

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **73 (1955)**

Heft 51

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.

Diesem Referat folgten gleich anschliessend die Diskussionsvoten. Regierungsrat *S. Brawand*, Baudirektor des Kantons Bern, stellte sich ironisch als «Sünder von Bern—Thun» vor. Wenn heute die Frage auftaucht, ob Durch- oder Umfahrt, dann denkt man sofort an Tagelswangen und an Münsingen. Diese beiden Namen deuten an, wie man es nicht machen sollte. Und doch weisen diese beiden Strassen ein Gutes auf, wie der Referent ausführte. Sie haben nämlich auch dem Laien die Augen geöffnet. Und in unserer Demokratie haben diese Laien mit ihrer Stimmkraft ein grosses Mitspracherecht beim Ausbau unserer Strassen. — Prof. Dr. *H. Gutersonn*, Präsident der Schweiz. Vereinigung für Landesplanung, Zürich, wies darauf hin, dass das Problem in engstem Kontakt mit der Landes- und Regionalplanung zu lösen sei. — *P. Derron*, Präsident des Schweiz. Wirtevereins, Solothurn, trat vehement für die Durchfahrungsstrasse ein. Er zeigte an Beispielen, dass nicht immer eine Geschäftsentwicklung eintritt, wie sie von Ministerialrat Heller erwähnt wurde. (Der von Heller erwähnte deutsche Gasthof liegt an der Bundesstrasse Karlsruhe—Basel. Nach Erstellung des dortigen Autobahnabschnittes, damit des Abzuges des grossen Durchgangsverkehrs, begann sich dieser Gasthof zu entwickeln. Der Grund war die eingetretene «Ruhe». Zu- und Wegfahrt waren gefahrlos geworden.) — Dr. *O. Fischer*, geschäftsleitender Sekretär des Schweiz. Gewerbeverbandes, Bern, vertrat die Interessen des Kleingewerbes. — Dann schilderte Pfarrer *E. von Känel*, Münsingen, Einzelheiten aus dem Dorfleben, das durch das besprochene Problem betroffen wurde. Es ist schon so, dass bei dem erforderlichen grosszügigen Denken und Planen diese Einzelheiten oft vergessen werden. — Oberst *Doerks*, Vertreter der Abteilung für Heeresmotorisierung, befürwortete vom militärischen Standpunkt aus die Umfahrungsstrasse. — *E. Joho*, Leiter der Beratungsstelle für Unfallverhütung, Bern, erläuterte die Gefahrenherde sowohl der Durchfahrungsstrasse (Kreuzungen und Einmündungen) wie auch der Umfahrungsstrasse (Anschlüsse an die bestehenden Netze). — Als Vertreter der Fremdenverkehrsvereine erhofft Dr. *W. Dollfuss* eine Belebung verschiedener Orte durch Erstellung von Umfahrungsstrassen. Neue Prospekte mit dem Hinweis auf die geschaffene Verkehrsruhe bei guten Zufahrten dürften Wunder wirken. — Zentralpräsident Baumgartner konnte diese reichbefruchtete Tagung mit der Genugtuung schliessen, einen wertvollen Beitrag zur allgemeinen Diskussion über unser zukünftiges Hauptstrassennetz geboten zu haben.

Adresse des Verfassers: Dipl. Ing. *G. Bachmann*, Sportweg 17, Liebfeld BE.

BUCHBESPRECHUNGEN

Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847—1947, mit Ergänzungen bis zum Jahre 1954. Jubiläumswerk des Eidg. Post- und Eisenbahndepartementes in 5 Bänden. Vierter Band, mit 4 farbigen Kunstblättern, 224 einfarbigen Kunst-druckbildern auf 64 Tafeln, 27 Figuren im Text und 4 Beilagen. Frauenfeld 1955, Verlag Huber & Co. Preis geb. Fr. 24.95.

