

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **70 (1952)**

Heft 9

PDF erstellt am: **11.07.2024**

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.

Publikationen der letzten Jahre nur zum Teil verarbeitet werden konnten. Man mag z. B. Hinweise auf Haefelis Arbeiten oder Rucklis Buch über die Frostprobleme vermissen. Ueber die allgemeine Darstellung der Aufgaben und der Technik des neuzeitlichen Strassenbaues hinaus vermittelt das Buch Neumanns im besondern einen guten Einblick in die deutschen Erfahrungen und Auffassungen. Dabei treten naturgemäss auch die in den Fachkreisen bekannten Unterschiede in der Beurteilung von Problemen und Verfahren in Erscheinung; um nur ein Beispiel herauszugreifen, sei an die Unterbewertung der Bodenverdichtung durch Vibratoren erinnert, die schon bei Keil zu erkennen war.

Die Ausstattung entspricht wieder der guten Tradition des Springer-Verlages. Neumanns Neuzeitlicher Strassenbau kann auch in seiner dritten Auflage bestens empfohlen werden.

M. Stahel

Hydraulik und Wasserbau auf neuen Grundlagen. Von A. Schärer. 187 S. mit 400 Abb. Stuttgart 1950, Frankh'sche Verlagshandlung. Preis kart. 31 DM, geb. 35 DM.

Dieses Buch mit dem etwas irreführenden Titel behandelt eine grosse Zahl praktischer Aufgaben aus der Hydraulik und dem Wasserbau, illustriert an vielen durchgerechneten Zahlenbeispielen. Der mit der Hydraulik bereits vertraute und im hydraulischen Rechnen erfahrene Praktiker findet viel Interessantes und geschickte Hinweise auf zeitsparende, rasche, in vielen Fällen genügend genaue Methoden. Hingegen scheint mir das Buch gänzlich ungeeignet als Einführung in die Hydraulik, als Lehrbuch oder als Hilfsmittel für den jungen Ingenieur. Es fehlt jegliche Systematik sowohl im Ganzen als auch im Einzelnen (z. B. bei den Begriffsbestimmungen), was bis heute gerade der grosse Vorzug der deutschen technischen Bücher war.

G. Schnitter

Neuerscheinungen:

Hochbautechnik. Einführung in das Maurergewerbe: Fachzeichnen, Materialkunde und Konstruktionslehre. Von Fritz Zbinden und Hermann Schürch. 160 S. mit etwa 500 Zeichnungen und Photos. 21 x 29,7 cm. Zürich 1951, Kongress-Verlag AG. Preis geb. Fr. 28.80.

Grundlagen zur Berechnung statisch bestimmter ebener Fachwerke bei ruhender und bei beweglicher Belastung. Von Dr.-Ing. Carl Ritter. 53 S. Text und 43 S. mit 63 Abb. Leipzig 1951, Fachbuchverlag GmbH. Preis kart. DM 3.85.

Sachschäden an Motorfahrzeugen in materialtechnischer, haftungs- und versicherungsrechtlicher Beleuchtung. Von Prof. Dr. Th. W. S. 418 S. mit 212 Abb. und 28 Zahlentafeln. Zürich 1951, Schweizer Druck- und Verlagshaus. Preis geb. 22 Fr.

Die schöne Wohnung. Von Guido Harbers. 95 S. mit 159 Abb. und 10 Plänen. München 1951, Verlag F. Bruckmann. Preis kart. DM 9.80.

Versuche mit Schraubenverbindungen. Von Prof. Dr. Otto Graf. 19 S. mit 21 Abb. Heft 16 der Berichte des Deutschen Ausschusses für Stahlbau. Berlin 1951, Springer-Verlag. Preis geb. 4 DM.

Einführung in den Grundbau. Flachgründungen. Von Dr.-Ing. Willy Bellina. 144 S. mit 94 Abb. Karlsruhe 1951, Verlag G. Braun. Preis kart. DM 10.50, geb. DM 12.50.

Ingenieur-Holzbau. Bemessung und Konstruktion. Von Dr.-Ing. Alfred Troche. 174 S. mit 124 Abb. und 12 Tafeln. Hannover 1951, Hermann Schroedel Verlag K. G. Preis kart. 8 DM, geb. 10 DM.

Landbaukunst. Weg zum bewussten Gestalten. Von Werner Knapp. 64 S. mit 213 Zeichnungen. Stuttgart 1951, Karl Krämer Verlag. Preis kart. DM 9.80.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Bau-Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch. Ing. A. OSTERTAG
Dipl. Arch. H. MARTI

Zürich, Dianastrasse 5 (Postfach Zürich 39). Telefon (051) 23 45 07

MITTEILUNGEN DER VEREINE

S. I. A. ZÜRCHER INGENIEUR- UND ARCHITEKTEN-VEREIN

Mitgliederversammlung vom 14. Februar 1952

1. Vereinsgeschäfte und Umfrage. Der Präsident weist speziell auf den nächsten Vortragsabend hin, an welchem J. Ricard über «Evolution de la production thermique d'énergie électrique en France, quelques exemples de réalisation» spricht. Ein Vortrag ausserhalb der Reihe findet am 20. Februar 1952 im Kunstgewerbemuseum statt. Es spricht Prof. A. Leitzl, Trier, über «Die Situation der Architektur in Deutschland».

2. Vortrag von Prof. Dr. K. Leibbrand, ETH, über **Städtische Verkehrsplanungen für Schiene und Strasse**

Die heutige Verkehrsnot in den europäischen Städten zwingt uns, nach geeigneten Lösungen zu suchen. Instrukтив ist es, zu beobachten, wie in den USA die Verkehrsprobleme

angepackt werden. 1921 waren in den USA 10 Mio Autos in Betrieb, eines auf je 11 Einwohner, 1925 waren es 20 Mio und 1950 bereits 45 Mio oder eines auf je 3,8 Einwohner. Eine weitere Steigerung der Automobildichte ist nicht mehr zu erwarten. Zur Planung der Strassen, der Autobahnen und der anstossenden Flächen werden seit 1925 Bauingenieure speziell als Traffic Engineers ausgebildet, die sich mit allen Fragen der sicheren, bequemen und wirtschaftlichen Beförderung von Personen und Gütern zu befassen haben.

Der europäische Verkehr unterscheidet sich vom amerikanischen durch seine anders geartete Struktur. Während in den USA praktisch nur das Auto als strassengebundenes Verkehrsmittel in Betracht fällt, spielen bei uns die Fahrräder und die Motorräder eine wichtige Rolle. In der Schweiz kommt heute ein Motorfahrzeug auf je 15 Bewohner bzw. ein Auto auf 22 Einwohner, jedoch auf je 2,5 Einwohner ein Fahrrad. Einwandfreier wird der Vergleich, wenn die entsprechenden Zahlen pro km² Landfläche angegeben werden: In den USA entfallen auf den km² 5,7 Motorfahrzeuge, in der Schweiz 7,8 Mfz. und 44 Fahrräder. Pro km Strassenlänge lauten die Angaben: in den USA 9,1 Motorfahrzeuge, in der Schweiz 10,9 Mfz. und 61 Fahrräder. Dabei muss bei uns mit einer Verdoppelung der Motorfahrzeuge gerechnet werden.

In den USA hat man die Verkehrskalamität auf drei Arten zu lösen versucht: 1. Restlose Ausschöpfung sämtlicher Möglichkeiten in der ersten Ebene (à niveau); 2. Erstellung von Verkehrsadern in einer zweiten Ebene, und 3. als letzter Ausweg Drosselung des privaten Strassenverkehrs mit verstärktem Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Treffend sagt der Stadtplaner von Washington: «Das Ziel ist nicht, Fahrzeuge zu befördern, sondern Personen.» Zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs gehört z. B. die Erstellung von Autobusbahnhöfen mit allem Zubehör, mit Reservierung speziell angelegter Strassenzüge für den Autobusfernverkehr.

Es wäre abwegig, die Lösungen der Verkehrsprobleme, wie sie in den USA getroffen worden sind, unbedenken auf die europäischen Städte zu übertragen. Unsere Städte haben sich im Verlaufe der Jahrhunderte durch die Ausweitung mittelalterlicher Kerne gebildet, die heute noch als City vorhanden sind und kostbare Baudenkmäler aufweisen. Der Verkehrsfachmann hat die Verkehrsplanung unter möglicher Wahrung des gegebenen Grundrisses des alten Stadtkerns durchzuführen.

Am Beispiel des Umbaus ausländischer Bahnhöfe wurde gezeigt, dass grundsätzlich ähnliche verkehrsplanerische Gesichtspunkte auch für die Schiene zu beachten sind. Das Studium verschiedener Varianten ergibt unter Umständen eine Lösung für den Endausbau einer Bahnhofanlage, die erlaubt, auf vermindertem Raum gegenüber dem heutigen Ausbau die Leistungsfähigkeit einer Anlage zu steigern. Der Verkehrsplaner soll eng mit dem Orts-, der Regional- und Landesplanung zusammenarbeiten.

In der Diskussion wird für die Fussgänger Partei ergriffen und gerügt, dass beim Projektieren der Plätze nicht von Anfang an den Fussgängerstreifen die notwendige Beachtung geschenkt wird. Durch rascheren Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel und Drosselung des Privatverkehrs könnten die hohen Kosten für die Erstellung einer zweiten Verkehrsebene weitgehend eingespart werden, ebenso durch freiwillige Einschränkung des Privatverkehrs. Zum Schluss gibt Dir. H. Wüger seiner Genugtuung darüber Ausdruck, dass an der ETH nunmehr den verkehrstechnischen Fragen die notwendige Beachtung geschenkt wird.

Dass Verkehrsprobleme von allgemeinem Interesse sind, bewies dieser Vortragsabend eindrucklich. Durch die Reichhaltigkeit der dargebotenen Verkehrsfragen und ihrer Lösungen verstand es der Referent, seine Hörer an Hand eines umfangreichen Lichtbildermaterials in aussergewöhnlicher Masse zu fesseln.

A. Hörler

VORTRAGSKALENDER

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Änderungen) jeweils bis spätestens Dienstag Abend der Redaktion mitgeteilt sein.

3. März (Montag) Technische Gesellschaft Zürich, 20 h im Zunfthaus zur Saffran. Stadtrat J. Baumann: «Das Julia-Kraftwerk Marmorera».
3. März (Montag) S. I. A. St. Gallen, 19 h Hauptversammlung mit Zweckessen im Hotel Schiff, St. Gallen. Plauderei mit Lichtbildern von Arch. Hans Denzler: «Bauten und Reisen».
5. März (Mittwoch) Geograph.-ethnograph. Gesellschaft Zürich. Prof. Dr. F. Huttenlocher, Stuttgart: «Bedeutungswandel süd- und westdeutscher Landschaften im Lauf der Geschichte».
6. März (Donnerstag) Schweiz. Gesellschaft für Konjunkturforschung, 16.30 h im Kongresshaus Zürich, Generalversammlung mit Vortrag von Dr. h. c. P. Rosy: «L'Union Européenne de Payements vue par un Suisse».