

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 91 (1973)
Heft: 41: SIA-Heft, Nr. 9/1973: Brücken

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: 15.01.2026

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

Unverständliches zur Wettbewerbsbeurteilung Celerina/Schlarigna

Die Besonderheit der Aufgabe, deren Zielsetzung und die nach mustergültigen Gesichtspunkten orientierten Vorstellungen des Veranstalters und seiner fachlichen Berater liessen auf ein glückliches Ergebnis dieses Wettbewerbes hoffen. Nun aber veranlasst uns der in mancher Hinsicht ungewöhnliche Kommentar des Preisgerichtes zu einigen kritischen Bemerkungen. Wir möchten sie weniger als unverrückbare Meinungsäusserung, vielmehr als Fragestellung zu Auffassungen verstanden wissen, die im Bericht des Preisgerichtes zwiespältig erscheinen und/oder unverständlich bleiben.

Die Rücksichtnahme auf die topographischen Voraussetzungen und auf den baulichen Charakter eines Landschaftsbildes tritt als Forderung besonders dort mit grösster Eindringlichkeit an den Architekten, wo dank glücklicher Umstände die besonderen Merkmale einer Region erhalten geblieben sind. Auf das Engadin trifft dies – trotz örtlichen Ballungen monströser Hässlichkeit – im ganzen gesehen glücklicherweise noch zu und rechtfertigt die grösstmögliche Schonung der Landschaft und des traditionellen eigenständigen Baubestandes.

Es ist dem Veranstalter hoch anzurechnen, dass er sich zum Versuch entschliessen konnte, mit einem eigenen Beitrag grundsätzlicher Art neue Impulse für das «Bauen in der Region» freizusetzen. Dass dabei architektonischen Gesichtspunkten wesentliches Gewicht beigemessen wurde, sei mit besonderer Anerkennung vermerkt. Das Ergebnis zeigt ein bemerkenswertes – und zumindest in den Spitzenrägen erfolgreiches – Bemühen, den erhofften, als Vorbild zu wertenden gestalterischen Ausdruck zu finden. So weit kann man die Folgerungen des Preisgerichtes durchaus bejahen, auch wenn die grundrissliche Durcharbeitung in einigen Projekten da und dort den gelinden Zwang der formalen Auflagen spürbar werden lässt.

Die Überraschung ist allerdings nicht gering, wenn man die Beurteilung jenes Entwurfs zur Kenntnis nimmt, der mit einer Ankaufssumme von 5000 Fr. bedacht wurde. In einer erstaunlichen Kehrtwendung entwertet das Preisgericht seine im allgemeinen treffend und differenziert gehaltenen Ausführungen zum Gesamteindruck des Wettbewerbes und zu den einzelnen Projekten in einer Weise, für die wir umsonst nach

Vergleichbarem Ausschau halten. Die Möglichkeit, einen Entwurf anzukaufen, der zwar in seiner Gesamtheit eine Verwirklichung ausschliesst, der aber doch eine die Wettbewerbslösungen bereichernde Teilidee als Beitrag zum Thema liefert, scheint uns hier doch argen Strapazen ausgesetzt.

Darf heute ein Projekt für Wohnbauten, mit dem sich der Autor über elementare Voraussetzungen des Bauens hinwegsetzt, aufgrund seines reichlich abseitigen Ideengehaltes als «dialektische Auseinandersetzung» gefeiert werden? Zwar nennt der Bericht einige der schwerwiegendsten Mängel, und der Entwurf wird demzufolge im dritten Rundgang ausgeschieden. Die Gründe aber, die zu der nach unserem Dafürhalten krassen Überbewertung führten, bleiben in eindrücklichen Pauschalqualifikationen verpackt: «Das Projekt weist... ausserordentliche architektonische Qualität auf» und «Architektonisch zeugt das Projekt von hoher Qualität»... Sind solche Formulierungen vertretbar angesichts der unverständlichen Eckausbildung, die den Grundriss des Wohnturmes zum Scheinquadrat wandelt, selbst wenn die – nicht belegte – «Typologie historischer Bauten des Engadins» zu Gevatter stehen sollte? Dürfen wir es uns heute noch leisten, von «ausserordentlicher» Architektur zu sprechen, wenn Probleme der Besonnung – die Hälfte der Wohnräume ist ungenügend besonnt! –, der Grundrissdisposition – 20% der Wohnungen verursachen schwer erschliessbare Räume! – und der klimatischen Voraussetzungen – nur die bare Unvernunft vermöchte die Außenfläche der Wohnungen noch zu vergrössern! – für die Idee eines gigantischen Fangrechens grosszügig ausgeklammert werden? Dass auf diesem Hintergrund das Erwirken eines starken Kontrastes durch drei grundsätzlich verschiedene Siedlungsformen (Haufendorf – Strassendorf – Vorschlag) bereits als «tiefe Auseinandersetzung mit Problemen des Bauens in den Bergen» angesehen werden kann, möchten wir doch bezweifeln. Und wenn «eine solche Bebauung grundsätzlich wohl möglich wäre, aber nicht an der gegebenen Lage», so dürfte man sich weiterhin fragen, ob dem Veranstalter mit diesem Loblied auf eine sich selbst ad absurdum führende Fingerübung in irgendeiner Weise gedient ist. Muss er es sich gefallen lassen, dass auf seine Kosten ein respektables Fachgremium l'art pour l'art betreibt? B.O.

