

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 77 (1959)
Heft: 48

Artikel: Schweizerisches Institut für ägyptische Bauforschung und
Altertumskunde in Kairo
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-84359>

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: 15.03.2025

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

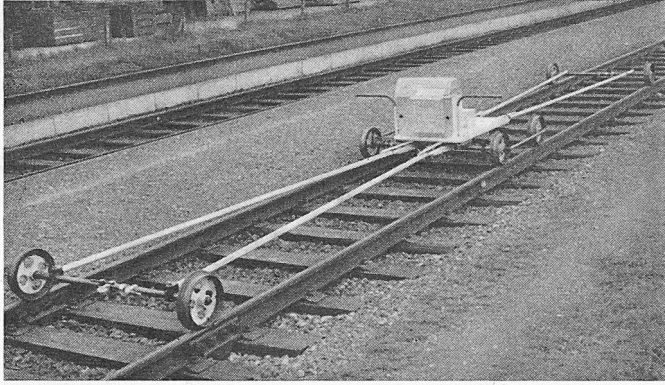


Bild 22. Leichter Messroller für Abnahme grösserer Geleisearbeiten

Durchführung verschiedener Instandstellungsarbeiten wieder einbauwürdig wird. Die Wiederverwendung erfolgt in tiefer eingereiheten Geleisekategorien, an die weniger hohe Anforderungen gestellt werden.

Diese Stufenwirtschaft auf dem Gebiet des Oberbaumaterials setzt eine einheitliche Klassierung, Sortierung und Aufarbeitung des ausgebauten Geleise- und Weichenmaterials in einer gut ausgerüsteten Oberbauwerkstätte voraus. Die Organisation des Materialwesens beeinflusst aber auch sehr weitgehend die Arbeit der rund 4000 Mann zählenden Personalgruppe des Bahndienstes und der im Geleisebau beschäftigten zahlreichen privaten Unternehmungen, weil die Gestaltung und Einhaltung der Arbeitsprogramme mehrerer 100 Baustellen vom Rhythmus und den Terminen der Materiallieferungen, Güte und Dauerhaftigkeit der Arbeit — und damit auch die Sicherheit des Betriebes — vom Zustand des gelieferten Materials abhängig sind.

Bis heute verfügten die SBB über keine zweckmässig eingerichtete Oberbauwerkstätte. Die ehemaligen Privatbahnen nahmen bis zu ihrer Uebernahme durch die Bundes-

bahnen die Reparaturen der Ausweichungen in ihren Rollmaterialwerkstätten vor. Noch mehrere Jahre nach der Verstaatlichung wurden diese Arbeiten in den Werkstätten der fünf Kreise ausgeführt. Anlässlich der Reorganisation von 1924 behielten nur die Werkstätten Olten und Zürich je eine mit der Reparatur von Ausweichungen betraute Abteilung bei. Eine Aufarbeitung der auf den Strecken ausgebauten Schienen und Schwellen wurde überhaupt nicht vorgenommen. Die starke Ueberalterung der Einrichtungen und die engen Platzverhältnisse dieser beiden Werkstätten veranlassten die Leitung des Bahndienstes, bei mehreren Gelegenheiten nach Verbesserungen zu suchen. Verschiedene Projekte, die hauptsächlich die Erstellung von Hallen für Reparatur und Vormontierung von Ausweichungen umfassten, wurden studiert. Diese Projekte, die nur eine sehr beschränkte Verbesserung ermöglicht hätten, wurden in der Folge wegen ihrer offensichtlichen Unzulänglichkeit aufgegeben.

Seit 1952 wurden unter Mitwirkung des Betriebswissenschaftlichen Institutes der ETH systematische Studien durchgeführt. Sie bestanden aus einer eingehenden Untersuchung der gegenwärtigen Situation der Anlagen, der zukünftigen Bedürfnisse und der Aufstellung eines allgemeinen Reorganisationsprogramms für die Bewirtschaftung des Oberbaumaterials.

Aus diesen Studien ging schliesslich das Projekt einer neuen Oberbauwerkstätte mit zentralisierten Oberbaumateriallagern in Hägendorf bei Olten hervor. Im Oktober 1954 genehmigte der Verwaltungsrat der SBB das Projekt der ersten Baustufe und bewilligte den dafür nötigen Kredit von 12,5 Mio Fr. Der Umfang des Landerwerbs trägt nicht nur dem vollen Ausbau der Oberbauwerkstätten und -lagerplätze Rechnung, sondern lässt in einem späteren Zeitpunkt auch die Zentralisierung weiterer Werkstätten des Bahndienstes am selben Ort zu. Die allgemeine Planung, Standortbestimmung, Bauprojektierung und Bauausführung sowie die Organisation und Ausrüstung der Werkstätten werden in den folgenden Beiträgen durch die leitenden Fachleute beschrieben.

