

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 93/94 (1929)  
**Heft:** 11

## Vereinsnachrichten

### 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:** 17.02.2026

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

## Schweizer. Verband für die Materialprüfungen der Technik.

### 25. Diskussionstag

Freitag, 22., und Samstag, 23. März 1929, Auditorium I der E. T. H.

Die Tagung ist der Frage der *Eisenbahnschienen* gewidmet (Fabrikation, Prüfung, Abnutzung usw.) mit Referenten aus Rom, Berlin, Budapest, Wien, Prag, Luxemburg, Moskau, Bern und Zürich. Programm bei der Eidg. Materialprüfungsanstalt Zürich.

## MITTEILUNGEN DER VEREINE.

### S. I. A. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. 9. Vereinssitzung, 27. Februar 1929.

Der Präsident Dir. Trüb eröffnet die Sitzung und begrüsst die Anwesenden und Gäste, insbesondere die HH. Stadtrat Ribl, Polizei-Inspektor H. Wiesendanger, Strassenbahndirektor Winterhalter und den Präsidenten der Sektion Zürich des A. C. S.

Das *Protokoll* zur 7. Vereinssitzung wird diskussionslos genehmigt, die *Umfrage* nicht benutzt.

Zum Vortrag von Oberpolizei-Inspektor Bakker, Amsterdam, „*Der städtische Verkehr und seine Schwierigkeiten.*“ überleitend, betont der Präsident den guten Willen der Architekten und Ingenieure, zu diesen Problemen das ihre beizutragen. Er verweist auch auf zwei Vorträge im Schosse des ACS, die über die bezüglichen Verhältnisse in Paris und Berlin orientieren.

Oberpolizei-Inspektor Bakker gibt einleitend einige interessante Zahlen aus der Verkehrstatistik von Amsterdam, in denen, im Gegensatz zu Zürich, besonders die grosse Zahl von rd. 200000 Velofahrern für den Verkehr in Amsterdam typisch ist, besitzt doch jede zweite fahrfähige Person dort ein Fahrrad. Ebenfalls charakteristisch für Amsterdam sind die Radialstrassen als Hauptverkehrsadern, zu denen senkrecht und ringförmig um den Stadtkern die Kanäle zwischen beidseitigen Strassen verlaufen. Diese Eigentümlichkeit führte die Holländer schon 1822 dazu, Einbahnstrassen einzuführen, lange bevor die Strassenbahn und das Auto die Verkehrsregelung noch schwieriger gestalteten. Die Erfahrungen und Bemühungen zur Besserung sind deshalb in Amsterdam in dieser Hinsicht schon Jahrzehnte alt.

Die Verkehrsregelung entwickelte sich zuerst in der Richtung einer Differenzierung des Verkehrs, Fahrverbote für verschiedene Verkehrskategorien zu gewissen Tagesstunden, Einbahnstrassen, vorgeschriebene Geschwindigkeiten, und in der Organisation einer Verkehrspolizei. Der Verkehr in den Strassenkreuzungen, zuerst vom Verkehrspolizisten individuell, jetzt kollektiv geregelt durch „Stop“-Tafeln, rief bei seinem weiteren Anwachsen neuen technischen Verbesserungen in der Richtung einer besseren Verkehrsführung. Ähnlich wie in Zürich wurden Verkehrsschutzinseln gebaut, mit dem Unterschied, dass sie auf Plätzen, mit Ausnahme der Kurven, wo sie zugleich die Tramhaltestelle markieren, weit weniger ausgedehnt ihren Zweck vollständig erfüllen. (Gerade für die Projektierung solcher Inseln gab der Redner praktische Ratschläge, die uns Zürchern nützlich sein können).

Als auch diese Anlagen sich vielerorts als ein Notbehelf erwiesen, ging man an die durchgreifende Sanierung der wichtigsten Plätze und darauf ganzer Strassensysteme im Sinne einer flüssigen, differenzierten Verkehrsführung. Im Gegensatz zu andern Bestrebungen erweiterte man oft die Fussgängersteige, engte also die eigentliche Strasse ein, was namentlich dem Fuhrwerkverkehr auf Plätzen einen bessern Halt gibt. Es bildete sich ein Strassen-Normaltyp heraus, dergestalt, dass die zweigeleisige Tramlinie in der Strassenaxe die Strasse für den Rechts- und Linksverkehr aufteilt, anschliessend kommt die Autobahn, dann der Streifen für die Fuhrwerke und zuletzt nächst dem Randstein das Band für die Radfahrer. Eine einfache Längsaufteilung der Strasse durch schwarz markierte Farbstreifen genügte für die Durchführung dieser Verkehrsregelung. Auf dazu geeigneten Plätzen wurde eine Verkehrsstockung durch den Kreisverkehr ein für alle Mal aus der Welt geschafft. Wo das Tracé der Strassenbahn dieser Anordnung nicht genügte, wurde es in die Strassenaxe verlegt; Haltestellen sind durchwegs vor den Plätzen angeordnet, nicht auf dem Platze selbst, sodass die Strassenbahn verkehrsführend wirkt. Bemerkenswert erscheint uns, dass man auch in Amsterdam Einbahnstrassen zu vermeiden sucht und sie nur als Notbehelf taxiert, denn ihre, die Privatinteressen schädigende Wirkung ist nachgewiesen.

Alle diese durchgreifenden und wirksamen Verbesserungen können nicht ohne Opfer unternommen werden; in Amsterdam wären es namentlich Allee-Bäume, die oftmals aus der Fahrbahn entfernt werden mussten. Sie wurden entweder entsprechend um 1 bis 5 m (auch sehr grosse Bäume!) zurückversetzt oder dann neu gepflanzt in einer dem Randstein nahe verlaufenden Flucht.

Ein reichhaltiges Bilder- und Filmmaterial ergänzte die mit starkem Beifall aufgenommenen Ausführungen des sympathischen Holländers, der auch für Wohnarchitektur und architektonisch gut gelöste Fassaden warmes Verständnis bekundete und dies durch die Vorführung entsprechender Bilder zeigte. Angenehm war es, sich durch ihn und seine Bilder auch von der tatsächlich volkerzieherisch wirkenden, grosszügigen Sanierung des Amsterdamer-Strassennetzes überzeugen zu lassen. Allgemein gewann man den Eindruck, weniger einen Polizeimann als einen, allen gesunden Bestrebungen für Stadtverschönerung und künstlerischen Zielen sehr zugänglichen Menschen vor sich zu haben, der sich glücklich über den Bürokratismus hinauf entwickelte. Es wurde ihm dies nach eigenen Worten möglich namentlich durch die Schaffung einer sechsgliedrigen Verkehrskommission, der es durch freie Aussprache gelingt, unvoreingenommener und frei vom Instanzenweg Verkehrsprobleme rascher und besser zu lösen. Einen Vergleich zu seinen Vorführungen boten noch zwei Bilder des Präsidenten, die den Verkehr auf dem Broadway in New York illustrierten.

An der *Diskussion* beteiligten sich die HH. Ing. Winkler, Inspektor Wiesendanger, Ing. Jegher, Ing. Erni. Daraus geht hervor, dass wir in Zürich auf dem rechten Weg zur Erreichung einer flüssigen Verkehrsführung sind, dass sich aber verschiedene Ziele nicht wie in Amsterdam verwirklichen lassen. In der Einführung von Verkehrsinseln, namentlich in der Aufstellung von Polizeipfählen sind wir aber entschieden zu weit gegangen; es wäre auch zu begrüssen, wenn die Beamten, die sich mit der Projektierung und Durchführung von Verkehrsregelung befassen, Gelegenheit hätten, selbst Kraftwagen zu lenken, um sich die zur Beurteilung der Bedürfnisse nötige Erfahrung anzueignen. Auch in Amsterdam ergeben die Autobuslinien ein Defizit, da sie zu gleichen Tarifen wie die Strassenbahn fahren; sie kommen somit auch dort nie als Ersatz der Strassenbahn in Frage. Trotz des grossen Fahrradverkehrs beherrschen auch in Amsterdam die Autos die Verkehrsgeschwindigkeit, sie dürfen 30 km/h fahren, doch wird erst von 36 km/h an gestraft (20% Toleranz, wegen der Unsicherheit der Kontrolle).