Als 1947 das Eidg. Amt für Verkehr die Herausgabe eines fünfbändigen Standardwerkes in Lexikonformat beschloss, mögen sich die Initianten der Grösse ihrer Aufgabe vielleicht nicht bewusst gewesen sein. Fast ein Jahrzehnt ist seither vergangen, und noch fehlen zwei Bände. Auch die Reihenfolge konnte nicht eingehalten werden. So liegt jetzt Band IV vor, während Band III noch aussteht. Eine umfassende Bibliographie ist gleichfalls in Arbeit und soll als Anhang zu Band V erscheinen. Bei Dutzenden von Mitarbeitern scheint es unmöglich, Aufbau, Inhalt und Umfang einigermassen im Voraus zu bestimmen.

Wenn der vorliegende Band IV, der Organisation und Verwaltung, Betrieb und Verkehr, Gesetze und Staatsverträge enthält, statt des auf 400 Seiten bemessenen «Normalbandes» deren 728, also fast das Doppelte, aufweist, so zeigt schon dieser Umstand, wie schwierig es für den Gesamteditor *René Thiessing* gewesen sein muss, alle Manuskripte und Photos an Hand zu bekommen und neben der unvermeidlichen Vielfalt von scheinbar unwichtigen Nebengeschäften den Band endlich herauszubringen. Man lässt sich aber

diese «Verspätung» — eine bei den SBB sonst ungewohnte Erscheinung — gefallen, zumal die Darstellungen über das Jubiläumsjahr hinausgehen und sozusagen bis zum Termin des Erscheinens fortgeführt werden.

Organisation und Verwaltung der schweizerischen Eisenbahnen ergaben bei der Vielzahl der Bahnunternehmungen ein besonders umfangreiches Kapitel, weil neben den Staatsbahnen über 150 selbständige Privatbahnen existieren. Um letztere ist es zudem ein eigenes Ding; angesichts des starken öffentlichen Mitspracherechts, der staatlichen Defizitgarantie und nicht zuletzt der Geldgeber, wären sie eher Kantonalbahnen zu nennen. Die «Public Relations» (ein der angelsächsischen Welt entnommener Ausdruck) bilden ein Kapital für sich. Betrieb und Verkehr (S. 26 ff. und 288 ff.), die beiden folgenden Abschnitte, interessieren das reisende Publikum, also uns alle, am meisten, weil man sie bei jeder Reise, auch der kleinsten, unmittelbar zu spüren bekommt. Mit bewundernswertem Freimut werden die absoluten und relativen Unfallziffern verzeichnet und die schwersten Unfälle in extenso dargestellt, nicht zu vergessen die Lawinenkatastrophen, die dem schweizerischen Eisenbahner so viel zu schaffen machen.

Dass Redaktor Thiessing, der vormalige Chef des Publizitätsdienstes der SBB, als Verfasser der Abhandlung über die Verkehrswerbung, also sein Spezialgebiet, figuriert, ist um so bemerkenswerter, als ihn die Redaktionsgeschäfte selbst vor fast unlösbare Aufgaben stellen, vor allem die 120 Mitarbeiter möglichst unter einen Hut zu bringen und Doppelspurigkeiten, die oft kaum zu umgehen sind, zu vermeiden. Man wird also nicht umhin können, dem Redaktor zu bescheinigen, dass er sehr geschickt vorgegangen ist.

Nach den nationalen (S. 606 ff.) und internationalen (S. 637 ff.) Verkehrsorganisationen wird noch die Eisenbahngesetzgebung (S. 667) behandelt, während die internationalen Staatsverträge (S. 690 ff.) das Schlusskapitel bilden. Dass hier der Gotthard- und Simplonvertrag an erster Stelle registriert werden, versteht sich von selbst. Aber auch die übrigen Verträge mit den vier Nachbarstaaten sind in einer Weise dargestellt, dass kaum noch ein Wunsch übrig bleibt. Schade nur, dass dem Abschnitt über die deutschen (ehemals badischen) Bahnstrecken auf Schweizergebiet (S. 695), die nach Kilometerlänge wohl die bedeutendsten ausländischen Strecken in der Schweiz bilden, kein Bild des grossen Badischen Bahnhofes Basel, einer der umfangreichsten Bahnhöfe der Schweiz, hat gebracht werden können.

