

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 85/86 (1925)
Heft: 26

Artikel: Zum Jahresschluss
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-40248>

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: 07.04.2026

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

von den Seitenstollen, geworfen oder maschinell gebrochen) nach den Profiltypen II, III und IV, ausgemauert; sie erhielten einen üblichen 2 cm starken abgeglätteten, wasserdichten Verputz, haben einen lichten Querschnitt von 2,91 m² und einen benetzten Umfang von 4,6 m (Abbildung 71, linke Hälfte). Die Aplitstrecke, sowie rd. 100 m der oberhalb anschliessenden Serizitstrecke konnten, mit Ausnahme der mit Beton ausgeglichenen und verputzten Sohle, unausgemauert gelassen werden (gemäss Profiltyp III b (Abbildung 71, rechts), was aber mit Rücksicht auf die grössere Rauigkeit des benetzten Umfangs eine Vergrösserung des Lichtraumes auf 4,3 m² erforderte.

Zementmilch- und Zementmörtel-Einspritzungen zwischen Betonauskleidung und Gebirge wurden nur in den untersten 390 m ausgeführt, welche Strecke, da die Sohle des Stollenendes auf Kote 810,00 liegt, nur bei hydrodynamischem Aufstau im Maximum um wenige Meter unter Druck gesetzt wird. Das untere Ende des Zulaufstollens für die Zuleitung des Kärstelen- und Etlzlibaches liegt über dem Nordende des Reservoirestollens des Reusswerkes; sein Wasser fällt durch einen 26 m hohen, 2,50 m weiten Vertikalschacht in den Reservoirstollen, dessen hinteres Ende, wie das untere Ende des Vertikalschachtes, aus diesem Grunde mit Eisenblech gepanzert ist.

Da die jetzt bestehende Verlängerung der Bristenstrasse (bis über die Wasserfassung hinaus) zu Beginn des Baues noch nicht bestand, musste zur Erleichterung der Transporte dem Hang entlang, eine provisorische Dienstbahn vom Wasserschloss bis vor den mittlern Seitenstollen, d. h. bis fast zum Scheitelpunkt des bestehenden Saumweges gebaut werden (Abb. 72; der weisse Pfeil zeigt die Fassungstelle des Kärstelenbaches).

Kärstelen- wie Etlzlibach bieten oberhalb der Wasserfassungen noch die Möglichkeit zu weiterer Wasserkraftnutzung mit Stauanlagen. Es liegen hierüber bereits generelle Studien und Projekte der Bahnverwaltung vor.

Zum Jahreschluss.

(Hierzu Tafeln 23 und 24.)

Mit dieser Nummer beschliesst die „S. B. Z.“ ihren 86. Band. Ein Jahr nicht nur reich an Arbeit, sondern auch an Diskussionen im Kampf der Meinungen verschiedenster Art liegt hinter uns. Auf den Gebieten des Ingenieurwesens waren es mehrfach kontroverse Fragen z. B. der Höchstdruckdampf-Probleme, die den Eifer der Beteiligten erregten; sodann gelangte zu einem vorläufigen und, wie wir glauben, glücklichen Abschluss die jahrelang so heiss umstrittene Rheinfrage, u. a. m. Die lebhaftesten Meinungsäusserungen betrafen indessen die Baukunst im engeren Sinn. Wir erinnern an die gründliche Erörterung einschneidender und die Gesamtheit nahe berührender Bau- und Verkehrsprobleme, wie die Wettbewerbe um den Genfer Hauptbahnhof Cornavin, den Kasinoplatz und die Zeitglocken-Erweiterung in Bern, dann Wasserkirche und Wasserhaus in Zürich, die Abklärung missverständlicher „Heimatschutz“-Begriffe, ferner, jenseits unserer Grenzpfähle, die Ulmer Münsterplatzfrage u. a. m. Aber auch rein beruflich wichtige Fragen, wie Mängel bei Architektur-Wettbewerben, bis zur ausgesprochenen Inschutznahme verletzter Berufs-Interessen von Kollegen (Fall Schwyz) nahmen unsere Mitwirkung in Anspruch. Dass man dabei die Dinge beim Namen nennen muss, und sich nicht auf blosser Andeutungen beschränken kann, dürfte klar sein.

