

**Zeitschrift:** Schweizerische Zeitschrift für Vermessung, Kulturtechnik und Photogrammetrie = Revue technique suisse des mensurations, du génie rural et de la photogrammétrie

**Herausgeber:** Schweizerischer Verein für Vermessungswesen und Kulturtechnik = Société suisse de la mensuration et du génie rural

**Band:** 54 (1956)

**Heft:** 5

**Artikel:** La reconstruction de la ville de Dortmund

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-212688>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 27.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

schränkten Raumverhältnisse unter Tage verleihen den Zwangszentrierungen besondere Wichtigkeit.

Nun kann aber die Zwangszentrierung selbst mit Fehlern behaftet sein, und es gilt, bei der exakten Lösung auch diese Fehlerquellen auszuschalten. Die einfachste hierzu führende Methode richtet sich darauf, dem Fehlereinfluß durch Drehen um  $180^\circ$  um eine lotrechte Drehungsachse einen entgegengesetzten Sinn zu verleihen. Derart kam die Drehhülsenzwangszentrierung zustande. Die bezüglichen Instrumente wurden von der Firma Zeiß in Jena angefertigt, und unsere mit diesen Instrumenten ausgeführten Versuche haben zu guten Ergebnissen geführt.

Nun macht aber das Zwangszentrieren mittels einer Drehhülse die Einführung einer weiteren besonderen Drehungsachse erforderlich, was von Nachteil ist. Wird aber hierzu die Limbusachse der Repetitionstheodolite ausgebildet, dann wird nicht nur eine Achse weniger benötigt, vielmehr ermöglicht der so zustande gekommene, dem Zwangszentrieren dienende sogenannte Repetitionsdreifuß, daß man jeden einfachen oder Reiterationstheodoliten im Handumdrehen zu einem Repetitionstheodoliten umwandeln kann und umgekehrt. Die mit den angefertigten Versuchsexemplaren angestellten Versuche haben die Ausführbarkeit der Überlegungen bestätigt und die erhofften Ergebnisse gezeigt.

*Quelle: „Acta Technica“ (Budapest), 1952, Bd. IV, Heft 1–4.*

## La reconstruction de la ville de Dortmund

*Bn.* Dans le cadre de la reconstruction allemande, Dortmund peut être considéré comme un exemple caractéristique. A la fin de la guerre, 70 % des immeubles de la zone centrale avaient été totalement détruits. Le plan d'urbanisme actuel a été élaboré en fonction d'une nouvelle répartition du sol urbain effectuée grâce à la loi de 1952. Cette dernière autorise la municipalité à exproprier les parcelles faisant obstacle à l'application du plan masse; elle oblige, d'autre part, la municipalité à restituer une surface approximativement équivalente en valeur dans des zones périphériques, aux propriétaires dépossédés. Grâce à cette mesure législative, il a été possible de mettre en application un plan de réorganisation du noyau de la cité qui aura désormais un caractère purement commercial et administratif, à l'exception de quelques îlots résidentiels. Les habitants seront prévus en dehors de cette zone. Il en résulte des gains appréciables en surfaces libres. Tandis que la surface construite dans l'ancienne cité était de 75 %, dans la nouvelle, elle ne dépasse pas 46 %. Ces gains en surfaces libres (élargissement de voiries, parkings, jardins, etc.) ont permis de décongestionner la partie centrale.

Sur la ceinture des anciennes fortifications on a pu créer une voie de dégagement circulaire pour le trafic extérieur; le transport régional évite aussi la traversée de la cité. Deux voies transversales Nord-Sud et Est-Ouest facilitent la pénétration dans la zone centrale. Les voies de trafic

automobile sont doublées de passages formant rues commerçantes, uniquement réservées aux piétons. Jusqu'à présent une grande partie des immeubles d'habitation, situés dans les zones extérieures, a été reconstruite; 70 % des sinistrés ont pu ainsi obtenir un logement. Ce résultat merveilleux a pu être atteint grâce à un accord absolu entre les différents services de la ville.

## Aktuelle Straßenprobleme

*Bn.* In wenigen Jahren stößt die deutsche Autobahn bis zur Schweizer Grenze vor und wird wohl zuerst in Basel mit dem schweizerischen Verkehrsnetz in Verbindung gelangen. Dabei stellt sich sofort die Frage: Kann der anfallende Motorfahrzeugverkehr auf gleichwertigen Verkehrszügen durch unser Land geleitet werden, oder soll ein Teil der Fahrzeuge unser Land umfahren?

Auch ohne das Pochen an der Tür sehen wir uns heute genötigt, das Straßenproblem neu zu studieren. Wir müssen aus den jüngsten Erfahrungen bei uns und in den andern Ländern lernen und die Konsequenzen daraus ziehen. Bis heute war man in der Schweiz in vielen maßgebenden, jedenfalls in allen einflußreichen Stellen der Ansicht, ein großzügiger Ausbau der bestehenden Verkehrslinien sei am billigsten und komme dazu noch allen Straßenbenützern, vom Lastwagenzug bis zum Güllenwagen, zugute. Umgehungsstraßen oder gar Autobahnen wurden abgelehnt. Die unerfreulichen Resultate, die diese Art Straßenbau gezeitigt hat, liegen nun vor und haben mitgeholfen, die Widerstände gegen den Bau von Umgehungsstraßen oder reinen Autobahnen zu brechen. Zwei Beispiele aus der jüngsten Zeit haben zu dieser Wendung in der Auffassung weitgehend beigetragen.

Die Verkehrsabwicklung auf der Straße Bern–Thun, die durch viele unübersichtliche Ortsdurchfahrten und enge Kurven behindert war, sollte mit Rücksicht auf den starken Motorfahrzeugverkehr neu geplant werden. Der Schweizerische Autostraßenverein verlangte eine reine Autostraße mit Benützungsgebühr, und der Kanton legte ein großzügiges Straßenprojekt mit Umgehung aller Ortschaften vor. Beide Lösungen wurden vom Großen Rat des Kantons Bern, auf Drängen der an die Straße angrenzenden Gemeinden, abgelehnt und dafür beschlossen, die bestehende Straße zu verbreitern und den neuzeitlichen Anforderungen auf Kurvenausgestaltung, Übersicht usw. anzupassen. Ein Teilstück dieser Straße ist nun fertig, und schon verlangen die gleichen Gemeinden, die sich so energisch gegen die Ortsumfahrung gewehrt hatten, entschiedene Maßnahmen zur Einschränkung des Innerortsverkehrs.

Ähnlich liegen die Verhältnisse beim Ausbau der Straße Zürich–Winterthur, einer der am stärksten befahrenen Strecken der Schweiz. Auch hier hatten die Fachleute eine Umgehungsstraße projektiert und vorgesehen, die Gemeinde Tagelswangen längs der Bahnlinie zu umfahren. Der heftige Widerstand der Tagelswanger hatte Erfolg, denn die Kan-