

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **85/86 (1925)**

Heft 17

PDF erstellt am: **24.09.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

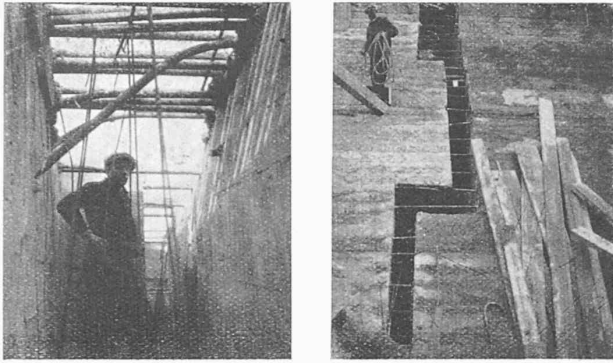


Abb. 3 und 4. Einzelheiten der Gewölbe-Längsfugen im Pont Butin.

Kollegen in der Prüfungskommission, Dr. Schoch, überprüft wurde, ergab ein sehr befriedigendes Resultat. Damit war die Triangulation als beendet zu betrachten. Ein besonderes Koordinaten- und Höhenverzeichnis enthält die Resultate dieses Werkes, das dem Staatsarchiv des Kantons einverleibt ist.

Obwohl die Kosten der Neubearbeitung, die von der Kommission zu nur 1650 Fr. veranschlagt worden waren, schon durch die Feldarbeiten beträchtlich überschritten wurden, konnte die Regierung des Kantons Thurgau Anfang 1865 dennoch mit Befriedigung vom Abschluss der Arbeit Kenntnis nehmen. (Schluss folgt.)

### Von der Schweizer Mustermesse Basel 1925.

Nur noch heute und morgen ist die gegenwärtig in Basel stattfindende IX. Schweizer Mustermesse für das nicht mit Einkäuferkarten versehene Publikum zugänglich. Wir wollen nicht unterlassen, unsern Lesern dies in Erinnerung zu bringen, da ein Besuch der Messe nicht nur eine Unterstützung dieser für Gewerbe, Industrie und Handel unseres Landes so wichtigen Institution bedeutet, sondern weil auch Jeder nur einen Gewinn davon tragen kann, wenn er sich über die schweizerischen Erzeugnisse auf dem Laufenden hält.

Die letzten Jahr erst im Rohbau fertiggestellten neuen Hallen II und III sind nun auch im Innern vollendet und bilden für die ausgestellten Erzeugnisse einen würdigen Rahmen als die bisherigen provisorischen Holzbauten. Das Verwaltungsgebäude und die Halle I, mit deren Bau Ende Dezember 1924 begonnen wurde, dürften bis zur nächstjährigen Messe im Rohbau ebenfalls fertig sein. Die hohe Zahl der diesjährigen Aussteller, die, einschliesslich der Kollektiv-Aussteller, 965 erreicht, gegenüber 925 im letzten und 864 im vorletzten Jahr, brachte es mit sich, dass auch die alte hölzerne Halle IV wieder in Anspruch genommen werden musste. Auch der Besuch der Messe dürfte dem der vorangehenden nicht nachstehen, da rund 40 000 Einkäufer-Karten abgegeben worden sind gegenüber 39 000, bzw. 35 000 in den beiden Vorjahren.

Es kann sich hier nicht darum handeln, ausführlich über die ausgestellten Erzeugnisse zu berichten. Es sei nur kurz erwähnt, dass unsere Maschinen- und Elektrizitäts-Industrie, einschliesslich deren jüngstem Zweig, der Radio-Industrie, sehr gut vertreten ist. Besonders aufmerksam gemacht sei auf den Stand der Schweizerischen Bundesbahnen, die den eigenartigen und höchst bemerkenswerten Umbau dreier alter eiserner Brücken: der Sitterbrücke bei Bruggen, des Viaduc du Day bei Vallorbe und des Viaduc de Grandfey über die Saane (des grössten und höchsten Talüberganges der S. B. B.), durch Modelle im Masstab 1:150 sowohl der alten eisernen als auch der neuen Betonbogenbrücken, sowie durch zahlreiche Photographien darstellen. Sowohl hierauf wie auch auf einige Neuerungen auf maschinentechnischem Gebiet (wie z. B., so paradox dies klingen mag, einen Kühlschrank mit elektrischer Heizung!) werden wir zurückkommen. Die schweizer. Obertelegraphendirektion hat wiederum eine automatische Telephonanlage ausgestellt, während die schweizer. Oberpostdirektion durch eine hübsche Auswahl beleuchteter Diapositivbilder der schweizerischen Alpenpostlinien vertreten ist.

G. Z.

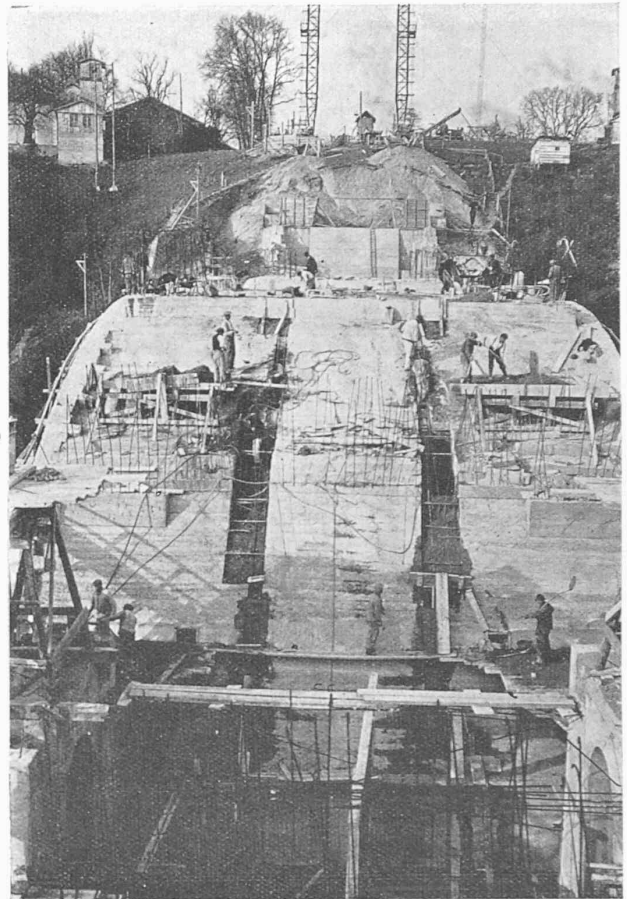


Abb. 2. Blick in der Brückenaxe gegen das rechte Rhone-Ufer.

### Miscellanea.

**Schweizerisches Luftverkehrswesen.** Nach dem Bericht der Eisenbahnabteilung des Schweizerischen Post- und Eisenbahndepartements für das Jahr 1924 belief sich in der Schweiz Ende 1924 der Bestand an immatrikulierten Flugzeugen auf 36 gegenüber 38 zu Ende des Vorjahres. Neu zum Luftverkehr zugelassen wurden während des Jahres 8 Flugzeuge, dagegen 10 gestrichen, und zwar 3 wegen Handänderungen, 7 weil nicht mehr flugtüchtig.

Im Berichtsjahre wurde die technische Kontrolle über die Luftfahrzeuge erweitert. Das Luftamt stellte sich allen Bestrebungen für den Ausbau des die Schweiz berührenden internationalen Luftverkehrsnetzes als Vermittlerin zur Verfügung. Auch die Anpassung des schweizerischen Wettermeldedienstes an die Bedürfnisse dieses internationalen Verkehrs war Gegenstand langwieriger Verhandlungen mit in- und ausländischen Behörden; sie führten zu einem befriedigenden Ergebnis.

Neben den bisherigen Luftlinien Genf-Zürich-München der schweizerischen Luftverkehrsgesellschaft Ad Astra-Aero und der Linie Zürich-Basel-Paris-London der englischen Gesellschaft Imperial Airways Ltd. wurde in Betriebsgemeinschaft zwischen der Ad Astra und der Transeuropa-Union ein neuer täglicher Kurs auf der Strecke Zürich-München-Wien eingelegt. Die Gesellschaft Aero-Lausanne S. A. übernahm den täglichen Verkehr auf der Linie Lyon-Genf-Lausanne, und die belgische Unternehmung Sabena denjenigen zwischen Amsterdam-Rotterdam-Brüssel und Basel. Die letzte beförderte versuchsweise während der Sommerperiode die gesamte schweizerische Morgenbriefpost und die italienische Briefpost nach Belgien und Holland und umgekehrt. Dieser Versuch darf als gelungen bezeichnet werden.

Die Zahl der die Schweiz berührenden internationalen Luftverkehrslinien ist im Jahre 1924 auf 5 gestiegen. Die Betriebszuverlässigkeit und Frequenz war trotz schlechter Witterungsverhältnisse und namhafter Anfangsschwierigkeiten der neu hinzutretenden Unternehmungen eine durchaus befriedigende. Die grossen Zoll-Flughäfen Zürich-Dübendorf, Basel-Birsfelden, Lausanne-Blécherette und Genf-

## VOM BAU DES „PONT BUTIN“ ÜBER DIE RHONE BEI GENÈVE

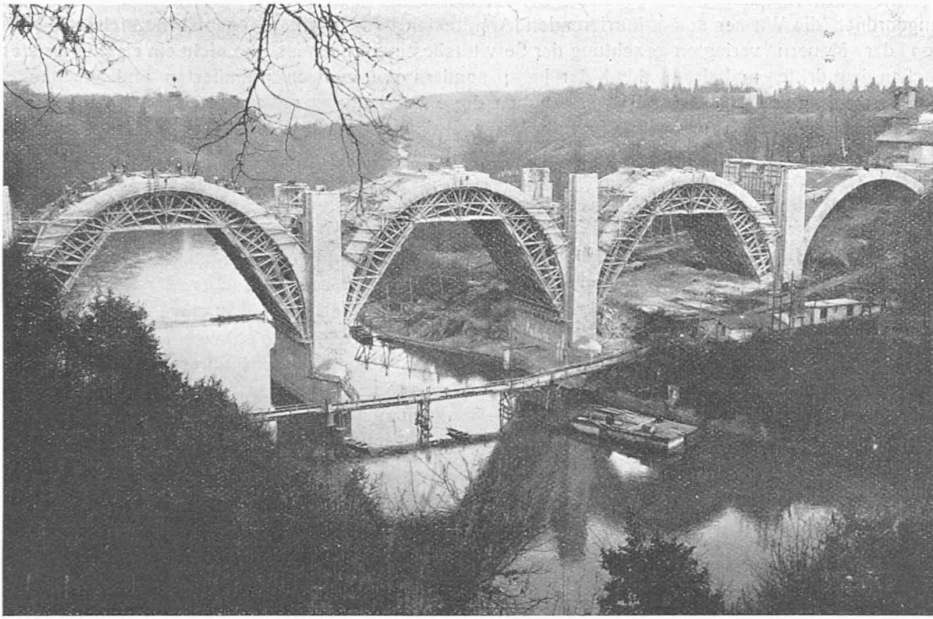


Abb. 1. Gesamtbild vom rechten Ufer aus, Bauzustand Februar 1925. Ausführung A.-G. Cd Zschokke, Genf.

und dass die interessierten Staaten sich loyal an der Finanzierung der Arbeiten beteiligen.“

**Pont Butin in Genf.** Als Markstein in der wechselvollen Geschichte der Erstellung der Butin-Brücke in Genf durch die Bauunternehmung A.-G. Conrad Zschokke erfolgte am 10. Februar d. J. die Schliessung des letzten der fünf Hauptgewölbe von 42 m Spannweite (Abb. 1). Begünstigt durch das milde Wetter der letzten Monate gingen die Arbeiten rasch vorwärts. Trotzdem das Tracé der vorgesehenen Verbindungsbahn Cornavin-Eaux-Vives nach den letzten Beschlüssen der S. B. B. nicht mehr über die Butin-Brücke führt, wurden die Gewölbe in Beton von 300 kg Portlandzement-Mischung in ihrer ursprünglich vorgesehenen Stärke von 1,40 m im Scheitel und 2,80 m am Kämpfer erstellt.

Das Betonieren der provisorisch mit Gelenken versehenen Gewölbe erfolgte in Lamellen, d. h. in durch 40 cm breite Querfugen getrennten einzelnen Sektoren, und zwar wurde vorerst ein 4 m breiter Mittelring

Cointrin erführen einen weitem Ausbau. Für das laufende Jahr ist mit einer abermaligen Vermehrung und Verbesserung der Luftverkehrsverbindungen der Schweiz mit dem Ausland zu rechnen.

Die Tätigkeit der nationalen Zivillaviatik (2 Luftverkehrslinien, Flugschulen, Luftphotographie, Sportflieger, Gelegenheitsflüge usw.) ergab im Jahre 1924: 4400 Flüge, 2340 Flugstunden, 270 000 Flugkilometer. Dazu kommen drei fremde regelmässige Linien nach der Schweiz mit total 1300 Flügen, 3100 Flugstunden und 367 000 Flugkilometer (auf den Strecken Wien-München-Zürich, Rotterdam-Brüssel-Basel und Paris-Basel-Zürich). — Flugunfälle mit Verletzungen von Flugzeuginsassen sind in diesem Verkehr im Berichtsjahr keine vorgekommen.

**Zur Rheinregulierung zwischen Strassburg und Basel,** zu der der Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein in seiner Resolution vom 18. März d. J. (vergl. Seite 178 lfd. Bd.) Stellung genommen hat, sind inzwischen weitere zustimmende Äusserungen erfolgt in den S. I. A.-Sektionen Bern (am 3. April) und Genf (am 15. April, siehe Seite 224 dieser Nummer). Sodann fasste anlässlich der Generalversammlung des Schweizer. Wasserwirtschaftsverbandes am 18. d. M. in Rheinfelden eine aus allen Teilen der Schweiz gut besuchte öffentliche Versammlung, an der neben zahlreichen Fachleuten auch alle massgebenden Wasserwirtschaftspolitiker (einschliesslich des Direktors des Wasserwirtschaftsamtes) teilnahmen, nach allseitiger Beleuchtung des Gegenstandes durch Reg.-Rat R. Miescher und Ing. O. Bosshardt aus Basel, einstimmig folgende *Resolution zur Rheinfrage.*

„1. Die Versammlung hält einen sofortigen Ausbau des Rheins zwischen Strassburg und Basel zu einer leistungsfähigen Wasserstrasse angesichts der Bedeutung der Rheinschifffahrt für den Handel der Schweiz und der übrigen interessierten Länder und mit Rücksicht auf die ihr dienenden Basler Hafenanlagen als unerlässlich.

2. Unter den verschiedenen Möglichkeiten der Schiffbarmachung bietet die Niederwasserregulierung von Kembs bis Strassburg nach dem im schweizerischen Auftrag erstellten Projekt vom Dezember 1924 den richtigen Weg, um in absehbarer Zeit den Rhein zu einer leistungsfähigen Wasserstrasse zu machen.

3. Die Versammlung stellt fest, dass die Schweiz mit der Bewilligung des Rückstaues die Verpflichtungen aus dem Kembser Kompromiss erfüllt und damit ihren Willen bekundet hat, die Erstellung der obersten Kraftwerkstufe Kembs zu erleichtern. Sie anerkennt auch, dass in den Bedingungen der Kembser Konzession die Wünsche der schweizerischen Schifffahrt gebührend berücksichtigt worden sind.

4. Die Versammlung erwartet, dass die Rheinzentalkommission ihre Zustimmung zum vorliegenden, schon im Strassburger Kompromiss grundsätzlich beschlossenen Regulierungsprojekt geben werde

erstellt, und erst nachdem dessen Querfugen geschlossen waren, folgte das Betonieren der durch Längsfugen (Abb. 2 bis 4) vom Mittelring getrennten beiden äusseren Ringe von je 6 m Breite und deren Schliessung. Nach einigen Tagen Zuwartens, das den Gerüsten erlaubte, vollständig zur Ruhe zu kommen, erfolgte das Ausfüllen der Längsfugen zwischen den drei Ringen. Die in den Gewölben enthaltene Betonmasse beträgt 5760 m<sup>3</sup>, das Granitmauerwerk zur Verkleidung der Stirnkränze 700 m<sup>3</sup>.<sup>1)</sup>

**Schwebbahn mit Propellerantrieb in Paris.** Die stets steigende Verkehrszunahme in der französischen Hauptstadt, der auch die Untergrundbahnen nicht mehr genügen, und die dadurch verursachten Verkehrshemmungen, fordern neue, von den Strassen unabhängige Verkehrsmittel. