

Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme
Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung
Band: 15 (1958)
Heft: 3

Buchbesprechung: Fachbücher

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: 13.02.2026

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

Entwicklung, Stand und Auswirkungen der Motorisierung des individuellen Personenverkehrs in der Schweiz. Von Dr. Max Roland Jaisli; eine Studie über das Personenmotorfahrzeug im Leben von Individuum und Gemeinschaft, unter besonderer Berücksichtigung der sozialen und soziologischen Seite; 196 Seiten, broschiert Fr. 12.—. Keller Verlag, Aarau, 1958.

Die Entwicklung des individuellen motorisierten Personenverkehrs, wie sie sich in den letzten zehn Jahren zeigte, hat uns völlig überrascht. Der Strassenverkehr, der heute beherrscht wird durch die Motorisierung, verursacht Probleme und stellt Aufgaben, die zweifellos zu den aktuellsten und wohl auch dringendsten des öffentlichen Lebens zählen, die es in nächster Zukunft zu lösen gibt. Die Motorisierung des Strassenverkehrs greift ein in das Leben des Einzelnen und der Gemeinschaft, in den gesamten Lebensbereich unserer Nation. Da Individualisierung und Motorisierung nicht mehr aufzuhalten sind, müssen wir uns mit ihren mannigfaltigen Erscheinungen und Auswirkungen auseinandersetzen.

Es wurde im vorliegenden Buch der Versuch unternommen, die Motorisierung des individuellen Strassenverkehrs einmal nicht nur im Lichte der Statistik zu betrachten, sondern sie in einen weiten Rahmen hineinzustellen. Von seinen Anfängen bis zur Gegenwart wird der Weg des individuellen Personenzuges — vom Luxus- und Sportgegenstand weniger zum Gebrauchsgegenstand vieler — nachgezeichnet. Die Motorisierung liess einen ganz neuen Abschnitt in der Geschichte des Strassenverkehrs anbrechen. Wie man im 19. Jahrhundert vom Zeitalter des Dampfes und der Eisenbahn sprach, so kann man jetzt vom Zeitalter des Motors und des Automobils sprechen. Die Ursachen dieser Entwicklung sind mannigfaltig und liegen vor allem in den dem individuellen Personenverkehrsmittel innewohnenden Kräften und Eigenschaften; technische und wirtschaftliche Voraussetzungen ermöglichten die heutige Massenmotorisierung, und schliesslich hat die Wandlung in der Einstellung von Volk und Behörden zum Motorfahrzeug ganz entscheidend zu dessen starken Verbreitung beigetragen. Die Auswirkungen der Motorisierung, einer bedeutenden und komplexen Erscheinung der Gegenwart, werden heute jedoch viel zu wenig erkannt und untersucht. Die zunehmende Verbreitung des Motorfahrzeuges wirkt sich aus auf die Volkswirtschaft, den Finanzhaushalt des Einzelnen wie des Staates, die Wohnungsgestaltung sowie auf Siedlungsstruktur und Städtebau. Kurz: das Motorfahrzeug beeinflusst die Reise- und Lebensgewohnheiten unseres ganzen Volkes.

Das Buch wird nicht nur den Verkehrswissenschaftler, den Strassenplaner und Städtebauer, den Fremdenverkehrsfachmann, den Sozialpolitiker und Soziologen interessieren, sondern jeden, der sich mit den aktuellen Problemen unserer Zeit auseinandersetzen will.

Das Werk gliedert sich in drei Hauptabschnitte. Im ersten Teil betreffend die Entwicklung des individuellen Personenverkehrs auf der Strasse studiert der Autor zuerst die allgemeine Entwicklung des Wagenverkehrs seit den Anfängen des Strassenverkehrs und geht dann über zur Entwicklung der Motorisierung in der Schweiz, von den Anfängen der Motorisierung bis zur Entwicklung in der Zwischenkriegszeit (1918 bis 1939). Der zweite Hauptabschnitt ist dem individuellen motorisierten Personenverkehr in der Gegenwart gewidmet. Als Gründe für das Anwachsen der Motorisierung werden einerseits technische, wirtschaftliche und andere Voraussetzungen, andererseits die Wandlung in der Einstellung zum Motorfahrzeug und schlussendlich die individuellen Motive für die Motorisierung genannt. Umfang und Struktur des individuellen Personenverkehrs werden in sechs Punkten einer kritischen Analyse unterzogen:

- a) das Verhältnis zwischen öffentlichem und privatem Verkehr und seinen Wandlungen;
- b) die Motorisierung im Lichte der Statistik;
- c) die Struktur des Personenwagen- und Motorradbestandes;
- d) die Verwendung der Personenautomobile und Motorräder;
- e) die Verteilung der Personenmotorfahrzeuge auf die verschiedenen Berufe;
- f) die Dichte und geographische Verteilung der Individualverkehrsmittel.

Von besonderem Interesse für den Städteplaner erweist sich der dritte Hauptabschnitt über die Auswirkungen der Motorisierung des individuellen Personenverkehrs. Unter den Auswirkungen auf die Verkehrsbedürfnisse, die Reisegewohnheiten und auf den öffentlichen Verkehr werden erwähnt:

- a) die Steigerung der Verkehrsbedürfnisse;
- b) die Veränderung der Reisegewohnheiten im Fremdenverkehr;
- c) die Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr.

Auswirkungen im Siedlungswesen und auf die Wohnungsgestaltung äussern sich in:

- a) Wandlungen in der Siedlungsstruktur und im Städtebau;
- b) Wandlungen im Wohnungsbau und in der Wohnkultur.

Neben volkswirtschaftlichen und einzelwirtschaftlichen Auswirkungen zeigen

sich auch Auswirkungen sozialer und kultureller Natur:

- a) die Steigerung der Abzahlungsfinanzierung von Motorfahrzeugen und ihre Schattenseiten;
- b) der Einfluss der Motorisierung auf die Lebensweise.

Das Werk kann bestens empfohlen werden.

Vermessungskunde I — Stückvermessung und Nivellieren. Von P. Werkmeister und W. Grossmann. 10. völlig umgearbeitete Auflage, 143 Seiten DIN A 5. 1958, Sammlung Götschen, Band 468.

Die Bände Vermessungskunde I bis III geben einen knapp gefassten Überblick über die wichtigsten geodätischen Instrumente und über die Verfahren der Vermessungstechnik, bei denen die Krümmung der Erdoberfläche vernachlässigt werden kann. Der soeben erschienene I. Band behandelt die Stückvermessung und das Nivellieren; es folgen im II. Band der Theodolit, das Polygonieren und Triangulieren, und im III. Band die trigonometrische und barometrische Höhenmessung, die Tachymetrie und die Absteckungen. Dazu werden voraussichtlich noch je ein Bändchen Photogrammetrie und Kartographie treten.

Die Bände I bis III enthalten im wesentlichen den Stoff, den der moderne Bauingenieur vom Vermessungswesen wissen sollte. Dabei ist die Einteilung so getroffen, dass der I. Band vornehmlich die einfacheren vermessungstechnischen Arbeiten bringt, die auch für den Architekten, den Landwirt, den Gartenbauer u. a. notwendig sind. Der Vermessungsingenieur wird vor allem die zahlreichen Hinweise auf Genauigkeitsüberschläge und Fehlrechnungen begrüßen. Im ganzen sind die Anforderungen an den Leser gegenüber den älteren Auflagen etwas gestiegen. Einzelne Bezüge auf die Differentialrechnung aber können von dem Benutzer, der diese Rechnungsart nicht beherrscht, unberücksichtigt gelassen werden.

Der vorliegende Band I ist durch den Bearbeiter auf den modernsten Stand gebracht worden. Die stürmische Entwicklung der Technik in den letzten zwanzig Jahren erforderte eine vollständige Neufassung des Textes und Neuzeichnung der Abbildungen. Neu eingefügt ist der einleitende Abschnitt über die Grundlagen der Vermessungstechnik, der auch eine kurze Fehlerlehre enthält. Neu sind ferner die Abschnitte über Massvergleiche, Koordinatenrechnung und selbsttätig einspielende Nivellierinstrumente. Ein ausführliches Inhaltsverzeichnis und ein Sachverzeichnis erleichtern die Benutzung.

FACHBÜCHER

Neue Gärten. Ein Buch von *Ernst Baumann*. Erschienen im Verlag Girsberger, Zürich.

Ein Gartengestalter berichtet über den Garten der Gegenwart. Er tut dies um so überzeugender, als er selbst in seinem Gartenschaffen eine der grundlegenden Komponenten des heutigen Gartens mit Meisterschaft vertritt. In der Einleitung sind von Peter Meyer die Zusammenhänge und die Haltung des Gartens in unserer Zeit aufgezeigt. Der Garten ist dargestellt als Gegenpol zur Technik, als Hunger nach der Natur und als Vorstellung der Freiheit, welche unser Wohnhaus umgeben soll.

Ernst Baumann erzählt sehr lebendig über das innere Wesen seiner Gärten. Er zeigt auch ein bedeutendes Bildmaterial in wirklich vorzüglichen Aufnahmen. Tadellose Graphik unterstützt seine Gedanken und Zeichnungen. Während zahllose Gartenbücher seit langer Zeit nur noch Resultate bekanntgaben, führt uns Ernst Baumann vor, wie diese Resultate zustande kamen. Er macht aus den Gestaltungsmitteln kein Geheimnis. Er kennt sie und versteht sie einfach und klar mitzuteilen.

Auf diesem Wege erleben wir die dargestellten acht Gärten von mannigfachen Standorten aus. Wir gehen mit durch die Gartenräume, wenn sie sich entwickeln. Wir tasten die Bodenmodellierung ab. Wir empfinden mit, was es heisst gliedern, binden, betonen, trennen, auflösen, abschliessen, lockern. Wir fühlen, wie ein Gegengewicht gebildet wird, wie etwas angedeutet wird, und wir lernen die Mittel kennen, mit denen heute die gestaltgebenden Entschlüsse gefasst werden.

In den gezeigten Gärten ist das Grundsätzliche gut herausgearbeitet.

Ein Leser, der gewohnt ist, schnelle Resultate aus einem Buche zu holen, wird die Berichte über die gezeigten acht Gärten langatmig finden. Er wird die vielen Grossaufnahmen von schön

dargestellten einzelnen Pflanzenteilen, Blumen und Früchten hastig übergehen. Aber es ist eine sorgfältige Aussage, die uns zum Verweilen in der Natur einladet. Wenn wir uns Zeit nehmen, die sichtbaren Formen der Natur auf vielfältige Weise zu erleben, so lernen wir den Garten besser kennen. Das Buch hilft uns dazu.

Die Gärten, die hier gezeigt werden, stellen eine wesentliche Haltung unserer Zeit dar. Es ist aber nicht die einzig mögliche. Die naturhafte Form tritt besonders hervor. Die kultivierten Gartenpflanzen kommen beinahe zu kurz oder sie gehen nach einiger Zeit unter. Es ist der Garten unserer Waldpflanzen. Die landschaftliche Komponente des Gartens ist betont herausgestellt. Wehe, wenn die Waldbäume zu wachsen beginnen.

Sympathisch berührt uns, dass wir modernen Gärten gegenüberstehen, welche modern sind, ohne dass sie die üblichen modischen Spielereien, Motive und Motivchen verwenden. Diese Gärten sind aus bestimmten Gegebenheiten und künstlerischen Absichten heraus bis in alle Einzelheiten organisch entwickelt. Sie sind aus einer dynamischen und naturhaften Grundhaltung heraus entstanden. Es ist die Haltung des heutigen Menschen, der den Hunger nach Naturerlebnis als Gegenpol zur Technik spürt und zu befriedigen sucht.

Walter Leder.

Intensivierung des Flurholzanbaues in der Deutschen Bundesrepublik

Wir wissen heute, dass nicht nur der Wald seine wirtschaftliche und landeskulturelle Bedeutung hat, sondern auch der Baum in der Flur, die Allee an der Strasse, die Hecke, das kleine Feldgehölz, die Windschutzstreifen, die Uferbepflanzung, kurz zusammengefasst: das *Flurholz*. Es ersetzt den Wald da, wo er vom Menschen — häufig schon zu stark

— zurückgedrängt worden ist: Verbessert das Klima, schützt den Boden gegen Wind- und Wasserschäden, verschönt und belebt die Landschaft und liefert dabei auch noch den wertvollen Rohstoff Holz.

Bisher waren auf dem Gebiet der Deutschen Bundesrepublik zwei — als gemeinnützig anerkannte — Vereine tätig, die *Lignikultur*, Gesellschaft für Holzerzeugung ausserhalb des Waldes e.V., die sich die Förderung des Flurholzanbaus allgemein in seinen vielfältigen Möglichkeiten zum Ziele gesetzt hat und vorwiegend im nordwestdeutschen Raum (Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Nordrhein-Westfalen) verbreitet ist, und der Deutsche Pappelverein e.V., der sich speziell der Pappelwirtschaft, hauptsächlich in Süd- und Westdeutschland, gewidmet hat. Ueber die Arbeit der Lignikultur und ihrer Forschungsstelle für Flurholzanbau in Reinbek bei Hamburg und über die interessanten Tagungen (1954 in Schleswig-Holstein und Niedersachsen, in dem Windnotgebiet der Kreise Celle, Peine, Uelzen, Gifhorn; 1955 in Lüneburg, Salzhausen und im Mooregebiet um Schneverdingen; 1956 Nordrhein-Westfalen; 1957 Stade) wurde schon verschiedentlich berichtet.

Die beiden Vereine werden sich jetzt zu einer grossen gemeinsamen Organisation zusammenschliessen, die sich mit ihren Landesgruppen über das ganze Bundesgebiet erstreckt. Bei den bisherigen Verhandlungen der Vorstände beider Vereine in Bonn, auf Einladung des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, wurde Uebereinstimmung in allen grundsätzlichen Fragen erzielt. Diese Zusammenfassung aller Kräfte, die an der grossen gemeinsamen Aufgabe des Flurholzanbaus mitwirken, ist ein bedeutender Fortschritt auf dem Wege zur Erreichung eines Zieles, das allen am Herzen liegt: eine gesunde und ertragreiche Kulturlandschaft zu schaffen.