Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 65 (1947)
Heft: 25: 100 Jahre Schweizer Eisenbahnen: 1. Heft

Artikel: Bahnhofgebäude als architektonische Aufgabe
Autor: Meyer, Peter
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-55899

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: 16.07.2025

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

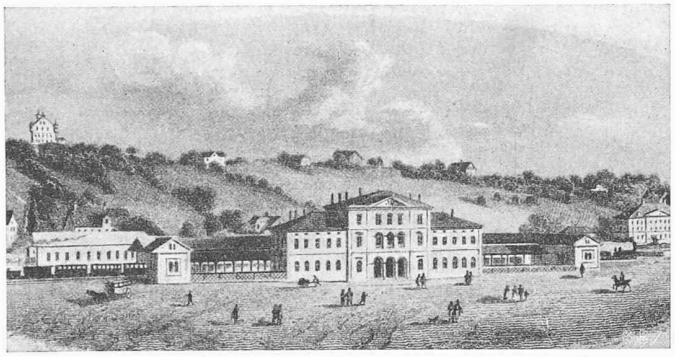


Bild 3. St. Gallen, 1856. Ein ebenso sympathisches Beispiel wie Chur

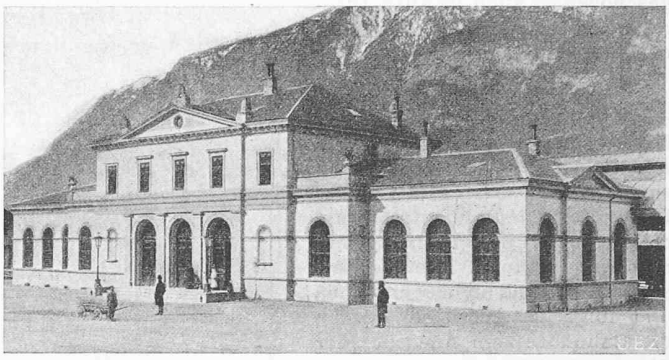


Bild 4. Chur, 1878. Trocken-republikanische Würde des Klassizismus, amtlich-gediegene Phantasielosigkeit, gute Verbindung von bescheidener Repräsentation im Mittelbau mit dem Fabrikcharakter der Flügel

Bahnhofgebäude als architektonische Aufgabe

I. DK 9: 725.31 (494)

Bahnhöfe gehören zu jener für alle Schwankungen der architektonischen Auffassung hochempfindlichen Gruppe von Bauaufgaben, die zugleich zu zwei gegensätzlichen Architekturbereichen in Beziehung stehen: zur modernen Technik und zur Monumentalarchitektur. Ein Ueberblick über die Entwicklung des Bahnhofbaues — nur schon an Hand von Beispielen unseres Landes — gibt deshalb zugleich Einblicke in die Problemgeschichte der neueren Architektur.

Die besondere Aktualität dieser, an der Grenze des im engeren Sinn Architektonischen liegenden Aufgaben zeigt sich nur schon in der Heftigkeit, mit der die Gegenwart älteren Lösungen gegenüber reagiert: die in irgendwelche Stilformen gekleideten Bahnhöfe figurieren in heutigen Architekturdiskussionen als Gegenbeispiele und als ein Gegenstand des Hohnes. Es dürfte aber nützlich sein, auf solche, immer ein wenig verdächtige Abwehrposen zu verzichten und unvoreingenommen zu fragen, welche Gründe — eingestandener- oder uneingestandenermassen — hinter der jeweiligen Formgebung der Bahnhöfe stehen.

Die ältesten Bahnhöfe unseres Landes — und es war überall so — haben ungefähr den Charakter von Festhütten, wie sie damals für die eben aufkommenden patriotischen Turn- und Schützen- und Sängerfeste errichtet wurden. Im Ganzen schlichte, leicht gebaute Hallen, technisch-barackenmässig, und so für unser heutiges Empfinden weit angemessener als die pompösen Monumentalpaläste der Jahrhundertwende. Es sind sozusagen Bahnhöfe vor dem Sündenfall, genau so wie die alten Textilfabriken mit ihren simplen, klaren Kuben eine Direktheit der Zweckerfüllung zeigen, wie sie mit modernen Mitteln erst wieder hundert Jahre später — nach langen Umwegen — in den besten modernen Fabriken erreicht wurde. Diese Festhallen-Bahnhöfe waren dann in einer naiven Art geschmückt, mit Fähnchen, Portalen, einfachem Ornament, das harmlos-altmodisch und erträglich wirkt, weil es sich nirgends in die Konstruktion eindrängt, sondern deutlich Zutat bleibt.

