

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 69 (1951)
Heft: 6

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

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

4. März geöffnet. — Gleichzeitig wird auf der Galerie des Kunstgewerbemuseums die Arbeit der «Werkstatt für graphische Volkskunst» in Mexiko (Taller de Grafica Popular) gezeigt, einer Werkgemeinschaft von etwa 25 Künstlern, die mit ihrer kraftvollen, expressiven Schwarzweisskunst an die soziale, wirtschaftliche und kulturelle Hebung ihres Landes einen entscheidenden Beitrag leisten. — In den Monaten März-April wird das Kunstgewerbemuseum eine repräsentative Ausstellung des heutigen finnischen Kunstgewerbes zeigen. Die vom finnischen Kunstgewerbeverband Ornamo organisierte Ausstellung umfasst Keramik, Glas, Textilien, Tapeten, kleinere Möbel u. a. Wie andere nordische Staaten hat Finnland ein sehr lebendiges, fortschrittliches Kunstgewerbe, das bei uns bisher kaum bekannt geworden ist. — Anlässlich der Feierlichkeiten zum 600-jährigen Jubiläum des Beitrittes von Zürich zur Eidgenossenschaft wird das Kunstgewerbemuseum in den Monaten Juni-August eine grosse Ausstellung «600 Jahre Zürcher Seide» zeigen.

Wassertagung in Essen. Die führenden wasserwirtschaftlichen und wassertechnischen Vereine und Verbände und die am Wasser überhaupt interessierten wissenschaftlichen, technischen und wirtschaftlichen Kreise veranstalten im September 1951 gemeinsam mit dem Haus der Technik in Essen eine Wassertagung, in der der gemeinsame Charakter aller Probleme der Wasserwirtschaft in Vorträgen und Verhandlungen zur Geltung kommt. Alle Gebiete der Wasserwirtschaft einschliesslich Gewässerkunde, Grundwasser-Geologie, Wasserbiologie, Wetterwesen, Abwasserbeseitigung, Wasserbenutzung in Gemeinden, Industrie, Bergbau, Landwirtschaft, Verkehr, Hygiene, Fischerei, Sport, Talsperren- und Wasserkraftwesen, Fluss- und Kanalbau, Wasserrecht und Wasserverwaltung werden berücksichtigt. Die einzelnen Verbände werden ausserdem ihre besonderen Sitzungen abhalten, um auf diese Weise eine zusammengefasste Veranstaltung des Wassers zu ermöglichen, die zur Ersparung von Zeit und Kosten führt. Auskunft erteilt das Haus der Technik in Essen, Hollestr. 1g, Postfach 254.

Joint Engineering Conference, London. Anlässlich des Festival of Britain veranstalten die Institution of Civil Engineers, die Institution of Mechanical Engineers und die Institution of Electrical Engineers eine verkehrstechnische Tagung (Joint Engineering Conference), die in London vom 4. bis 15. Juni 1951 stattfinden wird. Zur Sprache kommen bautechnische, maschinentechnische und elektrotechnische Probleme aus dem Gebiet des Transportwesens auf der Schiene, der Strasse, dem Wasser und in der Luft, des Energietransportes, der Versorgung mit Wasser, Gas und Elektrizität sowie verwandte Probleme. Neben den technischen Vorträgen sollen Exkursionen nach interessanten Werken veranstaltet werden. Die Mitglieder des S. I. A. sind zur Teilnahme an dieser Konferenz eingeladen; Anmeldungen nimmt das Sekretariat, Beethovenstr. 1, Zürich 2, entgegen, wo auch nähere Auskünfte eingeholt werden können.