Umschau

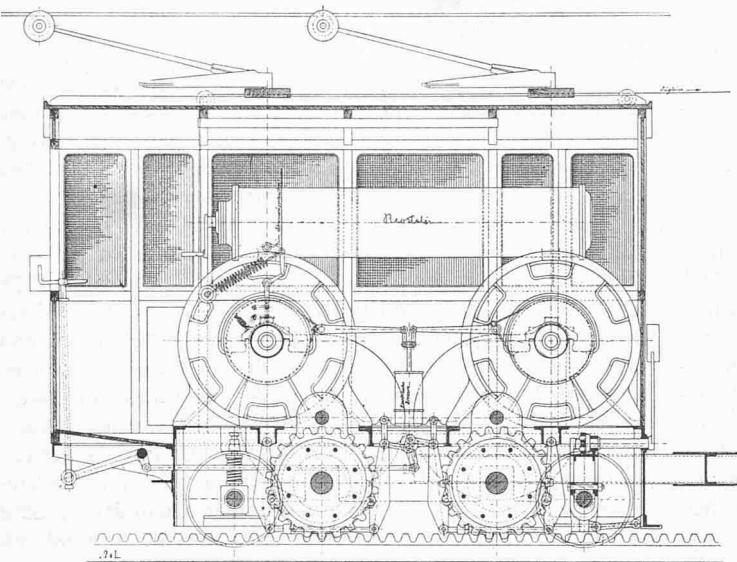
Die Bosporus-Brücke – die erste Strassenverbindung zwischen Europa und Asien südlich des Schwarzen Meeres – ist fertiggestellt und für den Verkehr freigegeben worden. Die Brücke verbindet den europäischen und den asiatischen Teil der Türkei und führt über einen der verkehrsreichsten Wasserwege der Welt. Da sie 64 m Durchfahrtshöhe aufweist, können selbst die grössten Schiffe unter ihr hindurch zwischen den Häfen im Schwarzen Meer und im Mittelmeer verkehren. Mit einer Spannweite von 1074 m ist es die längste Strassenbrücke Europas und die viertlängste der Welt. Die Bosporus-Brücke schafft nicht nur eine Verbindung zwischen der alten Stadt Istanbul und ihren neueren Vororten auf der asiatischen Seite, sondern wird auch ein wichtiger Bestandteil der transkontinentalen Autobahn sein und die Fähren ablösen, durch die Fernlastwagen oft beträchtliche Verzögerungen in Kauf nehmen mussten. Nach Fertigstellung des damit verbundenen Strassenrings um Istanbul im kommenden Jahr wird der Verkehr auf der Brücke voraussichtlich auf 22000 Fahrzeuge pro Tag oder 7 Mio pro Jahr ansteigen. Die

Brücke sowie die Mautanlage wurden von dem Londoner Ingenieurbüro Freeman Fox and Partners entworfen, das auch den Bau beaufsichtigte. Gebaut wurde sie von der Cleveland Bridge and Engineering Company aus Darlington sowie von der Hochtief AG aus Essen. Die Arbeit wurde 1970 aufgenommen.

DK 624.5

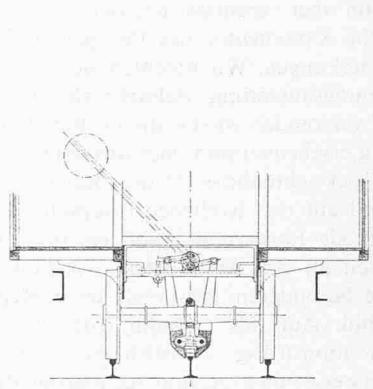
Nächste Weltausstellung in Barcelona? Wie die Schweizerische Zentrale für Handelsförderung mitteilt, hat an der letzten Sitzung des Bureau International des Expositions in Paris die Delegation Spaniens das Interesse ihres Landes für die Durchführung der nächsten Weltausstellung im Jahre 1982 angemeldet. Die offizielle Anerkennung einer Kandidatur ist erst 3 Jahre vor dem geplanten Datum möglich. Nach der kürzlich revidierten Konvention über internationale Ausstellungen aus dem Jahre 1928 ist die Zeitfolge zwischen zwei solchen Anlässen auf mindestens 10 Jahre ausgedehnt worden, so dass es sich um die nächste Weltausstellung seit derjenigen in Osaka von 1970 handeln würde. Wie bei den früheren Weltausstellungen ist es wahrscheinlich, dass eine allfällige Beteiligung der Schweiz als reine Landeswerbung mit öffentlichen Mitteln finanziert würde.