Dass man Bahnhöfe als etwas Festliches, Schmückenswertes empfand, ergab sich aus dem ungebrochenen, naiven Fortschrittspathos der Zeit; man war stolz auf die neue Erfindung, man wollte sie sich und den Fremden zeigen, und seiner Freude und Dankbarkeit Ausdruck geben. Zugleich sollte das neue technische Wunder in den Kreis der anerkannten Werte aufgenommen werden — und das geschah eben dadurch, dass man es soweit möglich in die traditionellen Formen einkleidete — ein menschlich schöner Zug, der auch da respektabel bleibt, wo die Art seiner Befriedigung fragwürdig wird. Noch stand das Gebäude der traditionellen Kulturwerte äusserlich unerschüttert, und nun nahm man die Technik sozusagen als zehnte Muse in den Kreis der klassischen neun Schwestern auf, was man durchaus wörtlich nehmen darf, tritt doch an vielen Bahnhöfen ein junger Genius des Verkehrs mit dem Flügelrad, oder eine klassisch drapierte Jungfrau auf, die sich in lässiger Haltung auf ein Zahnrad stützt, wie nur irgend eine Muse auf ihr Postament, oder eine christliche Hoffnung auf ihren Anker. Das wirkt vom Standpunkt des technischen Materialismus aus komisch; aber dieser hatte sich eben noch nicht zur nachmaligen intellektuellen Reinheit abgeklärt, und wir haben alle Ursache, mit einiger Rührung diese liebenswürdigen Szenen aus der Jugend eines Gottes zu betrachten, der sich inzwischen zu einem Alleinherrscher ausgewachsen hat, der keine anderen Götter neben sich duldet, und dem in den wenigen Jahrzehnten seiner Herrschaft bereits mehr Menschenopfer gebracht wurden als irgend einem asiatischen Moloch. In den Naivitäten aus der sozusagen archaischen Epoche der Technik wird eine Problematik sichtbar, die heute so offen steht wie je — nämlich die Frage des Verhältnisses der Technik zu den übrigen Kulturbereichen; was sich inzwischen abgeklärt hat, sind eigentlich nur Detailfragen innerhalb des technischen Bereiches selbst, die Grundentscheidungen sind nur auf die Seite

Bild 7. Luzern, 1859. Improvisiert-festhüttenartig, altmodisch, doch nicht unsympathisch, der Funktion angemessener als die späteren Paläste

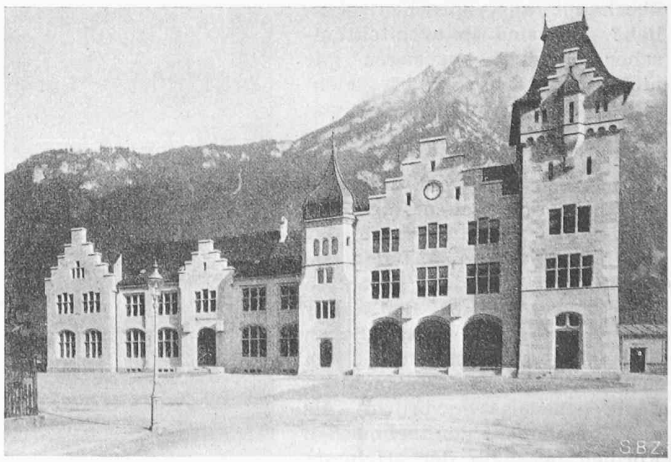


Bild 8. Glarus, 1903. Der Bahnhof als Ritterschloss — gut gemeinter, aber auf Abwege geratener Versuch einer Anknüpfung an längst erloschene gotische Formen

geschoben — auch in allen theoretischen Erörterungen über moderne Architektur.

II.

Mit der wachsenden wirtschaftlichen Bedeutung der Bahnen verschwindet die improvisierte, spielerisch-harmlose Haltung der Bahnhöfe. Die Bahnen sind nun nicht mehr gewagte Unternehmungen kühner Spekulanten, sondern Staatsangelegenheiten, und folgerichtigerweise werden die Bahnhöfe zum Ausdruck der Staatsautorität: sie avancieren in den Kreis der «seriösen» Monumental-Architektur.

Bild 9. Basel-St. Johann, 1845. Anspruchslos, spätklassizistisch, mit einem Einschlag von Dixhuitième-Eleganz, nicht überinstrumentiert. — Rechts hinten befindet sich das Eisenbahntor, das jede Nacht geschlossen wurde

Technik, Industrie, Verkehr sind die grossen neuen Mächte des 19. Jahrhunderts — wer wollte es leugnen? An ihnen ist es, die Mäzenatenrolle zu übernehmen, die die führenden Mächte der Vergangenheit gespielt hatten — ein eminent moderner, und demokratischer Gedanke, aller Ehren wert — so grässlich uns die meisten Ergebnisse dieses Kultureifers auch anmuten mögen. Noch hat sich die Technik keine eigene Formensprache geprägt — nur erst den eigentlichen Maschinen muss man sie, halb unwillig, zuerkennen; Hochbauten, auch für technische Zwecke, sind selbstverständlich «Architektur», Staatsarchitektur, also betont bedeutsame, moderne Architektur: In edlem Wetteifer entstehen nun die prunkvollen Bahnhofpaläste der grossen Städte, Tempel des neuen Gottes «Fortschritt», wie einst die Kathedralen weit über alle praktische Notwendigkeit hinaus als Wahrzeichen der Städte entwickelt wurden. Diese Prunk-Bahnhöfe mochten im Einzelfall mit oder ohne Talent gebaut sein, hier geht es uns nicht um Qualitätsunterschiede, sondern um das Grundsätzliche der Problemstellung. Das Höchste an Monumentalität war für den Bahnhof gerade gut genug: die griechische Säulenfront steht gleichermassen hinter dem Bahnhof Biel, wie hinter dem Badischen Bahnhof Basel — hier nur etwas ins Nach-Jugendstilmässige abgebogen, und das Raumpathos der Karakallathermen inspiriert die Bahnhöfe von Zürich, von Mailand und den Stuttgarter Bahnhof von P. Bonatz, so verschieden sie alle im Uebrigen sein mögen.