Europäische Werkzeugmaschinen-Ausstellung 1951 in Paris. Das Europäische Komitee für die Zusammenarbeit der Werkzeugmaschinen-Industrien, dem die Verbände der Werkzeugmaschinen-Hersteller aus den wichtigsten Ländern Europas angehören, veranstaltet vom 1. bis 10. September 1951 in Paris die erste europäische Werkzeugmaschinen-Ausstellung, an der sich die Hersteller aller europäischen Länder sowie Nord-Amerika beteiligen; sie wird den Käufern aus aller Welt eine Gesamtübersicht der Werkzeugmaschinen-Herstellung geben. Auskunft erteilt: Erste Europäische Werkzeugmaschinen-Ausstellung, 2 bis Rue de la Baume, Paris (8^e).

Die Baumaschinen-Messe Bern 1951 ist auf die Zeit vom 16. bis 21. März anberaumt und wird vom Schweizerischen Baumaschinen-Verband organisiert. 18 Fabrikanten und Importeure nehmen daran teil. Das Ausstellungsareal umfasst die Berner Festhalle sowie 7000 m² offenes Gelände. Was zu einem heutigen modernen Bauplatz gehört, vom Turmkran bis zur Pflasterkelle, wird an dieser Ausstellung aus der Nähe betrachtet werden können. Vorgesehen sind u. a. laufend Demonstrationen von modernen Baumaschinen.

Die Internationale Behälter-Ausstellung, mit deren Durchführung in diesem Jahre die Schweiz betraut worden ist, findet vom 14. bis 23. April 1951 in Zürich unter dem Patronat des Stadtrates von Zürich statt. Zur gleichen Zeit wird in Zürich der zwischenstaatliche Fachausschuss für die Aus-

arbeitung einer internationalen Ordnung für den Güterverkehr mit Behältern tagen.

Eidg. Technische Hochschule. Die Graphische Sammlung zeigt in der Reihe «Modernes Schweizer Schaffen» als I. Ausstellung Werke von Max von Mühlenen, Bern. Dauer: 3. bis 25. Februar. Eintritt frei, werktags 14 bis 17 h, sonntags 11 bis 12 h.

WETTBEWERBE

Schulhaus Niederholzstrasse in Riehen, Basel (SBZ 1950, Nr. 34, S. 470). In mehrtägiger Beratung hat das Preisgericht die 59 eingereichten Projektentwürfe beurteilt und ist zu folgendem Entscheid gelangt:

1. Preis (3500 Fr. und Empfehlung zur Weiterbearbeitung) Tibère Vadi, Zürich
 2. Preis (3200 Fr.) Paul W. Tittel, Zürich, F. Rickenbacher, W. Baumann, Basel
 3. Preis (3000 Fr.) Jakobe & Max Flum, Stockholm, Ernst Arber, Ing., Zürich/Riehen
 4. Preis (2300 Fr.) Heinrich Baur, Basel
 5. Preis (2000 Fr.) Karl Fornaro, Zürich
- Ankauf (1000 Fr.) Kurt Ackermann, Aesch/Bld.
Ankauf (1000 Fr.) Jakob Ungricht, Zürich

Die Planausstellung in Halle II b der Schweizer Mustermesse wird Samstag, den 17. Februar 1951 eröffnet und dauert zwei Wochen. Die Öffnungszeiten werden noch bekanntgegeben.

Sekundar- und Primarschulhaus Hummelrüti in Luzern. Teilnahmeberechtigt sind die in der Stadt Luzern heimatberechtigten oder seit mindestens 1. Januar 1950 niedergelassenen Architekten. Verlangt werden Lageplan 1:500, Grundrisse, Ansichten und Schnitte 1:200, Perspektive, Kubikinhaltsberechnung, Bericht, Modell 1:500. Fachleute im Preisgericht: Stadtbaumeister A. H. Steiner, Zürich, Arch. M. Kopp, Zürich, Arch. A. H. Dürig, Basel, Stadtbaumeister M. Türler, Luzern, Stadtbaumeister-Stellvertreter N. Abry, Luzern. Anfragetermin 15. März, Ablieferungstermin 30. Juni 1951. Für fünf bis sechs Preise und allfällige Ankäufe stehen 25 000 Fr. zur Verfügung. Die Unterlagen können gegen 50 Fr. Hinterlage bei der Baudirektion der Stadt Luzern bezogen werden.