Mit einigen warmen Dankesworten an den Redner schloss der Präsident um 23.20 h die Sitzung. Der Aktuar: Max Meyer.

## VORTRAGS-KALENDER.

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge bis spätestens jeweils Mittwoch 12 Uhr der Redaktion mitgeteilt sein.

Wo keine Zeitangabe, beginnt der betreffende Vortrag um 20 Uhr.

20. März, S. I. A. Basel, „Das Bauhaus Dessau und seine Bestrebungen“, Arch. H. Wittwer, Basel.

**S. T. S.**

Schweizer. Technische Stellenvermittlung  
Service Technique Suisse de placement  
Servizio Tecnico Svizzero di collocamento  
Swiss Technical Service of employment

ZÜRICH, Tiefenhöfe 11 — Telefon: Seinau 5426 — Telegr.: INGENIEUR ZÜRICH  
Für Arbeitgeber kostenlos. Für Stellensuchende Einschreibgebühr 2 Fr. für 3 Monate  
Bewerber wollen Anmeldebogen verlangen. Auskunft über offene Stellen und Weiterleitung von Offerten erfolgt nur gegenüber Eingeschriebenen.

- 72 Eisenbeton-Ingenieur mit Praxis. Ing.-Bur. Deutsche Schweiz.
- 179 Chimiste anc. élève de l'E. P. F. Zurich, comme assist. France.
- 183 Technicien-mécanicien et Dessinateur en mach. ayant déjà qq. expér. du métier. Cie. des Compteurs, Service du Gaz. France.
- 185 Ingenieur od. Techn. m. mehrj. Werkstatt- u. Bureauprax., gute Kenntn. d. mod. Fabrikationsmeth. Deutsch u. franz. Zentr.-Schw.
- 187 jüng. Maschinen-Techniker mit Kenntn. im Eisenbau und prakt. Lehre in Schlosserei od. Eisenkonstrukt.-Werkstätte. Ostschweiz.
- 191 Konstrukteure (Technikumsabsolv.) mit mehrj. Bureaupraxis für Apparatebau u. chem. Fabrikationsanlagen. Nordwestschweiz.
- 193 Ingénieurs-Dessinateurs ayant expér. dans l'appareillage des grandes industries chimiques. ainsi que des Ingénieurs-Dess. sortant de l'école. Bureau d'études Suisse à Paris.
- 248 Bautechniker-Architekt. Arch-Bureau Glarus.
- 250 jüng. Bautechniker für einf. zeichn. Arbeiten und als Bauführer gröss. Umbaute. Sofort f. 2 b. 3 Mon. Gr. Hotel im Ober-Engadin.
- 252 Conducteur des travaux très qualifié, pour gros bâtiments. Français exigé. Pour 4 à 5 mois. Bureau d'arch. Fribourg.
- 254 Bautechniker oder Zeichner, sofort. Arch.-Bur. Ostschweiz.
- 256 Ingénieur ayant au moins 3 ans de pratique des travaux de Génie-Civil, notamm. béton armé et charpentes métal. Belgique.
- 258 Technicien-Dessinateur au courant de tous travaux de terrain et de bureau, de préf. techn.-géomètre. Bur. techn. Suisse romande.
- 260 Ingénieur expérimenté pr. la direct. de grands travaux de construct. Service d'Afrique Sté. belge Chemins de fer.
- 262 Bauführer-Bautechniker m. mehrj. Praxis, in Arch.-Bur. Engadin.
- 264 jüng. Bauführer m. einj. Jahr. Praxis. Hotelgesell. Graubünden.
- 266 Bautechniker, f. Detailpläne f. Eisenbetonbauten. Spanien.
- 268 Eisenbeton-Techniker, gew. Zeichner. Ing.-Bur. deutsche Schweiz.
- 270 Hochbau-Techn. (Zeichn.) für 2 Mon. Sof. Arch.-B. Inn.-Schweiz.
- 272 Eisenbeton-Techniker, flotter Zeichn. 1. Mai. Ing.-B. NW.-Schweiz.