III.

Landbahnhöfe bewahrten naturgemäss länger einen schlicht hausmässigen Charakter, der uns auch da generell sympathischer berührt, wo er mit bescheidenem Talent realisiert ist. Die französische Unterscheidung einer «laideur inoffensive» von einer «laideur offensive» ist auch hier nützlich. Gebrannte Kinder, sind wir für die latente, still in sich beruhende Hässlichkeit vieler älterer Landbahnhöfe geradezu dankbar, sie gehört irgendwie dazu, und wirkt milieubildend. Aber sind diese alten Bahnhöfe überhaupt ausgesprochen hässlich? Sie sind in architektonischer Hinsicht sozusagen gar nicht stark vorhanden, oft gleichgültig bis zur Unsichtbarkeit, und das ist eigentlich gar nicht so übel. Schon früh zeigt sich ein lobenswertes Bestreben, die Bahngebäude der ländlichen Umgebung anzupassen — und wenn das selten befriedigt, so teilen sie diesen Zug mit dem gesamten Wohnhausbau ihrer Zeit. Der eigene Charakter der ländlichen Bauten ist erst im technischen Zeitalter bei den Betrachtern deutlich bewusst geworden — als das Komplement der technischen Formen, weshalb der «Heimatstil» in dieser oder jener Form eine spezifisch moderne, nicht wegzudenkende Parallelerscheinung zum technischen Stil darstellt. Solange es keine technische Formenwelt gab, gab es auch noch keine Wertschätzung der ländlichen; das eine Extrem setzt das andere. Die Bahnhöfe im Chalet-Stil, oder die mehr gotisierenden, in denen die alten Schweizer in die Militärzüge nach Mailand eingestiegen wären, wenn ..... sind Zeugnisse dieser ungeklärten Situation, und durch sie entschuldigt. Neuere Landbahnhöfe vermeiden historisierende Zutaten, gelegentlich ist der Anschluss an die einheimische Bauweise im Sinn der Heimatschutz-Idee wirklich gelungen, so an vielen Bauten der Rhätischen Bahn. Die Gefahr des Theatralischen ist bei dieser Aufgabenstellung unvermeidlich, so dass man heute eher eine neutrale Haltung sucht.

IV.

Die Gegenwart ist dankbar für jede Bauaufgabe, die sich mit einigem guten Gewissen in den Bereich des technischen Stils einreihen lässt, denn die technischen Formen sind in ihrer simplen Einschichtigkeit das einzige Gebiet formalen Gestaltens, auf dem wir klar zu sehen glauben. In jüngster Zeit ist eine grosse Zahl von Umbauten und Neubauten von Bahngebäuden entstanden, die in ihrer unaufdringlichen technischen Formgebung als vorbildlich gelten dürfen. Dass es sich dabei um Stilfragen handelt, um die mehr oder weniger ausdrückliche ästhetische Betonung der funktionellen Zweckbezogenheit der Bauteile, versteht sich für jeden aufmerksamen Betrachter von selbst — so sehr das in der populären Architekturdiskussion von naiven Materialisten auch immer wieder bestritten wird im Wahn, die technischen Formen stünden auf einer absoluten, dem Stilwechsel entzogenen Position.

Im ganzen: die Entwicklung unserer Bahnhöfe zeigt, dass die massgebenden Behörden allezeit den lebendigen Strö-

Bild 12. Genf-Cornavin, 1933. Gemässigte Monumentalität, dadurch der technischen Sphäre angenähert, jedenfalls sympathischer als die Beipiele Bild 8, 11, 13 und 14. Uninteressantheit als Vorzug. Herkunft der Bilder: 1, 2, 3, 10 Landesbibliothek Bern; 4, 5, 6, 8, 15, 16 Eisenbahnmuseum Zürich; 7 Bürgerbibliothek Luzern; 9 Staatsarchiv Basel-Stadt; 11 bis 14 Photoglob Zürich