Nach Inhalt und Ausstattung genügt auch Band IV höchsten Ansprüchen, da Redaktion, Verlag und Druckerei ihr Bestes dazu beigesteuert haben. Nicht zu vergessen auch die Förderung durch die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, die damit ein Werk geschaffen hat, wie es keine andere Eisenbahnverwaltung der Welt besitzt.

Prof. Dr. *A. Kuntzemüller*, Freiburg i. Br.

Wasserkraftanlagen. Band I: Planung, Grundlagen und Grundzüge. Von *Adolf Ludin*. 124 S. mit 60 Abb. (Sammlung Götschen, Bd. 665). Berlin 1955, Verlag Walter de Gruyter & Co. Preis kart. DM 2.40.

Auf knappem Raum gibt der bekannte deutsche Altmeister für Wasserkraftanlagen (siehe z. B. Ludin, Wasserkraftanlagen, Springer, Berlin 1934) eine Uebersicht über die wasserwirtschaftlichen und energiewirtschaftlichen Grundlagen und Ueberlegungen, die Planung und Ausbau einer Wasserkraftanlage bestimmen, ergänzt durch Angaben über deren wirtschaftliche Verhältnisse. Eine mustergültige Auswahl neuerzeitlich ausgeführter Anlagen und deren Beschreibung beschliesst das Bändchen, das jedem Interessenten als Repetitorium der wichtigsten grundlegenden Gesichtspunkte aufs beste empfohlen werden kann.

Prof. *Gerold Schnitter*, ETH, Zürich

Brücken in Stahlbeton. Ein Leitfaden für Studium und Praxis von Baurat *Carl Kersten*. I. Band: Platten- und Balkenbrücken. 8. Auflage, neubearbeitet von Dr. Ing. *C. Dederling*. VIII + 224 S., 725 Abb. Berlin 1953, Verlag Wilhelm Ernst & Solm. Preis: geh. 19 DM, geb. 22 DM.

Das Buch bildet den ersten Band der Neuauflage des bekannten Werkes «Brücken aus Stahlbeton». Gegenüber der 7. Auflage wurde eine Neueinteilung des Stoffes vorgenommen, um die neue Entwicklung im Brückenbau zu berücksichtigen, wobei die Brücken aus Spannbeton, aus Fertig-

teilen und in Stahlverbundbauweise behandelt werden. Die Einteilung in 16 Kapitel behandelt nacheinander: Allgemeines und Grundlagen für Entwurf und Gestaltung, die Baustoffe und ihre Bearbeitung, bauliche Ausbildung, Durchlässe und Untertunnelungen, frei aufliegende Platten- und Balkenbrücken mit Rundstahlbewehrung und einbetonierten Stahlträgern, Fahrbahntafel für Stahlträger, Kragträger- und Gelenkträgerbrücken, Brücken mit durchlaufenden Trägern, Rahmenbrücken, Fachwerkbrücken, Brückenbauwerke besonderer Bauart, Spannbetonbrücken, Brücken aus Fertigteilen und Brücken in Stahlverbundbauweise.

In sehr einprägsamer Form und in knappem Umfang wird sehr viel behandelt. Allerdings gibt das Buch kein eindeutiges Bild der Möglichkeiten und der modernen Entwicklung im Stahlbeton- und Spannbetonbrückenbau. Viele Beispiele besitzen nur noch historischen Wert; sie sollten durch moderne Beispiele ersetzt werden. In dieser Richtung sind die Leistungen ausserhalb Deutschlands nicht genügend gewürdigt. Viele Kapitel sind ungenügend und unvollständig. Wir spüren eindeutig den versuchten Uebergang von einem alten Werk zu einem ganz neuen. Es wäre interessant, ein Kapitel über Materialaufwand und Kosten ausgeführter Brückenbauwerke einzuführen, das auch eine Gegenüberstellung in Tabellenform enthalten würde.

Dipl. Ing. G. Steinmann, Genf

Holz im Raum. Von A. C. Rüdener. 200 S. mit 292 Abb. und vier Vierfarbentafeln. München 1954, Georg D. W. Callwey-Verlag. Preis geb. 34 DM.

