Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **66 (1948)**

Heft 31

PDF erstellt am: **28.03.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

mission, die Architekten P. Artaria, A. Gfeller, M. Risch (Zürich), H. Von der Mühll. Die Unterlagen können nur bis 31. August gegen 30 Fr. Hinterlage bei der Kasse des Baudepartements, Münsterplatz 11, Zimmer 32, bezogen werden. (Postversand an auswärtige Bewerber gegen Einzahlung auf Postcheckkonto V 2000).

Sportpark und Tribüne in der Pontaise, Lausanne (SBZ 1948, Nr. 6, S. 86). Fachleute im Preisgericht: die Architekten R. Bonnard, A. Laverrière, L. M. Monneyron, V. Muzzulini und Ingenieur A. Tschumy. Urteil über 24 eingereichte Entwürfe:

1. Preis (4500 Fr.) Ch. Fr. Thévenaz, Lausanne
2. Preis (4000 Fr.) René Schmid, Lausanne
3. Preis (2000 Fr.) Marc Piccard, Lausanne, Mitarbeiter R. Bolomey und A. Bréguet, Ing.
4. Preis (1800 Fr.) Ch. Pellegrino, Morges
5. Preis (1700 Fr.) Jean Zumbrunnen, Lausanne
6. Preis (1000 Fr.) Daniel Girardet, Lausanne

Die preisgekrönten Entwürfe sind ausgestellt bis 1. August im Comptoir suisse, Beaulieu (blauer Saal).

LITERATUR

Geschichte der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Von Gottfried Guggenbühl. Erster Band: Von den Anfängen bis zum Jahre 1648; XIII + 680 Seiten. Zweiter Band: Vom Jahre 1648 bis zur Gegenwart, XI + 677 Seiten. Erlenbach-Zürich 1947, Verlag Eugen Rentsch. Preis pro Band 19 Fr.

Die aktive Mitarbeit der fähigen Bürger an der Aufklärung unseres Volkes über staatsbürgerliche Fragen und an der Behandlung der Regierungsgeschäfte ist eine der lebenswichtigen Voraussetzungen für das Gedeihen unserer Demokratie. Diese Arbeit, zu der naturgemäss in erster Linie die Akademiker, und unter ihnen namentlich auch die Ingenieure und Architekten innerlich verpflichtet sind, ist nur fruchtbar, wenn sie auf Grund einer gereiften politischen Ueberzeugung geleistet wird. Die Bildung einer solchen Ueberzeugung verlangt neben der besonderen Sachkenntnis des in Frage stehenden Gebietes vor allem die ehrliche und von den Interessen der eigenen Person befreite Besinnung auf die schweizerischen Eigenwerte. Diese Werte lassen sich nicht wie gewöhnliches Wissensgut einfach durch Lesen oder Hören übernehmen; sie müssen durch aktive Auseinandersetzung schrittweise erworben und zu eigenem geistigen Besitztum umgearbeitet werden. Daher spielt die Persönlichkeit, die sie uns vermittelt, eine so entscheidende Rolle.

Gottfried Guggenbühl erfüllt mit seiner Geschichte der Schweizerischen Eidgenossenschaft dieses Erzieheramt in hervorragender Weise. Ihm kommt es nicht nur auf die Erzählung der kriegerischen, politischen, wirtschaftlich und kulturell bedeutungsvollen Geschehnisse an, wie es in der Regel in einem Geschichtswerk der Fall ist; vielmehr unterstellt er diesen Stoff der Einheit eines politischen Urteils, arbeitet die eidgenössische Sonderart von Land und Volk heraus und fasst die Einzelheiten zu einem überschaubaren Gesamtbild zusammen.

Wir lesen in der Einleitung: «Das Glück der Schweiz ist nicht vorherbestimmt; sie kann sich ins Gute oder ins Böse entwickeln. Entscheidend bleibt die eidgenössische Gesinnung. Sie allein bewahrt vor der Versuchung, die Föderation lebensgefährlicher Vereinheitlichung oder tödlicher Zersetzung auszuliefern. Nachdem die Schweiz in der Vergangenheit diesen beiden Bedrohungen nicht ganz entgangen und darüber durch bittere Erfahrungen belehrt ist, könnte sie im Wiederholungsfalle kaum Milderungsgründe für sich geltend machen.»