LITERATUR

Elektrizität und Bauen. Ein Handbuch für Bauleute und Bauende. Bearbeiter: H. Hofstetter, R. Spieser, J. Elsener und N. Felber. 144 S. mit 134 Abb. 2., erweiterte Auflage. Zürich 1950, Verlag «Elektrowirtschaft». Preis geb. 15 Fr.

Es ist erfreulich, dass das praktische Handbuch, das während längerer Zeit vergriffen war, endlich in neuer Auflage wieder erschienen ist. Es entstand unter Mitwirkung prominenter Fachleute, in Zusammenarbeit mit der «Zentrale für Lichtwirtschaft» und der Vereinigung «Pro Telephon». Wie auf dem Titelblatt angezeigt wird, wendet es sich nicht in erster Linie an die Elektro-Fachleute, sondern an die «Bauleute und Bauenden». Unter diesen sind wohl ganz besonders die Architekten und die Bauherren zu verstehen.

Unter dem Titel: «Elektrizitätsanwendungen» behandelt der erste Abschnitt das Gebiet der elektrischen Beleuchtung. Vorerst wird eine gedrängte Uebersicht über die in der Beleuchtungstechnik gebräuchlichen Grössen und Masseinheiten, sowie eine stichwortartige Erklärung der immer wiederkehrenden Bezeichnungen geboten. Es ist Architekten und Bautechnikern dringend zu empfehlen, diesen paar Seiten eine ruhige Stunde zu widmen, denn damit erleichtern sie sich den Verkehr und das Gespräch mit allen jenen, die sich mit der Projektierung und der Ausführung einer Beleuchtungsanlage abgeben.

Anschliessend folgen die Richtlinien für gute Beleuchtungsanlagen in Anlehnung an die schweizerischen Leitsätze, sowie eine schematische Darstellung des Arbeitsablaufs bei der Projektierung, die «Zehn Gebote» des guten Beleuchtungsvorschlages und eine Anzahl tabellarische Daten über gebräuchliche Leuchtentypen, Lampen, Baustoffe, Gläser, spezifischen elektrischen Leistungsaufwand, Beleuchtungsstärken u. a. Zwischenhineingestreut ist eine Aufzählung der häufigsten Fehler, die bei der Berechnung, Ausführung und im Betrieb einer Beleuchtungsanlage vorkommen können. Der ganze Abschnitt offenbart das erfreuliche Bestreben, aus dem

vielschichtigen Material das auszuwählen, was den Architekten und den Bauherrn wirklich interessiert. Die beigegebenen Bilder ausgeführter Anlagen dokumentieren einmal mehr, dass es offensichtlich schwierig ist, Bilder von Objekten zu beschaffen, die technisch und formal einer strengeren Prüfung standhalten.

Ebenfalls orientieren Text und Bilder über die Anwendung der Elektrizität in Haushalt- und Grossküchen, über elektrische Heisswasserversorgungen, das «elektrische» Waschen im Haushalt und in Grosswäschereien, sowie über elektrische Raumheizungen. Eine Reihe von Bildern dürften aus Prospekten führender Fabriken bekannt sein; sie helfen in dieser Form die Orientierung zu erleichtern.

Unter der Ueberschrift: «Elektrische Installationen» werden den Bauenden Ratschläge erteilt über Massnahmen, die zweckmässig vor und während der Ausführung elektrischer Installationen zu treffen sind. Beispiele über die Anordnung von Zähler-, Schalt- und Verteiltafeln geben Auskunft über ihre Raumbedürfnisse und ermöglichen den Architekten, ihnen einen ihrer Wichtigkeit gebührenden Raum im Bauobjekt vorzusehen. Auf leicht fassliche Weise sind, zum Teil anhand guter Bilder, die gebräuchlichsten Installationsmaterialien und ihre Verarbeitung beschrieben.