Nach einer Zeit lebhafter Entwicklung in den Techniken und Materialanwendungen des Bau- und Ausbauwesens bahnt sich heute eine gewisse Konsolidierung der Einstellung zum Holz an. Arch. A. C. Rüdener (Stuttgart) zeigt in seinem Werk Voraussetzungen und Einflüsse, die für die Position des Holzes namentlich im Innenausbau massgeblich geworden sind. Die wichtigsten Veränderungen in der Raumanwendung von Holz ergeben sich nach Ansicht Rüdeners daraus, dass sich dieses in manchem von ursprünglichen Konstruktionsvoraussetzungen löst und in immer wieder anderen Anpassungen auch an ehemals im Zusammenhang mit Holz unbekanntem Bauweisen zur Anwendung kommt.

In dieser so lebhaften Entwicklung ist eine neue Besinnung auf die wesentlichsten Eigenschaften des Holzes als Gestaltungsmittel — und zwar sowohl unter Bedingungen herkömmlicher als auch neuer Art — mehr denn je notwendig. Von hier aus können sich auch sichere Massstäbe jeweils dann ergeben, wenn es von Fall zu Fall gilt, aus dem vielfältig verfügbaren das Geeignetste zu wählen und dabei auch das Holz



Bild 10. Jugendstube (Bastelraum) im Kirchgemeindehaus Wallisellen

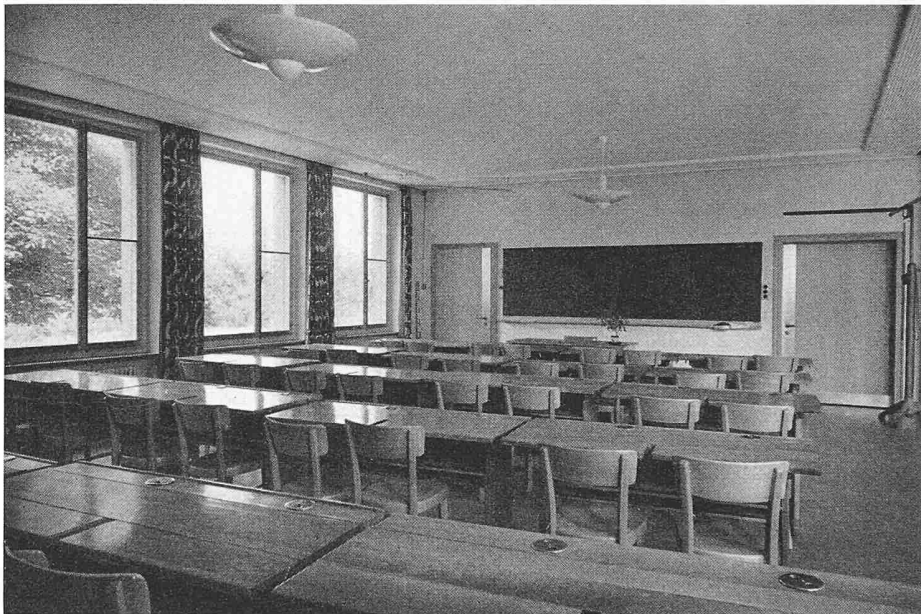


Bild 11. Kleines Unterweisungszimmer

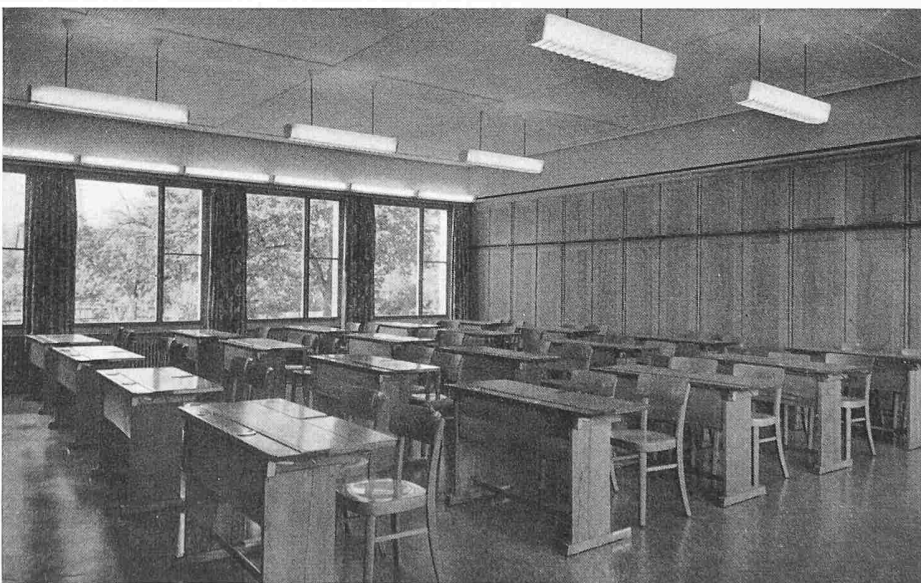


Bild 12. Grosses Unterweisungszimmer

Arch. D. Bertin, Wallisellen



Im KLM-Gebäude in Amsterdam besteht zwischen Publikumsraum (rechts) und Bureauaum eine fast nur optische Trennung durch die weissen Geländer — Symbol der offenen Gastlichkeit Hollands, das die GEP zur nächsten Generalversammlung erwartet.

miteinzuschliessen. Hierbei sollte man aber nicht von routinemässig üblichen Techniken oder Anwendungsarten der Holzverarbeitung ausgehen, sondern von den Erfordernissen und Möglichkeiten der gestellten Architekturaufgaben. Bei solchem Bemühen steht man auch für Vorstösse in Neuland gerade beim Holz auf recht solidem Erfahrungsboden.

