

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **93/94 (1929)**

Heft 11

PDF erstellt am: **21.09.2024**

### **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.

## 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 Ribi, 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 benützt.

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 weitem Anwachsen neuen technischen Verbesserungen in der Richtung einer besseren Verkehrsführung. Ähnlich wie in Zürich wurden Verkehrsschutzinseln gebaut, mit dem Unterschiede, 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 Verkehrstockung 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 Polizeifähnen 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 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.

<b>S. T. S.</b>	<b>Schweizer. Technische Stellenvermittlung Service Technique Suisse de placement Servizio Tecnico Svizzero di collocamento Swiss Technical Service of employment</b>
-----------------	---

ZÜRICH, Tiefenhöfe 11 — Telephon: 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. Bureauprax. für Apparatebau u. chem. Fabrikationsanlagen. Nordwestschweiz.
- 193 *Ingenieurs-Dessinateurs* ayant expér. dans l'appareillage des grandes industries chimiques. ainsi que des *Ingenieurs-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 charpentiers 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*-Bautéchniker 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.