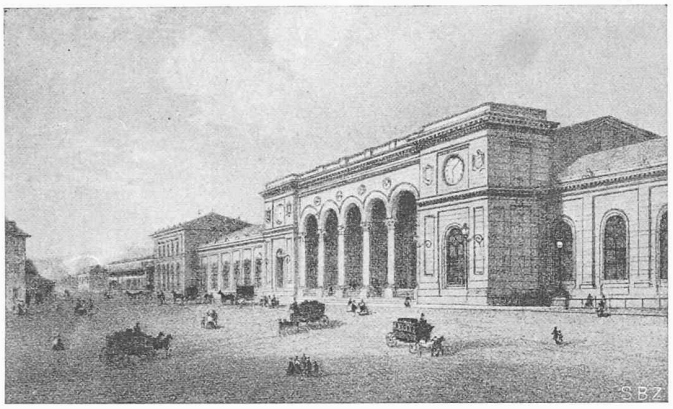


Bild 10. Basel, Centralbahnhof, 1860. Grossartiger, betont grosstädtisch, doch ohne Anmassung und schwelgerisches Detail

Bild 11. Basel, Bundesbahnhof, 1907. Klotzige Monumentalität, die klassischen Formen aufgeschwemmt und erweicht, um der pathetisierten Technik der Halle die Waage zu halten. Grobes überladenes Detail — der unglücklichste Typus

mungen der Zeit offenstanden; alle, die Architektur bewegenden Fragen finden hier ihren Niederschlag, und so darf man die Eisenbahn — denken wir sie hier noch einmal als freundliche Göttin — zu ihrem Jubelfest auch im Hinblick auf ihre Bauten beglückwünschen. Sie haben jeweils «den Besten ihrer Zeit genuggetan». Peter Meyer

[NB. Man beachte auch die Bilder 15 u. 16 auf S. 348.]

MITTEILUNGEN

Schweizerische Architekturausstellung in Kopenhagen. Im dänischen Kunstgewerbemuseum in Kopenhagen ist am 6. Juni 1947 vor einer grossen Zahl geladener Gäste die Schweizerische Architekturausstellung eröffnet worden. Der schweizerische Geschäftsträger Jean Wagnière und Arch. H. E. Langkilde, Präsident des Dänischen Architekten-Vereins «Akademisk Arkitektforening» begrüssten die Gäste, und K. Hammerich, Präsident der Dänisch-Schweizerischen Gesellschaft und des Dänischen Roten Kreuzes, eröffnete in einer sehr herzlichen Ansprache die Ausstellung. Anschliessend wurde die Gesellschaft im Gartenhof des Kunstgewerbemuseums von der dänischen Architektenschaft bewirtet. Die Ausstellung wird veranstaltet von der Pro Helvetia, unter Mitwirkung des BSA und des S. I. A. Dänischerseits hatten die zwei Fachverbände der dänischen Architektenschaft, die Akademisk Arkitektforening und die Dansk Arkitektforening, das Patronat der Ausstellung übernommen. Ferner ermöglichten das Dänische Unterrichtsministerium und die Stadt Kopenhagen durch ihre tatkräftige Unterstützung die Ausstellung. Planung und Durchführung der Ausstellung lagen in den Händen von Arch. Conrad D. Furrer, Zürich. Zwei Tage nach Eröffnung der Ausstellung hielt Prof. Dr. H. Hofmann, E. T. H., einen Vortrag über schweizerische Architektur der Gegenwart, der bei der zahlreich erschienenen Zuhörerschaft regem Interesse begegnete. Anschliessend veranstaltete der schweizerische Geschäftsträger in seinem gastlichen Hause einen Empfang für die dänischen Architekten, zu dem sämtliche Professoren und namhafte dänische Fachleute erschienen. Das Ausstellungsgebäude ist ein um 1750 erbautes sehr schönes Palais, das mit vier eingeschossigen Flügeln einen geräumigen rechteckigen Gartenhof umschliesst. Das Kunstgewerbemuseum liegt unweit des Königlichen Schlosses im Zentrum von Kopenhagen und wurde ursprünglich als Krankenhaus erbaut. Trotz des in Kopenhagen seit Monaten andauernden Typographenstreikes, der die Presse lahmgelegt hat, begegnet die Ausstellung lebhaftem Interesse und hat in Fachkreisen, wie in einem breiteren Publikum eine sehr beifällige Aufnahme gefunden. Sie dauert bis zum 6. Juli 1947.

Die Schweiz an der Internat. Ausstellung für Städtebau und Wohnkultur, Paris 1947 [1]. Die Schweiz. Zentrale für Handelsförderung teilt mit: Auf Grund des Bundesbeschlusses vom 17. Oktober 1946 wird sich die Schweiz offiziell an dieser Ausstellung beteiligen. Eine Ausstellungskommission unter dem Vorsitz von Nationalrat Ernst Reinhard, Regierungsrat des Kantons Bern, hat die allgemeinen Richtlinien für diese Beteiligung aufgestellt, deren Organisation der Zentrale für Handelsförderung anvertraut wurde. Nachdem das Eröffnungsdatum durch die französische Regierung endgültig auf den 10. Juli 1947 festgesetzt worden ist, befinden sich die Vorbereitungsarbeiten der Schweizer Sektion in vollem Gang. Mit der Projektierung und Gestaltung dieser Sektion war Arch. Jean Tschumi, Professor an der «Ecole d'architecture» in Lausanne beauftragt worden. Gemäss dem Programm der

[1] Vgl. SBZ Bd. 127, S. 61, 87, 188; Bd. 128, S. 171, 271; 65. Jg., S. 246.