Im dritten Kapitel ist von der Projektierung, der Vergabung und der Ausführung von elektrischen Anlagen die Rede. Es wird knapp und klar erklärt, auf welcher Grundlage ein Projekt aufgebaut werden soll. Um bei der Planung in der Sprache des Fachmannes sprechen oder diesen verstehen zu können, sind in einer Tabelle die Symbole für Apparate, Materialien und Schaltungen abgebildet und bezeichnet. Auch fehlt der wichtige Hinweis nicht, dass der Elektro-Fachmann bei einem Bauvorhaben frühzeitig zur Beratung zugezogen werden soll, weil nur so rationell gebaut werden kann. Einem Beispiel ist zu entnehmen, was alles zu einem einwandfreien Kostenvoranschlag gehört, und dass die Angabe von Pauschalpreisen möglichst zu meiden ist. Wertvolle Hinweise sind in bezug auf Submissionen und Vergabungen an die Bauleute gerichtet.

Das Handbuch «Elektrizität und Bauen» ist für die Bauherren und Architekten ein wertvoller, praktischer Berater, der besonders für diese Kreise zu empfehlen ist. Es dürfte aber auch dem Elektro-Fachmann im Verkehr mit den Bauleuten nützliche Dienste leisten und ihm die Arbeit erleichtern.

F. A. Waser

Swedish Cooperative Union and Wholesale Society's Architect's Office 1935—1949. Part 1. 164 S. mit vielen z. T. farbigen Abb. Stockholm 1949. Kooperativa Förbundets Arkitektkontor.

Swedish Cooperative Union and Wholesale Society's Architect's Office 1925—1949. Part 2. Housing. 191 S. mit vielen z. T. farbigen Abb. Stockholm 1949, Kooperativa Förbundets Arkitektkontor. Preis 18 Schw. Kr.

Professor Eskil Sundahl, Stockholm, veröffentlicht zum fünfzigjährigen Bestehen der schwedischen Genossenschaftsunion zwei Bücher, die die Tätigkeit des Baubüros dieser Organisation illustrieren. Im ersten Band sind die gemeinschaftlichen Gebäude, wie Verkaufsläden, Warenhäuser, Restaurants, Fabriken u. a. m. dargestellt, während der zweite Band den Wohnbauten gewidmet ist. Der Verfasser erklärt in der Einleitung, die Publikation erfolge nicht deshalb, weil die Genossenschaft davon überzeugt sei, sie habe äusserst bemerkenswerte Bauten errichtet; man wolle vielmehr den Mitgliedern der Genossenschaftsbewegung und dem Ausland gegenüber Rechenschaft über die geleisteten Arbeiten ablegen. Gerade der Umstand, dass die Fachpresse sich allzu oft in theoretischen Betrachtungen verliere und zu wenig Rücksicht auf die realisierbaren Bauten nehme, veranlasste das Baubüro der Genossenschaft zu dieser Arbeit, denn die im Laufe der letzten fünfzehn Jahre für alle möglichen Bauten ausgegebene Summe von rund 300 Mio Kronen rechtfertigt dieses Unternehmen. Die meisten der abgebildeten Werke sind während des Krieges und in der Nachkriegszeit errichtet worden, wobei die Architektur der Häuser durch die kriegsbedingte Materialknappheit bestimmt war.