Schweizerisches Institut für ägyptische Bauforschung und Altertumskunde in Kairo

DK 061.1:7.032.2

Auf der grossen Nilinsel vor Kairo liegt in einem Garten am Nil an der «Strasse des Schweizerischen Instituts» das von Ludwig und Mimi Borchardt gegründete «Schweizerische Institut für ägyptische Bauforschung und Altertumskunde in Kairo». Es wird von einer in Schaffhausen errichteten Stiftung unterhalten, nach dem Willen der Stifter als reine Forschungsstätte für ägyptische Baugeschichte und Archäologie.

Der 1938 verstorbene deutsche Aegyptologe Ludwig Borchardt gehörte zu den Pionieren der Aegyptologie. Und da er ausser Aegyptologie auch Architektur studiert hatte, wurde er zum Begründer der Bauforschung in Aegypten. Seine grossen Ausgrabungen, die er als Direktor des Deutschen Archäologischen Instituts Kairo für die Deutsche Orient-Gesellschaft durchführte, und deren Veröffentlichung waren richtunggebend für seine Zeit. Borchardt war von seiner speziellen Aufgabe so erfüllt, dass er nach seinem Ausscheiden aus dem Staatsdienst sein eigenes Institut errichtete und es der Bauforschung widmete. Als ständige Mitarbeiter bestimmte er ausschliesslich Architekten, gleich welcher Staatszugehörigkeit.

Dieses private Institut, das unter schweizerischem Schutz steht, hat Nachwuchssorgen. Das ist nicht verwunderlich in einer Zeit, in der junge angehende Architekten nach wenigen Semestern der Technischen Hochschule entlaufen, um nur nicht zu spät zu kommen zum Errichten von international genormten Rasterfassaden und zum wirtschaftlichen Ertrag einer übersteigerten Baukonjunktur. Ausserdem sehen ja die Technischen Hochschulen die Baugeschichte mit scheelen Augen an, weil ein bequemer Denkfehler die Schuld für den Eklektizismus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eben den Baugeschichtlern zuschiebt, statt dem Unvermögen jener Zeit, auf dem Gebiet der Baukunst schöpferisch zu sein — man flüchtete damals in die Maske-

rade historischer Bauformen, wie man heute in die Konstruktion flüchtet.

Aber gerade die Baugeschichte lehrt das wahre Wesen einer gesunden Baukunst erkennen, sie deckt alle die Kräfte auf, die zusammenwirken müssen, um echte Architektur entstehen zu lassen. Und deshalb wird am Schweizerischen Institut in Kairo ägyptische Baugeschichte erforscht. Diese bietet die einzigartige Gelegenheit, Entstehung, Wandel und Verlöschen einer Baukunst aus dem unteilbaren Leben eines ganzen Volkes heraus zu verstehen, dem Wesen echter Formbildung nachzuspüren. Die Mitarbeiter am Institut fühlen sich deshalb auch durchaus als Mitstreiter im Kampf um die Klärung brennender Anliegen der Gegenwart. Sie sind dafür ausgerüstet, da sie als Voraussetzung für diese Mitarbeit ein abgeschlossenes Architekturstudium vorweisen müssen. Sollte es in der Schweiz wirklich keine von einer solchen Mission erfüllte Kandidaten geben?

Es kommt dem Institut zugute, dass die Schweiz nicht in die politischen Komplikationen der Suezkrise verwickelt war, so dass das beste Einvernehmen mit den ägyptischen Behörden besteht, wie andererseits auch mit den Instituten der anderen Länder.

Aegyptologische Vorkenntnisse sind nicht erforderlich, sie können an Ort und Stelle erarbeitet werden unter Anleitung des wissenschaftlichen Leiters, der noch Mitarbeiter des Gründers war. Falls sich kein Schweizer finden sollte, denken wir in erster Linie an Kandidaten aus Ländern, die in Aegypten kein eigenes Institut unterhalten. Interessenten wollen sich um nähere Auskunft wenden an Prof. Dr. Peter Meyer, Freie-Str. 20, Zürich 7 (Tel. 24 35 45).

Dr. Herbert Rieke, wissenschaftlicher Leiter des Schweiz. Instituts für ägyptische Bauforschung und Altertumskunde in Kairo.