Bis in Architekturzeitschriften des Auslandes lebhaftes Echo gefunden hat der Meinungs-austausch über „Axe und Symmetrie“, der da und dort irrigerweise als einseitige Stellungnahme gegen jede axiale Komposition überhaupt zu Gunsten einer Modernität à tout prix missverstanden worden ist. Hierüber wird auch im neuen Jahrgang noch einiges zu sagen sein. Wesentlich ist nämlich einzig der Unterschied zwischen guter und schlechter Architektur, und der ist von jeder Stilrichtung unabhängig.

Zum friedlichen Beschluss dieses somit besonders auf architektonischem Gebiet ziemlich polemischen Jahrgangs sei es erlaubt, ohne weitere Nebengedanken einige Bilder historischer Bauten zu bringen, in fast zufälliger Auswahl, wie sie dem Reisenden an der Geburtstätte der Renaissance begegnen. Denn sowenig mit der Nachahmung historischer Formen irgend etwas erreicht ist, so wichtig ist es, die Kunst der Gegenwart von Zeit zu Zeit an solchen Leistungen zu messen, die dem Streit des Tages überhaben sind, ein schmerzlicher Vergleich allerdings, der den Verfall der Baukunst im letzten Jahrhundert, in dessen Trümmerfeld wir noch heute leben, doppelt scharf empfinden lässt. Dieser Verfall kommt viel weniger vom Verlassen einer bestimmten Form-Tradition, als vom Aufgeben der früheren Bau-Gesinnung, die den Reichtum ihrer Gliederungen jeweils nur dort spielen liess, wo er ein wirkliches Bedürfnis befriedigte. Gerade die abgebildeten Beispiele längst vergangener Jahrhunderte zeigen, mit wie sparsamer Instrumentierung sich grösste Wirkungen erreichen lassen, sodass ein Aufgeben ererbter architektonischer Schmuckformen und Gliederungen, zu dem uns innere Gründe mehr noch als die äusseren zwingen, nicht als Verarmung, sondern als heilsame Anleitung zur Selbstbesinnung, zur Erkenntnis des Wesentlichen gelten darf. Denn die Hauptsache ist nie die Einzelform, das „Motiv“, sondern der Blick fürs Grosse, die Bindung und Einordnung des Einzelnen an das Ganze, sodass dieses nicht eine Summe angehäufter Einzelheiten, sondern ein lebendiger Organismus wird, in dem noch das kleinste Glied seine notwendige Funktion ausübt. In diesem Sinn sind auch alle guten historischen Bauten „Maschinen“ gewesen, knappste und in ihren Formen zwangläufige Werkzeuge zur Befriedigung eines ganz bestimmten Bedürfnis-Komplexes; mehr als Maschinen allerdings darum, weil dieser Bedürfniskomplex das ganze Leben, nicht nur eine in Zahlen umschreibbare technische Aufgabe umfasste. Nicht blosser Maschinen, sondern lebendige Organismen hervorzubringen ist das Ziel jeder Baukunst.

Die Sicherung der Niveau-Uebergänge.

Die Behandlung der Frage am Internat. Eisenbahn-Kongress 1925 in London und deren Stand in der Schweiz.

Von Ing. HANS HUNZIKER, Bern,

Chef des technischen Dienstes des Schweizer. Eisenbahndepartements.

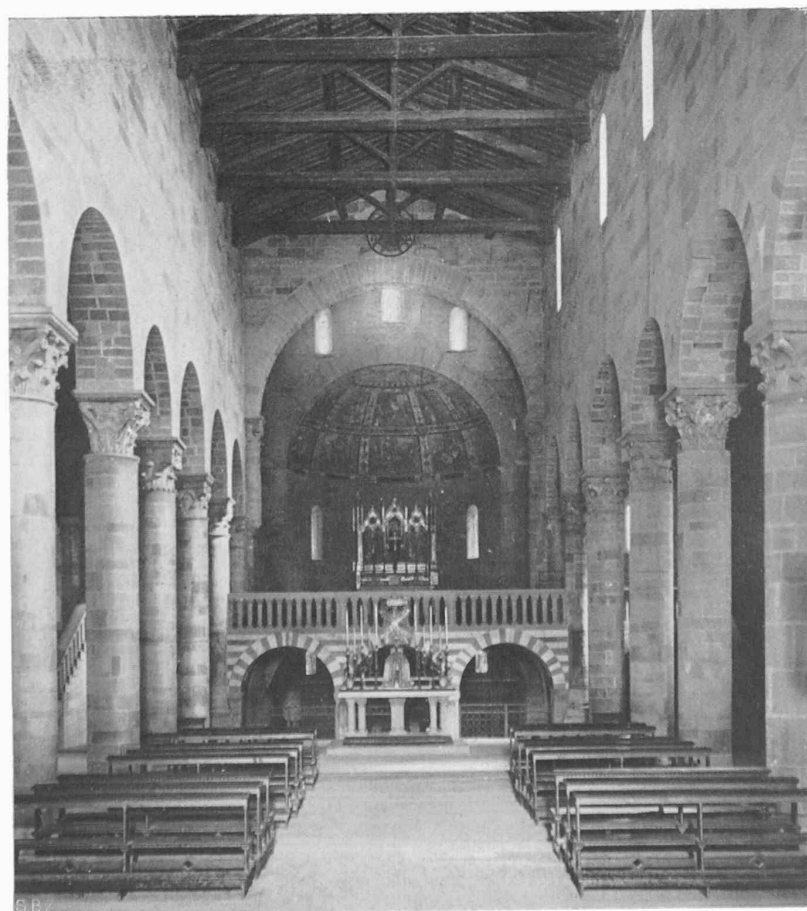
Die Frage der Sicherung des Verkehrs auf den Niveau-Kreuzungen zwischen Eisenbahnlinien und Strassenzügen bildet ein Problem, das heute, besonders angesichts des immer dichter werdenden Automobilverkehrs, nicht nur die staatlichen Behörden, die Eisenbahnverwaltungen und die Verkehrsverbände, sondern die Allgemeinheit überhaupt lebhaft beschäftigt. Ein Bericht über die Behandlung der Frage an der in der Zeit vom 22. Juni bis 2. Juli dieses Jahres in London abgehaltenen 10. Session des Internat. Eisenbahn-Kongresses, an der rund 1000 Eisenbahn-Fachleute aus nahezu sämtlichen Staaten der Erde teilnahmen, dürfte deshalb für die Leser der Schweizer. Bauzeitung von Interesse sein.

In vier Rapporten war der Gegenstand einlässlich behandelt worden, bevor er in der betreffenden Kongress-Sektion zur Diskussion gelangte; als Verfasser dieser Berichte zeichneten die Herren: R. Ruffieux, Oberingenieur der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn, für die Angaben für Frankreich; G. J. Ray, Oberingenieur der Delaware-, Lackawanna- und Western-Railroad, über Amerika; D. Mendizabal, Oberingenieur der Madrid-Saragossa-Bahn, über Italien, Spanien und Portugal, und Maas-Geesteranus, Oberingenieur der Niederländischen Bahnen, über die sämtlichen übrigen Länder.

Uebereinstimmend wiesen die Berichtersteller auf die Tatsache hin, dass die Bewachung der Niveauübergänge, wie sie bisher ausgeübt wurde, der heutigen hohen Lohnansätze und insbesondere der auch im Bahnbetrieb geltenden verkürzten Arbeitszeiten wegen, derartige Kosten verursache, dass Mittel und Wege gesucht werden müssten, um



SANTA CROCE IN FLORENZ (BEGONNEN 1294)



DOM IN FIESOLE BEI FLORENZ, UM 1028



BADIA FIESOLANA BEI FLORENZ (1440 bis 1452)



SANTO SPIRITO, FLORENZ (VOLLENDET 1490)

Oben Edizione Brogi,
Unten Ed. Alinari, Florenz

Kunstdruck A.-G. Jean Frey, Zürich