Das Architekturbüro der Genossenschaft, das aus einem Chefarchitekten und zwölf andern Architekten besteht, die je einer Sektion vorstehen, hat sämtliche Gebäude entworfen und ausgeführt. Vom kleinsten Laden bis zum Warenhaus, von der einfachen Werkstatt bis zur grosszügig eingerich-

teten Fabrik, vom primitiven Gasthof bis zum raffiniert ausgestatteten Hotel — eine wahre Musterkarte von Zweckbauten wurde von dieser Architektengruppe erstellt, die im Grunde genommen von der Genossenschaft unabhängig geblieben und wie ein selbständiges Architekturbüro organisiert ist. Die abgebildeten Werke entsprechen in ihrer anspruchslosen Haltung ganz dem, was man sich unter schwedischer Architektur vorzustellen gewohnt ist. Klare Formen und sachlich saubere Details sind wohl die Hauptmerkmale, die uns sympathisch berühren. Unter den grösseren Bauten sind die Fabriken in Stockholm, Eskilstuna und Gustavsberg beachtenswerte Leistungen, die, wie die vielen bunten Innenaufnahmen beweisen, recht heiter und in leuchtenden Farben nach amerikanischen Grundsätzen angestrichen wurden.

Die im zweiten Band abgebildeten Wohnbauten, die im Zusammenhang mit den verschiedenen Industriebauten als Wohnsitz für die Belegschaften erstellt wurden, vertreten die verschiedenen Typen des Einfamilienhauses, des Miethauses und der Siedlung. Es erübrigt sich, auf die einzelnen Objekte einzutreten, weil sie wohl kaum Sonderleistungen auf diesem Gebiet darstellen. Interessant ist jedoch, wie gründlich die Verfasser in ihrer Einleitung die verschiedenen Möbel und Räume behandeln. Gediegene und einfache Ausführungen der Gegenstände und Zimmer werden abgebildet, wohl mit dem Ziel, auch in den Kreisen der Genossenschaftler für eine anständige Baugesinnung und gehobene Wohnkultur zu werben. Im letzten Teil des zweiten Bandes werden noch Wohnbauten dargestellt, die von der Architektengemeinschaft für Auftraggeber erstellt wurden, die ausserhalb der Genossenschaft stehen.

Bei der Durchsicht der beiden Bände wird man mit Befriedigung feststellen, dass in Schweden selbst die einfachsten Bauaufgaben mit ausserordentlicher Liebe und Sorgfalt behandelt werden. Aber gerade dieser extreme Sauberkeitsdrang kann — wie die Publikation beweist — zu einer gewissen Monotonie führen, die von einer spätern Generation vielleicht nicht mehr ganz verstanden wird, denn es fehlen den Bauten oft die in neuester Zeit mit Recht wieder geforderten Akzente.

H. M.

Traffic Engineering Handbook. 2. Ausgabe 1950. Herausgeber: Institute of Traffic Engineers, New Haven, Conn. USA. 514 S., 215 Bilder, 205 Tabellen und 489 Definitionen von Begriffen des Strassenverkehrs. Verlag: Accident Prevention Department of the Association of Casualty and Surety Companies, 60 John Street, New York. Preis geb. 6 \$, in USA.

Traffic Engineering, Strassenverkehrstechnik, haben die Amerikaner, aus dem Zwang ihrer zunehmenden Verkehrsnöte, in den letzten zwanzig Jahren zu einer Wissenschaft ausgebildet. Bereits 1926 wurde erstmals an der Harvard University in Boston eine Vorlesung über Traffic Engineering eingeführt. 1938 wurde die Abteilung dieser Wissenschaft an die Yale University in New Haven, Conn., verlegt, die heute noch als Zentrum des Traffic Engineering gilt. Dort befindet sich auch der Sitz des «Institute of Traffic Engineers», der Gesellschaft der Strassenverkehrs-Ingenieure, die das vorliegende Werk geschaffen haben. Textautoren sind 16 der bekanntesten Traffic Engineers der USA; die Manuskripte wurden von 35 Senioren des Traffic Engineering überarbeitet und mit Anregungen und Ergänzungen versehen. Dadurch wurde das Handbuch zum vollständigsten Lehr- und Nachschlagewerk auf dem Gebiete der Strassenverkehrstechnik. Immerhin sei festgestellt, dass es nur den Teil «Engineering» der «drei grossen E»¹⁾ des Traffic Engineering behandelt, nicht aber die anderen zwei, nämlich Education und Enforcement.