Bild 13. Biel, 1923. Griechische Tempelfront — der Inbegriff statisch-beharrender sakraler Monumentalität, als Kulisse vor einem Durchgangsbahnhof — weit anspruchsvoller, und entsprechend verfehlter als Zürich, Bild 5

Bild 14. St. Gallen, 1912. Der Bahnhof als Barockpalast, in der Absicht einer Anpassung an örtliche Baudenkmäler. Die festlich-höfische Tonart der Aufgabe nicht angemessen, trotz nicht unbegabter Formulierung

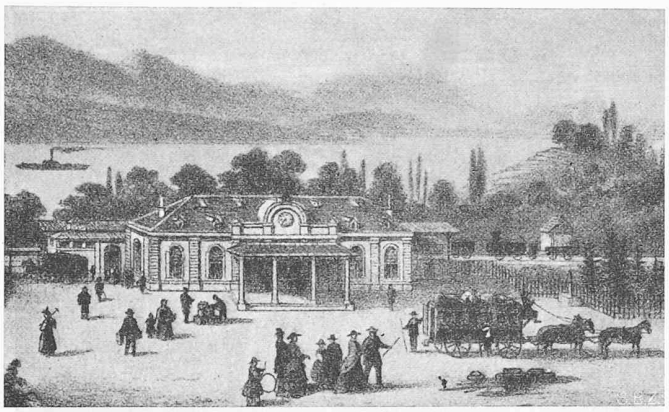


Bild 1. Erster Bahnhof von Lausanne, 1856. Ungefähr der gleiche Typus wie Basel 1845 (Bild 9, S. 346)

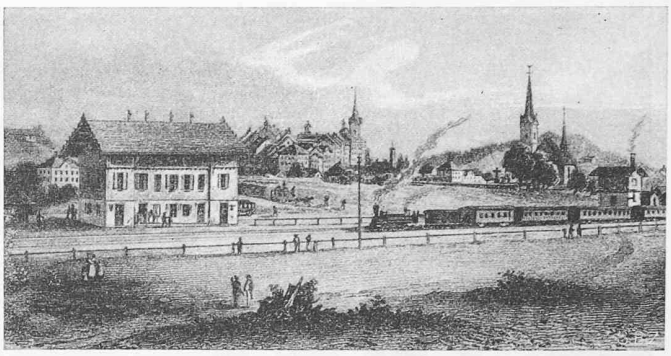


Bild 2. Wil (St. G.), 1855. Ländlicher, hausartiger Charakter, völlig anspruchslos, nicht monumentalisiert, und bei aller Gleichgültigkeit sympathisch

seite ebensoviel absaugten[24]). Es waren noch die alten, vom Bau her stammenden Ventilatoren. Sie konnten für die veränderten Querschnitte und sonstigen Verhältnisse nicht rationell arbeiten, auch war die Luftmenge zu klein, besonders für zwei Tunnel. Deshalb wurde während des Ausbaues des zweiten Tunnels im Jahre 1915 eine neue Ventilationsanlage (Bild 7) erstellt, die nur noch mit einem Vorhang und einer Ventilationsanlage — der der Nordseite — arbeitet und so bemessen ist, dass sie gleichzeitig durch jeden der beiden Tunnel 90 m^3/s Frischluft fördern kann[25]). Mit Lüftungsanlagen nach gleichem System waren anfänglich auch der Lötschberg- und der 8578 m lange Grenchenbergtunnel der Linie Münster-Lengnau versehen. In beiden, sowie auch im Gotthardtunnel erwies sich aber der natürliche Luftzug als ausreichend bei elektrischer Zugförderung. Bei den beiden erstgenannten Tunneln wurde die Lüftungsanlage später wieder ausgebaut. Die des Gotthardtunnels wurde stillgesetzt, blieb aber als Reserve für den Fall notwendigen Dampfbetriebes bestehen. Der Simplontunnel muss jedoch ständig gelüftet werden, einerseits wegen der hohen Temperaturen, anderseits wegen der den heissen Quellen entsteigenden Dämpfe, die den Oberbau angreifen und den Lokomotivführern die Sicht nehmen.

Wir können die grossen Alpendurchstiche nicht verlassen, ohne der Namen Louis Favre, Franz Lusser, E. v. Stockalper, J. Stapff (Gotthard), K. Brandt, K. Brandau, Eduard Locher, K. Pressel (Simplon I) und F. Rothpletz (Simplon I und II und Lötschberg) zu gedenken.

*

Auch der offene Linienbau hatte, ausser den Brücken, noch manche besondern Aufgaben zu lösen. Die Unebenheiten des Geländes verursachten eine sehr gewundene Linienführung mit vielen Kurven und Radien, die in ebenen Ländern unzulässig erscheinen würden (z. B. 300 m für Hauptbahnen). Es müssen bei uns auch grössere Bahnneigungen in Kauf genommen werden. (Gotthard und Lötschberg bis 27 ‰, bei Nebenbahnen weit mehr — Uetliberg 70 ‰!). Dazu kommen alle typischen Schwierigkeiten des Gebirgsbahnbaues: Lehnenbau mit seinen Gefahren, Rutschungen, Steinschlag, Lawinen usw., die Schutzbauten verlangen wie Galerien, Lawinen- und Wildbachverbauungen, Aufforstungen usw.[10]). Mit diesen Schwierigkeiten musste sich der Eisenbahnbau in andern Gebirgsländern (z. B. in Oesterreich) zwar auch auseinandersetzen, in der Schweiz jedoch in vermehrtem Masse.

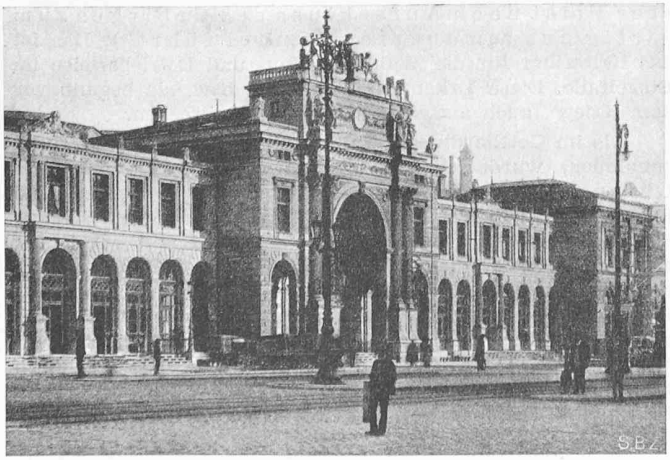
Dass auch die Schweizerischen Bahnen stetsfort auf die Verbesserung ihres Oberbaues hinarbeiteten und es weiter tun, besonders auf die Verminderung der schädlichen Wirkungen des Schienenstosses durch Einführung langer Schienen und Schweissen von Stössen, sowie auf die stete Vervollkommnung der Zugsicherungseinrichtungen, ist selbstverständlich.

Die Eisenbahn kam zu uns aus dem Ausland. Auf langen Strecken der Entwicklung ging der schweizerische Eisenbahnbau mit dem ausländischen Hand in Hand, von ihm geführt, gelegentlich auch selber führend. Auf einigen Gebieten war er jedoch durch die besondern Verhältnisse des Landes genötigt, eigene Wege zu suchen und andern voranzugehen. Dabei war er bei den verschiedensten Wissenschaften zu Gast. Er kam aber jeweilen nicht nur als Nehmender, sondern auch als Gebender; vor allem durch seine Problemstellungen, sodann aber auch durch seine Erfahrungen und Aufschlüsse. So ist in 100 Jahre langer Equipearbeit ein Werk entstanden, das bestimmt war, die Menschen einander näher zu bringen zu gegenseitigem Verstehen, zur Hebung ihres Wohlstandes, zu ihrer Freude und zum Frieden.

[Die Unterlagen zu den Bildern 7 und 8 verdanken wir dem Verfasser, jene zu den Bildern 2, 9 und 10 Dr. A. Bühler, Obering. der Abteilung für Bahnbau und Kraftwerke der SBB, Bern.]

[24]) E. Mermier: La ventilation et la réfrigération du tunnel du Simplon. «Bulletin Technique de la Suisse romande», 1907.

[25]) F. Rothpletz: Die Ventilationsanlage des Simplontunnels. SBZ Bd. LXXIII, 1919.



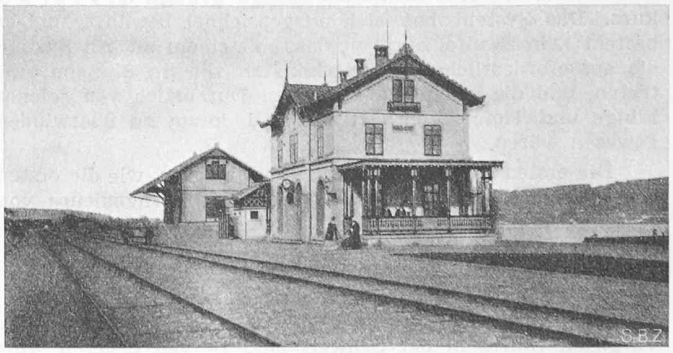


Bild 6. Bendlikon-Kilchberg, 1875. «Laideur inoffensive»; Haustypus mit schüchternen «Chalet»-Anklängen, ein Beispiel unter hunderten

Bild 5. Hauptbahnhof Zürich, 1871. Der Bahnhof als Eingangspforte der Grosstadt, und stadtbaulicher Abschluss der Bahnhofstrasse. Spätklassizismus, im Uebergang zur Neurenaissance, aber noch trocken und exakt komponiert, mit vorzüglichem, zartem Detail. Die grosszügig-klare Disposition noch heute vielen moderneren Bahnhöfen überlegen

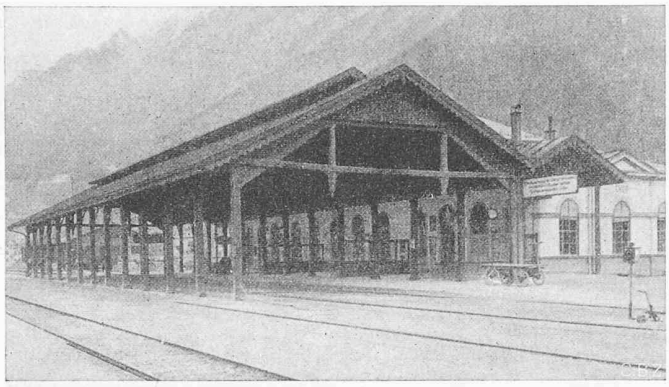


Bild 15. Chur, 1878. Perronhalle in Holzkonstruktion, verwandt der nebenstehenden, an den Festhallentypus der ersten Bahnhöfe erinnernd

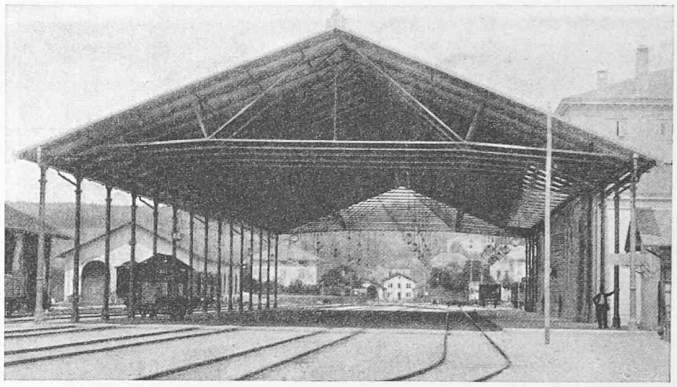


Bild 16. Winterthur, um 1880. Schöne, luftige (allzuluftige) Perronhalle in Eisenkonstruktion. Technische Anspruchslosigkeit, ohne Betonung des technischen Charakters

Ausstellung wird die schweiz. Abteilung im allgemeinen Teil die nationalen Wohnungsfragen, die Fragen des Städtebaues in der Schweiz und deren geplante Lösung, die interessantesten Errungenschaften auf dem Gebiete des Gemeinwesens, der Wohnkolonien, der Miet- und Einfamilienhäuser behandeln. Eine spezielle Gruppe behandelt die Vorfabrikation, die Baumethoden und Bauelemente, sowie die Einrichtung und Möblierung der Wohnung. Im weiteren beteiligt sich die Schweiz an der allgemeinen Informationsabteilung, wo wissenschaftliche, technische und künstlerische Bücher und Publikationen, die in den thematischen Rahmen der Ausstellung gehören, ausgestellt werden. Die Schweizer Sektion, die unter dem Patronat von Bundespräsident Etter und Minister Carl Burckhardt steht, wird am 11. Juli offiziell eröffnet werden. Während der ganzen Dauer der Ausstellung, die ihre Tore am 15. August schliessen wird[2]), steht den Besuchern ein permanenter Auskunftsdienst zur Verfügung. Ferner sind fachkundige Führungen durch die Schweizer Sektion vorgesehen.

Zum Internationalen Eisenbahn-Kongress 1947. Die bekannte englische Zeitschrift «The Railway Gazette» widmet ein reich illustriertes Sonderheft diesem grossen Ereignis, das die nächste Woche in Luzern stattfindet. Das Heft enthält interessante Aufsätze über die Entwicklung der schweizerischen Eisenbahnen, die neben zahlreichen Textbildern durch 31 sehr schöne Bildtafeln ergänzt sind.

Kongress für Grundwasserfragen in Paris. Das Programm dieses Kongresses ist in letzter Nummer, S. 323, irrtümlich unter dem Titel «Abwasserfragen» erschienen, was hiemit berichtigt sei.

Der Kongress des «Iron and Steel Institute» findet am 9. und 10. Juli im Auditorium maximum der E. T. H. in Zürich statt; das ausführliche Programm folgt in nächster Nummer.

LITERATUR

100 Jahre Schweizer Eisenbahn. Herausgegeben von der Generaldirektion der SBB. 160 S. mit 76 Bildern und acht Farbtafeln. Zürich 1947, Verlag Fretz & Wasmuth A.-G. Preis kart. Fr. 5,50.