Es geht also nicht nur um die Abrundung der allgemeinen Bildung als einer höflichen Geste gegenüber der guten Gesellschaft, die Kultur pflegen will, sondern um die unmittelbare Entscheidung über Sein oder Nichtsein unseres Staatswesens und damit auch unserer persönlichen Existenz. Daher das dringende Bedürfnis nach einem solchen staatsbürgerlichen Erziehungsmittel, wie es das vorliegende Werk darstellt, und die Verpflichtung aller Gebildeten, sich mit ganzem Ernst mit den Fragen auseinanderzusetzen, die unsere politische Lage und unsere schweizerische Haltung betreffen.

Wohl gehört ausser dem Studium der Geschichte unseres Volkes noch viel anderes zur Bildung einer den gegenwärtigen Verhältnissen entsprechenden politischen Ueberzeugung. Aber die Kenntnis der Geschichte ist nicht nur eine unerlässliche Voraussetzung für jede fruchtbare politische Tätigkeit, sondern die Geschichte selbst ist eine grosse Lehrmeisterin für jeden, der es mit seiner Selbsterziehung ernst nimmt: Sie zeigt am Ablauf der Geschehnisse die Kräfte, die im Menschenherzen, also auch in unseren eigenen Herzen, wirksam sind, unser Leben wie auch das Leben menschlicher Gemeinschaften formen und so die Voraussetzungen für das Blühen oder Zerfallen der Aktivität des Einzelnen, wie ganzer Völker und Kulturen schaffen. Die grössere historische Distanz lässt das ganze Geschehen besser überblicken und von persönlichen Verfärbungen freier halten.

Besonders deutlich treten die kollektiven Kräfte in Erscheinung: Wie ganz anders und namentlich wie viel bösartiger und niederträchtiger zu Gruppen zusammengeschlossene Menschen handeln, wenn die Verantwortlichkeiten verwischt sind, als das je ein Einzelner tun würde! Der Kampf gegen den Kollektivismus ist der eigentliche Lebenskampf der Demokratie: Er zieht sich von den Anfängen durch alle 650 Jahre unserer staatlichen Existenz hindurch. Dass uns immer wieder Persönlichkeiten geschenkt wurden, die diesen Kampf durchfochten und die Verantwortung für ihre Entscheide als wahre Eidgenossen voll trugen, ist eines der grossen Wunder, denen unser Staatswesen seinen Bestand verdankt. Der Verfasser hat derartige Grundzüge schweizerischen Wesens an zahlreichen historischen Einzelheiten aufgezeigt, und sie mit Recht mit wohltuender Breite erzählt.

Auch die gewaltigen Veränderungen, die unser Land in den letzten hundert Jahren erfahren hat, werden im zutreffenden Zusammenhang dargestellt und ihre Gefahren aufgedeckt. Schon in der Einleitung wird darauf hingewiesen, und es will uns scheinen, die nachfolgenden Sätze habe der Verfasser ganz besonders für jene Politiker und Mitläufer geschrieben, die heute aus dem Krieg gegen den Kraftwerkbau (den sie mehr heimlich als offen, dafür umso gewissenloser führen) persönlichen Gewinn ziehen: «Aus einer weisen Verrechnung aller Rechte und Pflichten, die für das gesamte Land und seine einzelnen Teile bestehen, entsteht ein sittlicher Föderalismus, der sich selber mässigt und dem Bunde die Verwirklichung eidgenössischer Aufgaben ermöglicht, und nicht etwa, so sehr dessen Glieder politisches und geistiges Eigengut zu wahren haben, ein geschäftlicher Kantonalismus, der nur aufs Nehmen ausgeht und dadurch dem nationalen Ganzen die Kraft zum staatlichen Leben entzieht. Gerade die Mannigfaltigkeit einer freien Bürgergemeinschaft setzt, und zwar besonders in Zeiten der Not, auch ein vernünftiges, trotz seiner verschiedenartigen Zusammensetzung vom Verständigungswillen beherrschtes Volk voraus.»

