewältigen können. Gewöhnliche Reisende legten im alten Rom täglich nur Entfernungen von 60 bis 75 Kilometer hinter sich, und der frühmittelalterliche Tagesmarsch betrug seine 20 bis 30 Kilometer.

Aus späterer Zeit sind uns ebenfalls Daten über die Reisegeschwindigkeit erhalten geblieben. So brauchte im Jahre 1188 ein mit einer päpstlichen Bulle von Rom abgehender Bote 25 Tage, bis er in Canterbury eintraf. Aus dem Schwabenkrieg weiß man, daß 1499 die Zürcher Truppen in zwei Tagen von Winterthur nach Liestal und Basel marschierten; sie liefen in voller Ausrüstung über 50 Kilometer im Tage... und griffen dann erst noch unverpflegt und ohne Ruhe in den Kampf von Dornach ein!

Über den Verkehr zur See liegen ebenfalls interessante Daten vor. Der ältere Plinius (gest. 79) bezeichnete eine Fahrt von Traco in Spanien nach Ostia an der Tibermündung in vier Tagen als sehr schnell, und Cervantes nannte schon eine zwölfwältige Fahrt von Neapel nach Barcelona eine glückliche. Als 1819 die «Savannah» als erstes Dampfschiff über den Atlantischen Ozean fuhr, brauchte sie für die Strecke von Savannah nach Liverpool 29½ Tage. Kapitän Brokat, der die Nachricht von Napoleons Tod (2. Mai 1821) mit einem Schnellsegler von St-Helena nach London brachte, mußte über zwei Monate lang fahren. Vom Neuenburger Schokoladefabrikanten Philippe Suchard ist bekannt, daß er bei seiner ersten Amerikareise vor 125 Jahren auf einem Auswandererschiff zur Bewältigung der Strecke zwischen Le Havre und Baltimore 41 Tage brauchte, was für die damaligen Passagiersegler das Normale war.

Ein moderner Ozeandampfer fährt heute in drei Tagen von Europa nach Amerika, und ein Swissair-Flugzeug braucht gar nicht einmal ganze 19 Stunden von Kloten nach Neuyork! Zur Zeit des Postkutschenverkehrs mußte man von Zürich nach Genf 51 Stunden lang auf der Reise sein; ein Leichtschnellzug legt nun die gleiche Distanz in 3 Stunden und 14 Minuten zurück. Gerade aus diesen Vergleichen geht hervor, wie die Reisegeschwindigkeit, die zur Zeit der Reit- und Zugpferde während Jahrtausenden in gewissen Grenzen gefangen war, mit dem Aufkommen der modernen Verkehrsmittel in den letzten hundert Jahren nie geahnte Fortschritte erzielte. Das Flugzeug hält alle Rekorde inne, denn mit ihm ist es heute möglich, daß ein auf den normalen Fluglinien reisender Passagier in 109 Stunden um den ganzen Erdball sausen kann. *bt.*

LITERATUR

H. Gutersohn: *Landschaften der Schweiz*. Reich bebildert. Büchergilde Gutenberg, 1950. 220 Seiten. Fr. 9.50.

Der Verfasser, Professor an der ETH, stellt sich die Aufgabe, an Hand von 14 verschiedensten Landschaften ein Bild der Vielgestalt der Schweiz zu vermitteln. Diese Absicht ist

ihm vollauf gelungen. Wer sich an die oft genug schalen und langweiligen Geographiestunden seiner Schuljahre (notabene auch mancher Mittelschulstunden) erinnert, der stellt mit Freuden fest: Hier werden uns «Lektionen erteilt», denen man mit größter Aufmerksamkeit folgt. Ausgestattet mit zahlreichen Photos, verfolgt das vorliegende Buch, und das ist es, was uns