Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 117/118 (1941)
Heft: 20

Sonstiges

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: 13.12.2025

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

Zum Schluss noch ein Wort zu der Absicht, nach dem Urteil alle, auch die nicht prämiierten Projekte unter Namensnennung ihres Verfassers auszustellen. Da sich dagegen ein deutlicher Widerstand unter den Kollegen geltend macht, fragt Bernoulli: «Weshalb stört so was? Weshalb ist es nicht üblich? Der Name gehört zum Werk, und ähnlich wie in einer Gemäldegalerie forscht der Besucher nach dem Namen des Verfassers.» Es soll nicht bestritten werden, dass die Namensnennung manches Projekt und vielleicht auch manches Urteil in ein anderes Licht setzen könnte. Das könnte indessen auch erreicht werden, wenn die freiwillige Namensnennung ausdrücklich zugelassen würde. Gegen die allgemeine obligatorische Namensnennung ist zu sagen, dass eben durch das bereits aufliegende Urteil einer angesehenen Jury über die nichtprämiierten Entwürfe der Stab gebrochen ist und dass dann die öffentliche Namensnennung eine Herabsetzung jener Bewerber zur Folge hat, sodass zum Schaden in vielen Fällen noch der Spott käme. Wenn man wirklich so einen Versuch machen will, dann soll das nicht von Anfang an als Obligatorium vorgeschrieben, sondern es soll nur bestimmt werden, dass im Programm die nachherige Namensnennung vorgesehen werden könne. Die Erfahrung wird dann zeigen, ob die Namensnennung beizubehalten oder wieder aufzugeben ist.

Zürich, 31. März 1941. Pfleghard.

*

Nachschrift der Redaktion.

Die Vermehrung der Seitenzahl des Revisionsentwurfs rührt daher, dass «Grundsätze» und «Merkblatt» (4 Seiten in Kleindruck) zu einem organischen Ganzen vereinigt worden sind. Dabei ist viel mehr weggelassen als neu hinzugetan worden.

Die volle Einhaltung der Grundsätze schliesst lt. Ziff. 4 die Anerkennung des Wettbewerbs-Programms als *Vertrag* zwischen dem Bauherrn und den Bewerbern in sich; die beidseitige Beachtung aller *unbedingten* Vorschriften ist also nicht nur «Ehrenpflicht», sondern *rechtsverbindliche Verpflichtung*, die durch keine Programmklausel wegbedungen werden kann. Dies klarzustellen bezweckt Ziff. 19 des Entwurfs, in verbesserter Redaktion wie folgt:

Ziff. 19. Das Programm darf die privatrechtlichen Ansprüche der Bewerber nicht beeinträchtigen. Programm-Bestimmungen, wonach die Bewerber das Preisgericht oder den Bauherrn als endgültige Instanz für den Entscheid in allfällig aus dem Wettbewerb sich ergebenden Rechtsfragen anerkennen, sind daher unzulässig. —

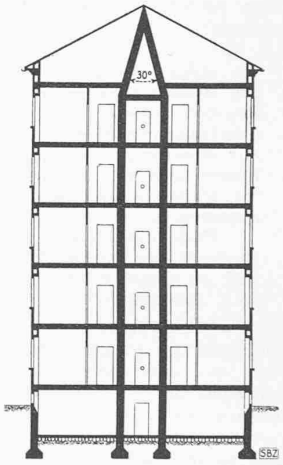
Diese Ziff. 19 ist keineswegs überflüssig, denn die Fälle mehren sich, wo es am Schluss des Programms heisst: «Die Entscheide der Jury können durch kein Rechtsmittel angefochten werden», oder ähnlich. — In allen *Ermessensfragen* entscheidet das Preisgericht völlig frei und unbestrittenermassen *endgültig;* in die persönliche Rechtsphäre der Bewerber darf es aber nicht eingreifen, was der Fall war bei leider schon wiederholt vorgekommener schwerer Missachtung *unbedingter* Programmvorschriften seitens des Preisgerichts. Wenn sich die Bewerber auch solchem *vertragswidrigen* Entscheid unterwerfen müssten, wären sie ja rechtlos. Das Preisgericht wäre Beklagter und Richter in einer Person, es würde in eigener Sache entscheiden. Das würde aber «gegen die guten Sitten verstossen», somit laut O. R., Art. 20, die beanstandete Programmklausel «nichtig», rechtsunwirksam machen. Einer solchen fatalen Situation *vorzubeugen,* bezweckt Ziff. 19 des Revisions-Entwurfs. C. J.

MITTEILUNGEN

Brücken-Zerstörungen im franz. Kriegsgebiet sind in gewaltigem Ausmass erfolgt; «Gén. Civil» vom 26. April/3. Mai gibt darüber nähere Auskunft. Ohne die Departements Moselle, Bas- und Haut-Rhin, also ohne Elsass-Lothringen, sind im Mai und Juni 1940 insgesamt 2333 Brücken in einer Gesamtlänge von rd. 48 km dem Krieg zum Opfer gefallen, davon 615 über 40 m Spannweite (im Weltkrieg 1914/18 waren es total 2091 mit 24,5 km Länge). Darunter befinden sich rd. 30 ganz grosse Bauwerke, z. B. St-Pierre-du-Vauvray (Eisenbetonbogen von 122 m), die in Compiègne, letzte Arbeit von Séjourné (zwei gemauerte Gewölbe von zusammen 77 m), Fin d'Oise (E.-B. Bogen 126 m), die grossen gemauerten Loire-Brücken von Tours, Blois, Orléans, Saumur u. a., neun Hängebrücken über die Loire (bis 551 m Hauptöffnung), desgl. über die Rhone und über die Dordogne. Zu Ende 1940 waren 1400 Uebergänge (darunter 341 über 40 m Weite) mit meist hölzernen Notbrücken versehen, einspurige mit 3 m, zweispurige mit 5,50 m Fahrbahn, ein Gehweg von 1,20 m oder zwei von je 1,0 m, Nutzlast 16 t. Für alle Brücken unter 40 m sind vom Service central d'Etudes techniques sieben Rekonstruktionstypen in Eisenbeton bzw. Eisen entworfen worden, die je nach Stützweite, verfügbarem Material und Benützbarkeit der Trümmer Anwendung finden. Ende Januar d. J. waren 140 Uebergänge (davon 18 über 40 m) wiederhergestellt und 444 (davon 140 über 40 m) im Bau. Besonders bedauerlich sind die sinnlosen Zerstörungen im Kraftwerk Kembs[1]) und an dem erst im Bau begriffenen Kraftwerk Génissiat[2]).