Das Werk «Holz im Raum» ist in einen Ueberblick der Möglichkeiten und Bedingungen für die Anwendung von Holz an Böden, Wänden und Decken sowie in einen Bildteil gegliedert. Dieser enthält insgesamt 300 Abbildungen auf Kunstdrucktafeln zumeist aus Deutschland. Daneben sind auch Arbeiten aus Finnland, Italien, Oesterreich, Schweden, der Schweiz und USA vertreten. In beiden Teilen finden sich technische Skizzen zur Veranschaulichung konstruktiver Details. Die gewählten Beispiele können Bauherren und Bau-schaffenden nützliche Anregung bieten, auch dann, wenn sie mitunter zu einer kritischen Betrachtung Anlass geben sollten.

Dipl. Arch. Gaudenz Risch, Zürich

MITTEILUNGEN

Eidg. Technische Hochschule. Die folgenden Dozenten sind mit dem Ehrendoktorat ausgezeichnet worden: Prof. Dr. A. v. Zeerleder von der Techn. Hochschule Stuttgart und Prof. Dr. G. Eichelberg von der Techn. Universität Berlin-Charlottenburg.

Wasserkraftanlagen in den Ost- und Westalpen und im Massif Central. Das Kapitel «Frankreich» dieser Aufsatzreihe wird nächstes Jahr erscheinen.

WETTBEWERBE

Realschulhaus in Wil SG (SBZ 1955, Nr.24, S. 366). Eingereicht wurden 49 Entwürfe. Ergebnis:

1. Preis (4000 Fr.) Ed. Del Fabro, Zürich
2. Preis (3400 Fr.) Willi Fust, Olten
3. Preis (2800 Fr.) Emilio A. Scola, Zürich
4. Preis (2700 Fr.) Otto Glaus, Zürich
5. Preis (2600 Fr.) Max Künzler, St. Gallen
6. Preis (2500 Fr.) Hannes Frank, Wil

Die Verfasser der beiden erstprämiierten Projekte sollen zu einer Weiterbearbeitung ihrer Entwürfe eingeladen werden. Die Pläne sind in der Tonhalle Wil bis am 19. Dezember ausgestellt. Öffnungszeiten: Werktags 14 bis 20 h und sonntags 10 bis 20 h.

MITTEILUNGEN AUS DER G.E.P.

Provisorisches Programm der

Generalversammlung 1956 in den Niederlanden

Mittwoch, 13. Juni, abends, offizieller Empfang der Teilnehmer durch die Stadtverwaltung Amsterdam.