Wir möchten unseren Lesern nicht nur das vom Verlag sehr schön ausgestattete zweibändige Werk zu eingehendem Studium warm empfehlen, sondern sie auch mit Nachdruck dazu anhalten, sie möchten neben der Erledigung ihrer beruflichen Aufgaben die staatsbürgerliche Besinnung ernsthaft pflegen, um aus voller Ueberzeugung jederzeit am Posten, an dem sie stehen, sich für das Vaterland einsetzen zu können.

A. O.

Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847—1947. Herausgegeben, vom Eidg. Amt für Verkehr; Gesamtredaktion René Thiessing. Erster Band: Allgemeines, Geschichte, Finanzen, Statistik, Personal. Mit 5 Karten, 2 Tiefdruckbeilagen, 18 Farbtafeln, 104 Kunstdruckbildern und 29 Abb. im Text. 25 + 590 S. Frauenfeld 1947, Verlag Huber & Co. AG. Preis 32 Fr.

Von dem fünfbändigen Jubiläumswerk des Eidg. Post- und Eisenbahndepartementes liegt der erste Band seit Ostern 1948 vor. Das Gesamtwerk will, wie der Direktor des Eidg. Amtes für Verkehr, Dr. R. Cottier, im Vorwort bemerkt, Werdegang, heutigen Stand und Entwicklungstendenzen der Eisenbahnen unseres Landes einlässlich darstellen und so ein umfassendes Kulturdokument dieses grössten und bedeutungsvollsten Unternehmens des Bundes schaffen. Dieser Entschluss rechtfertigt sich nicht nur im Hinblick auf den heute erreichten, in einem gewissen Sinne abgeschlossenen Entwicklungsstand des technischen Apparates, der durch die fast vollständige Elektrifikation des Netzes, die Einführung leichten Rollmaterials für den schnellen Personenverkehr und einiger weiterer technischer Neuerungen gekennzeichnet ist, sondern auch durch das sehr rege Interesse, mit dem unser gesamtes

Eisenbahnwesen von weitesten Kreisen unseres Volkes verfolgt wird. Diesem allgemeinen Interesse haben die Verfasser der einzelnen Abhandlungen dadurch Rechnung getragen, dass sie beim Leser keinerlei fachtechnische oder wissenschaftliche Kenntnisse voraussetzten; vielmehr haben sie den Stoff so durchgearbeitet, dass er in folgerichtigem Aufbau und leicht fasslicher Form dargeboten wird. Aber auch der Herausgeber und der Verlag haben das Ihrige durch besondere Sorgfalt der Ausstattung und ausgezeichnete Wiedergabe des schönen Bilder- und Kartenmaterials und nicht zuletzt durch einen im Verhältnis zum Gebotenen mässigen Preis zur Befriedigung dieses Informationsbedürfnisses beigetragen. Besonders vorteilhaft sind die Subskriptionsbedingungen (z. B. 90 Fr. für alle fünf Bände).

Der vorliegende Band besteht aus zwei Teilen: Der erste enthält zuerst die Geschichte der Schweizerischen Eisenbahnen, verfasst von Dr. phil. Hs. Bauer. Ein kürzerer zweiter Abschnitt von Dr. jur. J. Haenni trägt den Titel: «Das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement». Anschliessend schildert mit bekannter Meisterschaft Prof. Dr. K. Sachs den elektrischen Betrieb der Schweizer Bahnen und seine Geschichte, während in einem vierten grösseren Abschnitt unter dem Titel: «Die Eisenbahnen im Leben der Nation» verschiedene berufene Fachleute in wertvollen Beiträgen sich über Verkehrspolitik, über kulturelle volkswirtschaftliche, soziale Bedeutung unserer Bahnen, über ihre Rolle im Touristen- und Fremdenverkehr und über ihre Aufgaben und Leistungen im Dienste der Landesverteidigung äussern. Im zweiten Teil werden in drei Abschnitten behandelt: die Eisenbahnfinanzen, die Eisenbahnstatistik und das Eisenbahnpersonal. Den einzelnen Abschnitten, die sich jeweilen aus Beiträgen verschiedener Fachleute zusammensetzen, sind, wo nötig, kurze Ueberblicke über die Geschichte des betreffenden Gebietes beigefügt.