Eine erste Gruppe von Kapiteln befasst sich eingehend mit der Statistik des Strassennetzes, der Strassenfahrzeuge und der Verkehrsvolumina Amerikas; ferner mit der Fahrzeugdynamik, den Fahrern, Fussgängern und mit den Verkehrsunfällen.

Ein weiteres Kapitel, das unsere besondere Aufmerksamkeit verdient, heisst Traffic Studies. Es behandelt das Beobachten, Zählen und Auswerten des fliessenden und ruhenden Verkehrs und des Auf- und Abladens, wobei z. B. auch die Fehlerrechnung bei Verkehrszählungen beschrieben ist.

Nach diesen einführenden Abschnitten werden die eigentlichen Mittel der Verkehrstechnik, das Führen, Kanalisieren, Begrenzen, Signalisieren und Regeln eingehend durchgenommen. Es wird mit den Leitlinien und Sicherheitslinien begon-

1) Siehe SBZ 1949, Nr. 47, Seite 666*.

nen, sowie mit den Bodenmarkierungen überhaupt. Das letzte Detail der Planung, Anlage, Ausführung und Bewehrung, und auch die Materialprüfung werden angegeben. Man kann daraus leicht entnehmen, welche grosse Wichtigkeit der Amerikaner dieser Art von Fahrhilfe und Signalisierung beimisst. Bekanntlich ist praktisch das ganze Hauptstrassennetz Amerikas mit Linien versehen. Die Verkehrsregelung durch Lichtsignale ist relativ kurz dargestellt, weil darüber ein ausgezeichnetes Werk des «U. S. Bureau of Public Roads» besteht, das «Manual of Uniform Traffic Control Devices» (August 1948). Entsprechend den bekannten Parkierungsschwierigkeiten der amerikanischen Städte ist dem Problem des ruhenden Verkehrs grosse Aufmerksamkeit gewidmet.

Weitere Kapitel behandeln mit einer erstaunlichen Ausführlichkeit und unter Anwendung einer Fülle von Bildern, Skizzen und Tabellen die verkehrstechnischen Fragen der Stadt- und Ueberlandstrassen, der Einbahnstrassen, Plätze, Kreuzungen, Einmündungen, Inseln und der Beleuchtung.

Systematisch ist das Werk ausgezeichnet durchgearbeitet. Als kleines Beispiel sei nur angeführt, dass die Fussgängerinseln in vier Hauptgruppen eingeteilt sind — und dementsprechend behandelt werden — und dass ihre Ausführungsart eine Unterteilung in acht weitere Gruppen erfährt. Am Ende jedes Kapitels ist ein ausführliches Literaturverzeichnis zu finden, und am Schlusse des Buches enthalten 30 Seiten die Terminologie des Strassenverkehrs und weitere 16 Seiten ein Namenverzeichnis.

Es ist sehr zu wünschen, dass dieses vorbildliche und vollständige Werk die Aufmerksamkeit aller unserer Kreise geniessen möge, die sich mit der Planung der Strassenverkehrswege und mit der Verkehrsregelung befassen; besonders aber auch den künftigen Strassenbauingenieuren kann es warm empfohlen werden. Dadurch dürfte auch in unserem Lande, wo sich die Schwierigkeiten im Strassenverkehr immer mehr häufen, das Traffic Engineering vermehrte Beachtung finden. Das Buch bedingt allerdings genaue Kenntnis des Englischen, inklusive seiner Fachausdrücke. — Zur erleichterten Beschaffung wollen sich Interessenten melden beim Zentralsekretariat des Schweiz. Strassenverkehrsverbandes (F. R. S.), Schwanengasse, Bern.

Max Troesch

Bericht über Handel und Industrie der Schweiz im Jahre 1949. Erstattet vom Vorort des Schweiz. Handels- und Industrievereins. 240 S. Zürich, Börsenstr. 17. Preis geh. 5 Fr.