DK 061.4



Links: Längenschnitt 1:50, Jungfraubahn, Elektrische Lokomotive

Unten: Jungfraubahn. Schienenzangen-Hebelbremse, Massstab 1:50



Vor 75 Jahren: Eröffnung der Jungfraubahn. Am 21. Dezember 1894 erhielt Adolph Guyer-Zeller die Konzession für die Ausführung seines Jungfraubahnprojektes. Nach gut zweijähriger Bauzeit fuhr am 19. September 1898 der Eröffnungszug auf dem ersten Teilstück von der Kleinen Scheidegg zur Station Eigergletscher. Die Bahn wurde von Anfang an elektrisch betrieben. Im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern stehen sowohl ein Modell des Rowan-Zuges von 1898 wie auch die Nachbildung einer modernen Komposition mit Trieb- und Vorstellwagen aus dem Jahre 1954. Die Schweizerische Bauzeitung berichtete in ihrem Band XXIX, Heft 14 vom 3. April 1897, S. 97–103 über den Oberbau der Jungfraubahn und in Band XXX, Heft 3, vom 17. Juli 1897, S. 18–23 über die Kraftanlagen, Leitungen und Fahrzeuge der Jungfraubahn. Diesen beiden umfassenden Veröffentlichungen entnehmen wir die beigegebenen Bilder. DK 625.33

Zusammenarbeit zwischen Swissair und Austrian Airlines. Der Aufsichtsrat der Austrian Airlines genehmigte die Einführung eines automatischen Buchungssystems auf den 1. April 1975, welches an das weltweite Reservationsnetz der Swissair angeschlossen werden soll. Es handelt sich hier um einen weiteren Schritt erfolgreicher Zusammenarbeit zwischen den beiden Fluggesellschaften. In Österreich sollen für die Vertretungen und wichtigsten Reisebüros in 21 Städten stufenweise hundert Eingabegeräte eingeführt und mit der zentralen Platzkontrolle von Austrian Airlines in Wien verbunden werden. Von dort führen Fernschreibleitungen zum Rechenzentrum der Swissair in Zürich, wo die Daten verarbeitet werden. Die Einführung dieses Buchungssystems erfordert bei Austrian Airlines eine Investition von 20 Mio öS; durch den Anschluss an den bestehenden Computer der Swissair werden 50 Mio öS eingespart. Mit dem neuen System können in Österreich Platzanfragen über Wien und Zürich innert Sekunden beantwortet und Buchungen entgegengenommen werden. Gleichzeitig werden Buchungsstand und Sitzkapazität überwacht und Passagierangaben gespeichert. Über das Computersystem sind auch Daten über Anschlussverbindungen, Hotelzimmer, die Schneeverhältnisse in Winterkurorten usw. abrufbar. Durch das neue System rechnet Austrian Airlines mit einer wesentlichen Rationalisierung und Produktivitätssteigerung. DK 656.7

Persönliches. Am 25. September feierte Senator E. h. Karl Krämer, Seniorchef der Firmen Fachbuchhandlung Karl Krämer, Karl-Krämer-Verlag und Druckerei Heinrich Fink, seinen 75. Geburtstag. Für Architekten, Bauingenieure,

Schulen, Behörden und alle am Bauen Interessierten ist der Name Fachbuchhandlung Karl Krämer ein Begriff. Im Jahre 1930 wurde die Fachbuchhandlung Karl Krämer gegründet. In den mühsamen Jahren des Aufbaues, der durch den Krieg unterbrochen und erst 1948 fortgesetzt wurde, sah Karl Krämer auch die Lücken auf dem Gebiet der Fachliteratur. 1936 nahm deshalb der Karl-Krämer-Verlag seine Arbeit auf. In der Verlagsproduktion spezialisierte er sich auf die Gebiete Städtebau, Stadtplanung, Wohnungswesen, Architektur und Architekturtheorie sowie Bautechnik und Soziologie. Karl Krämer hat enge Verbindungen mit namhaften Fachleuten im In- und Ausland und verlegt deren Arbeiten. Seine verlegerische Tätigkeit begann Ende der zwanziger Jahre, als er den Akademischen Verlag Dr. Fritz Wedekind übernahm und avantgardistische Literatur verlegte. Zu seinen Autoren zählten damals neben anderen Le Corbusier, Willi Baumeister, Adolf Behne, Alfred Roth, Jan Tschichold und Richard Döcker.

DK 92

Die Rio-Niterei-Strassenbrücke, die Rio de Janeiro und Niterei über die Guabara Bucht hinweg verbinden wird, wurde einem Konsortium erteilt, das sich aus den Firmen Cleveland Bridge and Engineering Company Ltd. und Redpath Dorman Long Contracting Ltd. zusammensetzt. Das Vorhaben, das einen Aufwand von 8,5 Mio £ erfordert, wird zwei Kastenträger mit einer Mittelspannweite von 300 m sowie zwei Seiten Spannweiten von 200 m umfassen. Dazu kommen zwei 30-m-Tragarme und zwei 44 m lange einge hängte Brückenteile.

DK 624.21.012.4