Die Autoren haben sich trotz der ihnen zugemuteten zusätzlichen Arbeit nicht mit blossem Einkleiden einiger allgemeiner Gedanken in wohlklingende Redeformen begnügt, wie man das in Festschriften nicht allzu selten feststellen kann. Man stösst auch nicht auf jenes häufige, zu kurz abgefasste und daher nur halb verständliche Skizzieren zahlreicher Probleme ohne Gliederung in Wesentliches und Unwesentliches, durch das nur ein grosses Wesen um eine Sache gemacht wird, ohne ihr zu dienen und das den Wert derartiger Gemeinschaftspublikationen oft empfindlich herabsetzt. Vielmehr hat jeder Autor sich die Mühe genommen, seinen Beitrag sorgfältig durchzudenken, mit voller Beherrschung seines Fachgebietes, sachlich und gedanklich restlos auf den Leser eingestellt zu schreiben, so dass das Verfolgen des naturgemäss nicht immer spannenden Stoffes dennoch sehr angenehm empfunden wird und dank der immer wieder gewonnenen Einblicke in die Zusammenhänge grosse Befriedigung auslöst.

Die Themen werden nicht fachtechnisch eng in sich abgeschlossen behandelt; vielmehr greifen sie in alle Lebensgebiete hinein und schaffen so in ihrer Gesamtheit jene Querverbindungen, die uns beim heutigen Spezialistentum so sehr mangeln. Demzufolge bedeutet das Studium des Gebotenen eine kostbare Ergänzung der allgemeinen Bildung in der vielfach vernachlässigten, ja oft missachteten technischen, volkswirtschaftlichen und sozialen Richtung. Es wäre sehr zu wünschen, wenn sich die Vertreter der Geisteswissenschaften an Hand dieses Werkes mit den hier behandelten Fragen in ihrer Gesamtheit und gegenseitigen Verbundenheit auseinandersetzen würden, um sich eine mit der Wirklichkeit besser übereinstimmende Meinung von den Dingen dieser Welt, ihren Zusammenhängen und ihrer Bedeutung zu verschaffen, als dies vielfach der Fall ist.

Im Besondern möchten wir aber das Jubiläumswerk allen in technischen Berufen und in der Wirtschaft tätigen Kollegen aufs wärmste empfehlen. Es zeigt besonders eindringlich, wie sehr ein an sich rein technisches Hilfsmittel — die Eisenbahn — schon von den ersten Tagen seines Auftretens an als Idee in Zusammenhang steht, nicht nur mit dem ganzen übrigen Entwicklungsstand der Technik, sondern weit darüber hinaus, mit den Lebensformen, den Bedürfnissen, den Anschauungen sowie den wirtschaftlichen, sozialen und politischen Verhältnissen der Zeit, und dass eine nur vom technischen oder wirtschaftlichen Standpunkt aus zweckmässig erscheinende Entwicklung sich in einem demokratischen Staatswesen nur durchführen lässt, wenn auch der Souverän mehrheitlich dafür gewonnen ist. Hierfür kommt es meist nicht so sehr nur auf eine sachgemässe Aufklärung als darauf an, dass man sich beim Volk das richtige Vertrauen aufzubauen versteht. Das setzt eine absolut saubere Geschäftsführung voraus und verlangt überdies viel Zeit. Vor allem verlangt es aber jenes feine Erfassen der jeweiligen massgebenden geistigen Strömungen und jenes klare Erkennen aller zur Zeit tatsächlich realisierbaren Möglichkeiten, das im richtigen Augenblick den erlösenden Gedanken finden lässt. Dieser erlösende Gedanke besteht wohl meist in einer den Verhältnissen angepassten und die berechtigten Wünsche der Beteiligten berücksichtigenden Teil- oder Zwischenlösung. Man muss die Grösse aufbringen, sich zu einem Kompromiss mit seinen technischen und wirtschaftlichen Nachteilen zu entschliessen, weil das in einer Demokratie tragbare Mass für Gemeinschaftsleistungen, abgesehen von Stunden gemeinsamer Gefahr, äusserst eng begrenzt ist. Wie viel unbeschwerter und rascher lassen sich in anderen Ländern mit anderen Regierungsformen solche Entscheidungen kompromisslos treffen! Wir wollen aber dabei nicht die unschätzbaren Vorteile unseres regen politischen Lebens vergessen, das sich in schweren Zeiten wiederum bewährt hat und dessen Pflege die grossen Opfer in normalen Zeiten wert ist. Ueber diese Opfer gibt der Abschnitt über die Finanzierung, im besondern die der Sanierung gewidmeten Unterabschnitte, zahlenmässigen Einblick. Wohl werden für die Verschuldung andere Einzelursachen aufgeführt. Es ist aber leicht erkennbar, dass die meisten von ihnen sich aus der politischen Struktur der einzelnen Gegenden, d. h. dem stark ausgeprägten Föderalismus ergeben, der einem Zusammenfassen und Organisieren nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten grösste Schwierigkeiten bereitet.

Die Eisenbahngeschichte zeigt alle Schattierungen solcher Auseinandersetzungen und die grössere historische Distanz ermöglicht ein sachliches Ueberblicken ihrer Auswirkungen. Besonders eindringlich erkennt man dabei, was für Momente mitspielen und was für enorme Kämpfe der einzelnen Interessengruppen es braucht, bis eine Sache von so allgemeiner Bedeutung wie ein Bahnbau zur Ausführung reif wird.

Während die hauptsächlichsten Kämpfe der geschilderten Art mit der Einführung der Elektrifikation abflauten und man am Werk, so wie es heute dasteht, im Wesentlichen nur noch aus wenigen unzweckmässigen Linienführungen die Narben erkennt, die die Entwicklungskämpfe hinterlassen haben, so stehen wir heute auf dem in vielen Beziehungen verwandten Gebiet des Baues grosser Speicherkraftwerke mitten in der Kampfphase. Wohl haben Sache und Parteien gewechselt. Aber hinter ihnen erkennt man weitgehend dieselben Tendenzen, die die Entwicklung der Eisenbahnen so sehr aus dem Bereich von Technik und Wirtschaft hinaus auf die politische Ebene abgedrängt haben. Wer den vorliegenden Band liest, wird besser verstehen und zutreffender beurteilen, was für Kräfte in der heutigen, nach Kantonen, Talschaften und Gemeinden differentiierten Kraftwerkpolitik am Werk sind. Wir möchten ausdrücklich hervorheben, dass auf diese Parallele zwischen Eisenbahn- und Kraftwerkbau im Jubiläumswerk selber mit keinem Wort hingewiesen wird. Dies hier zu tun, schien aber uns beim heutigen Stand der Dinge angezeigt, umsomehr, als dadurch das grosse Werk an Aktualität und an innerem Wert nur gewinnt. A. O.

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

Zur Fehlertheorie der gegenseitigen Orientierung. Von Prof. Dr. M. Zeller, und **Theorie und Praxis der gegenseitigen Orientierung von Steilaufnahmen.** Von Dr. A. Brandenberger. 20 S. mit 8 Abb. Separatabdruck aus der «Schweiz. Zeitschrift für Vermessung und Kulturtechnik», Jahrgang 1947, Heft Nr. 9. Zu beziehen beim Photogrammetr. Institut der E. T. H., Zürich.

Der Staatsbetrieb der schweiz. Eisenbahnen in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. Heft 32 der Schweiz. Beiträge zur Verkehrswissenschaft. Von Dr. rer. pol. Hansrudolf Schwabe. 154 S. Bern 1948, Verlag Stampfli & Cie. Preis kart. 6 Fr.

Isolier-Baustoffe und Wärmeschutz. Isoliervermögen und Eigenschaften von Baustoffen mit Grundlagen für die Bemessung des Wärmeschutzes im Bauwesen. Von Herbert J. Schaffner. 132 S. mit Abb. Basel 1948, Verlag für Wissenschaft, Technik und Industrie AG. Preis geb. Fr. 12,50.

Das Cross'sche Verfahren zur schrittweisen Berechnung durchlaufender Träger und Rahmen. Von Dr.-Ing. Wolfgang Dernedde †. Nach seinem Ableben im November 1945 herausgegeben von Prof. A. Müllenhoff. Zweite unveränderte Auflage. 107 S. mit 85 Abb. und 30 Tafeln. Berlin 1948, Verlag Wilhelm Ernst & Sohn. Preis kart. 12 RM.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:
Dipl. Bau-Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch.-Ing. A. OSTERTAG
Zürich, Dianastrasse 5 (Postfach Zürich 39). Telephon (051) 23 45 07