Eine Tunnelverbindung Dänemark-Schweden, zwischen Kopenhagen durch den Oeresund nach Malmö, ist von einer dänischen Ingenieurfirma (Christiani & Nielsen, mit Prof. Bretting, die auch am Maastunnel in Rotterdam beteiligt waren, Red.) den beiden Regierungen unterbreitet worden. Es handelt sich um einen im ganzen rd. 12 km langen Tunnel für eine elektr. Bahn (60 Züge tägl. in jeder Richtung) und zwei Autobahnen. Der Bau ist ähnlich gedacht wie in Rotterdam, d. h. unter Absenkung fertiger Tunnelstücke, deren Stossfugen nachträglich, also pneumatisch zu dichten sind[3]). Das Tracé führt von der Insel Amager südl. Kopenhagens über die Insel Saltholm und unter dem rd. 10 km breiten Hauptarm des Sund nach Limhamn an der schwedischen Küste, unweit Malmö. Auf der Insel Saltholm soll der einspurig gedachte Tunnel auftauchen, was die Einschaltung einer zweigeleisigen Kreuzungsstrecke erlaubt. Als Bauzeit sind sechs Jahre vorgesehen. Von den (auf Basis 1936) zu rd. 120 Mio Kr. veranschlagten Baukosten sollen die dänische und die schwedische Staatsbahn zusammen 30 % übernehmen, den Rest die beiden Staaten je hälftig. Für jede Autofahrt ist die Erhebung einer Taxe von 2 bis 6 Kr. + 0,5 Kr. pro Insasse in Aussicht genommen; es wird mit einer 5 %igen Verzinsung des Anlagekapitals gerechnet (Z. d. V. M. E. V.).

Der Beton im Luftschutz. Da nach den letzten geschichtlichen Erfahrungen die Friedenepochen kürzer sind als die Lebensdauer der Häuser, so ist es vorsichtig, heutige Neubauten von vornherein auf Grund der Erfahrungen mit bombensichern Räumen auszustatten. Einen originellen diesbezüglichen Vorschlag bringt die Rivista Aeronautica (Rom) im Sinne der Querschnittausbildung nach der schematischen Abbildung, die wir dem «Zementbulletin» vom Januar 1941 entnehmen: in einem biegungsfesten Eisenbetongerippe ist ein volltreffersicherer Mittelbau mit Spitzdach eingebaut, sodass jedes Stockwerk mit Schutzräumen ausgestattet ist.



Ehrung von Prof. Otto Graf. Anlässlich der diesjährigen Tagung des Deutschen Beton-Vereins in München überreichte Reichsminister Prof. Dr. Ing. F. Todt dem Direktor der Materialprüfanstalt an der T. H. Stuttgart, Prof. Otto Graf, die 1938 geschaffene «Emil Mörsch-Denkmünze» des Deutschen Beton-Vereins. Bei der Ueberreichung betonte Dr. Todt die grossen Verdienste Otto Grafs um den Beton- und Eisenbetonbau, im besondern auch den Betonstrassenbau, durch seine aufschlussreichen Forschungsarbeiten. Herrn Prof. Graf, dem auch bei uns bestbekannten Betonfachmann, der übrigens gerade seinen Sechzigsten feiern konnte, entbieten wir Gruss und Glückwunsch auch seiner schweizerischen Fachkollegen und Freunde.

Trolleybus in Genf. Linie 3, die 5,4 km lange radiale Strecke Petit Saconnex-Champel, wird für Trolleybusbetrieb eingerichtet. Dafür werden zehn Trolleybusse angeschafft, die normalerweise im 6 min-Betrieb arbeiten; zu den Spitzenzeiten ist zwischen Bahnhof Cornavin und Servette-Ecole 3 min-Betrieb vorgesehen. Diese Stossverkehrsleistung übernehmen drei ebenfalls neu zu beschaffende Gaserzeuger-Wagen, die an Sonntagen auf den Vorortstrecken eingesetzt werden sollen. Die Aufwendungen betragen 1,4 Mio Fr.; die Beseitigung der Tramgeleise erfordert rund 150 000 Fr.

Der Ausbau des Strassenkreuzes Basel-Chiasso / Bodensee-Genfersee ist nun doch noch in das eidg. Arbeitsbeschaffungsprogramm aufgenommen worden, wie an der Mitgliederversammlung des Autostrassenvereins vom 25. April bekanntgegeben wurde. Ein erstes Postulat des Vereins, der den Ausbau unseres Fernverkehrstrassennetzes in die Hand des Bundes gelegt sehen möchte, ist damit erfüllt.

---

[1]) Beschrieben in Bd. 100, S. 339*. — [2]) Bd. 116, S. 125*.

[3]) Eingehende Beschreibung des Maastunnel-Baues ist in Vorbereitung. Seine Lüftungsgebäude vgl. Bd. 113, S. 143*.