Der einleitende Teil befasst sich wie üblich mit den wichtigsten wirtschaftlichen Geschehnissen des Berichtsjahres, wobei aber auch einigen allerjüngsten Entwicklungen Rechnung getragen worden ist: Entwicklung der Weltproduktion an Rohstoffen und des Welthandels, Beschäftigungsgrad in verschiedenen Ländern, internationale Preisbewegung, Auswirkungen der Marshallhilfe an Europa, Bestrebungen zur Liberalisierung des Waren- und Zahlungsverkehrs, Haltung der Schweiz gegenüber der Europäischen Zahlungsunion, zunehmende Bedeutung der Zollfrage für die schweizerische Wirtschaft, Auswirkungen der Abwertungswelle vom September 1949, allgemeine Konjunkturlage der Schweiz, Finanzreform. Der statistische Teil enthält, um nur die wichtigsten Gebiete zu nennen, Auskünfte über die Entwicklung der Bevölkerung, des Arbeitsmarktes, der Arbeitslöhne, der Preise, der Finanzen von Bund und Kantonen, des Aussenhandels der Schweiz.

Der wichtigste Teil des Berichtes ist wie üblich der dritte, der die Kapitel über die verschiedenen Zweige von Handel und Industrie der Schweiz sowie ihre Unterbranchen enthält. In jedem Branchenkapitel werden die Lage und die Entwicklung des betreffenden Wirtschaftszweiges im Jahre 1949 einer genauen Prüfung unterzogen. Der dritte Teil des Berichtes ist insofern ganz besonders wertvoll, als er auf einer Dokumentation beruht, die sonst nicht jedermann zugänglich ist. — Der Bericht ist die vollständigste und bestdokumentierte Veröffentlichung über den Gang der schweizerischen Wirtschaft im Jahre 1949.

Neuerscheinungen:

Angewandte Hydromechanik im Wasserbau. Ein Handbuch für Studium und Praxis. Von Richard Winkel, 3., erweiterte Auflage. 143 S. mit 91 Abb. Berlin 1950, Verlag Wilhelm Ernst & Sohn. Preis kart. DM 11.60.

Prüfungs- und Übungsaufgaben aus der Mechanik des Punktes und des starren Körpers. Von Karl Federhofer. In drei Teilen. I. Teil: Statik. 165 Aufgaben nebst Lösungen. 150 S. mit 243 Abb. Wien 1950, Springer-Verlag. Preis kart. 10 sFr.

Grundrisse zu Einfamilien-Reihenhäusern. Von Otto Völckers. Aufbau-Sonderhefte Heft 11. 40 S. mit Abb. Stuttgart 1950, Verlag Julius Hoffmann. Preis kart. DM 6.50.

Théâtre de veille et théâtre de songe. Essai de dialectisation de la conscience. Par Jean-Paul Gonsseth. 110 p. Neuchâtel 1950, Editions du Griffon. Prix broch. Fr. 6.60.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Bau-Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch. Ing. A. OSTERTAG

Dipl. Arch. H. MARTI

Zürich, Dianastrasse 5 (Postfach Zürich 39). Telefon (051) 23 45 07

MITTEILUNGEN DER VEREINE

S.I.A. Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein

Mitteilung des Sekretariates

Urteil der schweiz. Ständekommission vom 9. Dez. 1950

In dem von der Stadt Vevey im Februar 1950 organisierten Wettbewerb stand das Programm unbestritten im Widerspruch zu den Grundsätzen des S. I. A. für das Verfahren bei architektonischen Wettbewerben. Demzufolge musste das CC diesen Wettbewerb für die Mitglieder des S. I. A. sperren.

