

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 114 (1996)
Heft: 51/52

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: 16.03.2025

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

Nr. 51/52

12. Dezember 1996

114. Jahrgang

Erscheint wöchentlich

Redaktion SI+A:Rüdigerstrasse 11
Postfach 630, 8021 Zürich
Telefon 01/201 55 36
Telefax 01/201 65 77**Herausgeber:**Verlags-AG der akademischen
technischen Vereine**GEP-Sekretariat:**

Telefon 01/262 00 70

ASIC-Geschäftsstelle:

Telefon 031/382 23 22

SIA-Generalsekretariat:Telefon 01/283 15 15
SIA-Normen: Tel. 01/283 15 60**Inhalt****Zum Titelbild: Die Eisenbahn**

Das vorliegende Heft stellt die vierte Schwerpunktnummer unserer Zeitschrift dar. Sie widmet sich im Zeichen des 1997 stattfindenden Jubiläums «150 Jahre Eisenbahn in der Schweiz» eben diesem Thema (detailliertere Angaben zu den einzelnen Artikeln finden sich im «Standpunkt»).

Standpunkt	3	Martin Grether Die Eisenbahn
Die Eisenbahn	4	Uli Huber Vom Briefpapier zum Städtebau
	10	Theo Weiss Von der «Limmat» zur Lok 2000
	23	Peter Winter Vom Semaphor-Signal zur Euro-Führerstand- signalisierung
	29	Bruno Odermatt Feuilletons...
	35	Martin Grether Doppelspurtunnel Zürich – Thalwil
Wettbewerbe	37	Laufende Wettbewerbe und Preise
	38	Heilpädagogische Schule in Wettingen AG (E). Effinger- hort Reha-Haus für Alkoholabhängige in Holderbank AG (E). «Oberes Muraltengut» in Muri BE (E). Strandbad Lido in Luzern (E). Schulhaus mit Turn- und Mehrzweck- halle in Lavin GR (E). Bahnhofpasserelle in Basel (E)
Impressum		am Schluss des Heftes
IAS 25/96		Erscheint im gleichen Verlag: Ingénieurs et architectes suisses Bezug: IAS, rue de Bassenges 4, 1024 Ecublens, Tel. 021/693 20 98
Architecture	454	Jean-Claude Pécelet Distinction vaudoise d'architecture
Urbanisme	462	Laurent Rebeaud, Jacques Studer Prix de l'ASPAN 1996
	468	Michel Rossier Planification urbaine pour Kalamata
	472	Michel Jacques Densification en milieu urbain

Die Eisenbahn

Im kommenden Jahr wird sich die Jungfernfahrt der «Spanisch-Brötli-Bahn» zum hundertfünfzigsten Mal jähren, die Schweizerischen Bundesbahnen rüsten zum Jubiläumsjahr, und wir wollten dabei nicht zurückstehen. Schon häufig wurde uns der Vorwurf gemacht, wir kämen jeweils als letzte mit Neuigkeiten, die nur noch wir als solche betrachteten. Was wir uns so sehr zu Herzen genommen haben, dass wir nun ein paar Tage zu früh sind und somit natürlich nur 149 Jahre Eisenbahn thematisieren können.

Und da wir uns mit dieser Ausgabe bis zum nächsten Jahr verabschieden, die vorliegende Nummer also während einiger Wochen etwas herumzuliegen droht – was sich auf den Beachtungsgrad aber durchwegs positiv auswirken könnte –, begegnen wir prophylaktisch gleich noch einem weiteren Vorwurf, nämlich dem, dass wir die nicht direkt baubetroffenen Ingenieurbereiche bei uns nicht, zuwenig oder gar nie berücksichtigten.

Im ersten Beitrag vermittelt der Chefarchitekt der SBB einen streifenförmigen Überblick über die Eisenbahn in unserem Land und die verschiedenen Gewänder, in denen sie auftritt. Nicht so sehr Retrospektive, nicht so sehr Entwicklungsgeschichte, dafür eine Zustandsbeschreibung des Unternehmens. Den oben erwähnten Vorwurf Nummer zwei entkräftend, findet sich daran anschliessend eine auch für Maschinenbauer interessante Geschichte des Lokomotivbaus von 1847 bis heute, die die schrittweisen Änderungen und Entwicklungen im Traktionswesen bis hin zur «leisesten Lokomotive der Welt» zusammenfassend darstellt. Nur zu Beginn etwas retrospektiv, dann jedoch klar zukunftsgerichtet werden im dritten Beitrag die Entwicklungen im bahnbetrieblichen Steuerungswesen aufgezeigt. Da die Züge nicht zuletzt aufgrund der verbesserten Traktion immer schneller fahren, saust das Führerstandspersonal an den Signalen vorbei, ohne sie noch erfassen zu können. Elektrotechnisch Interessierte (Vorwurf Nummer zwei) finden hier Angaben zu den laufenden Bestrebungen, neue Signalisationsmethoden nicht nur zu entwickeln, sondern auch international kompatibel zu gestalten. Und schliesslich, sowie gnadenlos der herrschenden Jahreszeit entsprechend, versagen wir uns auch nicht zum eigenen Lob etwas Myrrhe und Weihrauch zu versprengen, indem wir uns selber zum Thema machen, hiess der «Schweizer Ingenieur und Architekt» doch zu Beginn «Die Eisenbahn». Die Impulse, die vom Bau des Gotthard-Tunnels in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts ausgingen, übertrugen sich auf die Bautechnik allgemein und auf die Zeitschrift damit, was ihre Gründung erstens beförderte und sie zweitens bald darauf ihren Namen wechseln liess. Unser ehemaliger Architekturredaktor stellte aus dem Archiv einige dies illustrierende Auszüge aus den 80er Jahren des letzten Jahrhunderts zusammen.

Damit es nun nicht bei den Ankündigungen allein für diese Ausgabe bleibt, verraten wir Ihnen überdies, dass wir im kommenden Jahr, dem eigentlichen Jubiläumsjahr also, in lockerer Folge Projekte und Objekte aus dem Bereich des Eisenbahnwesens vorstellen werden, mithin durchaus willens sind, auch ganze hundertfünfzig Jahre mitzufeiern. Wir machen sogar bereits am Schluss dieser Nummer den Anfang und dokumentieren getreu der Tatsache, dass wir zu früh erscheinen, ein erst noch zu bauendes Projekt, den Doppelspurtunnel Zürich–Thalwil.

Martin Gröber