Dieses volkstümliche Buch behandelt alle Gebiete seines Themas in sehr leicht zu lesender Art. Als Verfasser konnten 20 kompetente Fachleute gewonnen werden, so dass ein sehr vielseitiges Bild entstanden ist. Besonders gut sind auch die Bilder ausgewählt und wiedergegeben. Dieses Buch gibt, zusammen mit dem SBB-Kalender 1947 (siehe S. 16 lfd. Jgs.) und mit der nachfolgend erwähnten Jubiläumsnummer von «Die Schweiz», einen vorzüglichen ersten Ueberblick über unser Eisenbahnwesen und seine Geschichte.

Die Schweiz. Offizielle Zeitschrift der Schweiz. Zentrale für Verkehrsförderung. Jubiläumsheft «100 Jahre Schweizerbahnen», Mai 1947.

In diesem reich illustrierten Heft gibt H. R. Schwabe einen durch reizende Federzeichnungen der mannigfachsten Lokomotivtypen belebten historischen und technischen Ueberblick; dazu kommen Aufsätze über Winterbetrieb, Reisefreuden usw. Ein lebensvoll bebildertes Heft, das jedem Eisenbahnfreund das Herz höher schlagen lässt!

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

Ballistics of the future. With special reference to the dynamical and physical theory of rocket weapons. By Ir. Dr. J. M. J. Kooy and Prof. Dr. J. W. Uytenbogaart. 472 pages and more than 200 diagrams, line-drawings and photographs. 11 folding plates, of which 3 maps. Haarlem 1947, De Technische Uitgeverij H. Stam. Price Dutch guilders 30.—.

House out of Factory. By John Gloag and Grey Wornum. 144 pages, 48 plates and fig. London, George Allen & Unwin Ltd. Price 15 s.

Commercial Model Making. Professional Model Making for Architects, Building Trades, Industrial Purposes, Exhibitions, General Advertising Display. By P. R. Wickham. 96 pages with fig. and photographs. London, Vawser and Wiles. Price 5 s.

Die Luxemburger Eisenindustrie. Wirtschaftsgeschichtliche Abhandlung technischer Prägung in Wort, Bild und Zeichnung. Von Marcel Steffes. 2. erweiterte Auflage mit 165 S., 72 Abb. und 16 Zahlentafeln. Esch-Alzette 1947, Verlag Kremer-Muller. Preis kart. 35 luxemb. Fr.

Die nächste Stufe der Menschheit. Von Lancelot Law Whyte. 239 S. Zürich 1946, Pan-Verlag. Preis kart. Fr. 15,80.

Manufacturing Processes. Second Edition. By Myron L. Begeman. 626 pages with fig. and tables. New York 1947, John Wiley & Sons, Inc. and London, Chapman & Hall, Ltd. Price $ 5.00.

Control Charts in Factory Management. By William B. Rice. 149 pages, fig. and tables. New York 1947, John Wiley & Sons, Inc. and London, Chapman & Hall, Ltd. Price $ 2.50.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:
Dipl. Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch.-Ing. A. OSTERTAG
Zürich, Dianastr. 5. Tel. 23 45 07

MITTEILUNGEN DER VEREINE

C.T.M. Conférence Technique Mondiale / World Engineering Conference

Mitteilung des Schweizerischen Nationalkomitees

Auf Ersuchen der skandinavischen Ingenieur-Vereine hat Ing. P. Soutter als Ausschussmitglied der C. T. M. an einer Delegierten-Tagung dieser Vereine vom 19. Mai 1947 in Kopenhagen teilgenommen. Die Aussprache zwischen Delegierten aus Dänemark, Finnland, Island, Norwegen und Schweden hat gezeigt, dass gegenwärtig die gleichen Probleme beruflicher und sozialer Natur die skandinavischen Ingenieur-Vereine beschäftigen wie die entsprechenden Organisationen in den andern Ländern. Die Notwendigkeit einer internationalen Zusammenarbeit und eines Austausches von Erfahrungen und Meinungen im Rahmen der C. T. M. wurde allgemein bejaht.

VORTRAGSKALENDER

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Aenderungen) bis spätestens jeweils Mittwoch Abend der Redaktion mitgeteilt sein.

24. Juni (Dienstag). STV Sektion Zürich. 20.00 h im Kongresshaus, Uebungssäle. Prof. Dr. *F. Schwarz*, Zürich: «Die Zusammenarbeit von Mediziner und Techniker bei der Unfallverhütung».

28. Juni (Samstag). Regionalplanungsgruppe Nordostschweiz. 15.20 h im Hotel Hecht, St. Gallen. Ing. *W. Knoll:* «Ausbau des schweiz. Hauptstrassennetzes in der Region». Arch. *O. Glaus:* «Umfrage über die Planungsverhältnisse der Gemeinden in der Region». Arch. *E. F. Burckhardt:* «Lichtbilderbericht über neue Planung in England».

[2]) Diese kurze Dauer, wie auch die Kürze der Vorbereitungszeit nach dem monatelangen Schwanken der französischen Veranstalter betr. Abhaltung oder Nichtabhaltung, lassen nunmehr den Bundesbeitrag von max. 240 000 Fr. reichlich hoch erscheinen! Red.