Das Central Comité verlangte ferner, dass diejenigen S. I. A.-Mitglieder, die in das Preisgericht gewählt worden waren, ihr Preisrichteramt niederlegten. Einer dieser Preisrichter, Architekt M. Monneyron in Lausanne, hat dieser ausdrücklichen Aufforderung des CC keine Folge geleistet. Dieses Verhalten zwang das CC, bei der Ständekommission der Sektionen Waadt, Wallis und Genf, und nachher bei der Rekursinstanz, der schweizerischen Ständekommission, Klage einzureichen. In ihrer Sitzung vom 9. Dezember 1950 hat die schweizerische Ständekommission folgendes Urteil gefällt:

Die schweizerische Ständekommission zieht in Erwägung, dass:

1. Arch. L. M. Monneyron erklärte, der Verfasser des «Programm-Schemas» für den Wettbewerb des Gebäudes der «Ecole des Arts et Métiers», Vevey, zu sein, welches allerdings abgeändert wurde, jedoch mit seinem Einverständnis;
2. Arch. L. M. Monneyron, der vor der Eröffnung des Wettbewerbes das aufgestellte Programm sehr gut kannte, dieses nicht dem Sekretariat des S. I. A. unterbreitet hat;
3. Arch. L. M. Monneyron sich weigerte, sein Preisrichteramt niederzulegen, nachdem die schweizerische Wettbewerbskommission den Wettbewerb gesperrt hatte.

Demnach erkennt die schweizerische Ständekommission, dass Arch. L. M. Monneyron in grober Weise den Artikeln 1 und 2 der Grundsätze des S. I. A. für das Verfahren bei architektonischen Wettbewerben zuwider gehandelt hat.

Dadurch, dass Arch. Monneyron erklärte, dass er nicht anders handeln würde, wenn er bei einem andern Wettbewerb in die gleiche Lage käme, zeigt er, dass er sich in Opposition zu den Grundsätzen des S. I. A. für das Verfahren bei architektonischen Wettbewerben stellt.

Dadurch, dass Arch. Monneyron erklärte, seine Mitgliedschaft beim S. I. A. könnte ihm in seiner amtlichen Stellung schaden, hat er den Artikeln 6 und 7 der Statuten des S. I. A. in beträchtlichem Mass zuwidergehandelt.

Ferner stellt die schweizerische Ständekommission durch die Lektüre des Protokolls vom 3. 10. 1950 fest, dass die vor der Ständekommission der Sektionen Waadt, Wallis und Genf abgegebenen Erklärungen von jener sehr verschieden sind, die Arch. Monneyron vor der schweizerischen Ständekommission machte.

Demnach beschliesst die schweizerische Ständekommission den Ausschluss von Arch. L. M. Monneyron aus dem S. I. A.

Dieser Beschluss muss in den Vereinsorganen veröffentlicht werden.

S.I.A. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein

Protokoll der Sitzung vom 10. Januar 1951

Nach kurzen geschäftlichen Mitteilungen erteilt der Vize-Präsident, Dr. Max Lüthi, das Wort an E. Heiniger, Direktor der Zürcher Verkehrsbetriebe, zu seinem Vortrag **Die Entwicklung der Verkehrsbetriebe und ihre heutigen Schwierigkeiten während den Verkehrsspitzen**

Einleitend beleuchtet der Referent kurz die historische Entwicklung der öffentlichen Verkehrsmittel der Stadt Zürich. Der Einführung des Rösslitrans im Jahre 1882 folgte die Inbetriebnahme der ersten elektrischen Wagen anno 1894, und am 1. Juli 1896 die Uebernahme des überwiegenden Teils der bisherigen privaten Strassenbahnen durch die Stadt. Die letzte Privat-Strassenbahn auf Zürcher Stadtgebiet wurde 1931 der damaligen Städtischen Strassenbahn einverleibt. In den zwanziger Jahren kamen die ersten Autobusse in Betrieb und 1939 wurde die erste Trolleybuslinie eröffnet.

In bezug auf die Entwicklung der Verkehrsleistungen hob der Referent hervor, dass 1949 ungefähr die doppelte Anzahl Wagen-Kilometer gefahren und dreimal mehr Fahr-