Donnerstag, 14. Juni, verschiedene Tagesexkursionen zu niederländischen Architektur- und Ingenieurwerken. Die Auswahl der Besichtigungen von Stadtplanungen, Baustellen, Fabriken usw. ist so vorgesehen, dass die Teilnehmer mit Werken bekannt gemacht werden, die es in ähnlicher Art in der Schweiz nicht gibt.

Freitag, 15. Juni, grosse Exkursion mit Bahn, Schiff und Autocar zu den Trockenlegungsarbeiten in der Zuidersee.

Samstag, 16. Juni, Generalversammlung in Amsterdam mit Vortrag über den «Deltaplan». Abends offizielles Schlussbankett.

Das endgültige Programm wird im Frühling nächsten Jahres allen Mitgliedern zugestellt. Wir bitten heute schon um Einbeziehung der G. E. P.-Generalversammlung in die Pläne für 1956. Die 185 Kollegen unserer niederländischen Gruppe haben mit grosser Umsicht schon viele Einzelheiten vorbereitet, so dass wir auf lehrreiche und genussvolle Tage zählen dürfen.

Association Amicale Parisienne

des anciens élèves de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Zurich

Réunions: Les 2^e et 4^e Mercredi à la «Rôtisserie Gaillon» Place Gaillon, Paris 2^e
Renseignements: H. F. Weber, 24, Place Malesherbes, Paris 17^e (WAGram 13-36)

Nous avons le plaisir de vous informer qu'à la suite des décisions prises en notre Assemblée Générale du 9 Novembre dernier notre Comité pour 1955/56 a été formé comme suit:

Président: P. Sézary; Vice-Prés.: L. Haenny; Secrétaire: J. A. Bertrand; Trésorier: H. F. Weber; Membres: G. Avril, F. Durand, E. Ischy, I. Rismondo, F. G. Robinet, G. Thalheimer, A. Vuillemier.

La cotisation pour 55/56 est maintenue à frs. 1000.

ANKÜNDIGUNGEN

5. Kongress der IVBH, Lissabon 1956

Die Internat. Vereinigung für Brückenbau und Hochbau führt ihren 5. Kongress vom 25. Juni bis 2. Juli 1956 in Lissabon und Porto durch. Da nur Mitglieder am Kongress teilnehmen können und diese die Einladungsschreiben erhalten haben, beschränken wir uns auf diese kurze Ankündigung. Behandelt werden folgende Themata (in Klammern die Generalreferenten): Beanspruchung von Brücken- und Hochbauten (J. A. B. Carmona, Lissabon), Flächentragwerke (P. Lardy, Zürich), Geschweisste Stahltragwerke (L. Grelot, Paris), Tragwerke aus Stahl und aus Leichtmetall (J. I. Parcel, St. Louis Mo), Charakteristische Gesichtspunkte im Eisenbeton und Spannbeton (G. Wästlund, Stockholm), Praxis des Eisenbetons und Spannbetons (E. Torroja, Madrid). Alle hierauf bezüglichen Referate und Diskussionen finden in Lissabon statt, während am Schlusstag ein Symposium über Berechnungsgrundlagen in Porto abgehalten wird. Anmeldung bis 15. Jan. 1956 an das Sekretariat der IVBH, ETH Zürich.

Vorträge

19. Dez. (Montag) Technische Gesellschaft, Zürich. 20 h im Zunfthaus zur Saffran, 2. Stock. Dr. W. A. v. Salis, Generalsekretär PTT, Bern: «Mexiko: Land und Volk, Wirtschaft und Technik».
19. Dez. (Montag) S. I. A. St. Gallen. 20 h im Hotel Hecht, St. Gallen. U. Vetsch, Direktor der SAK, St. Gallen: «Eindrücke auf der Russland-Reise».
19. Dez. (Montag) Naturforschende Gesellschaft in Zürich. 20.15 h im Auditorium I, Hauptgebäude der ETH., Prof. Dr. F. Laves, Zürich: «Kristallchemie metallischer Verbindungen».

Nachdruck von Bild und Text nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:
Dipl. Bau-Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch.-Ing. A. OSTERTAG
Dipl. Arch. H. MARTI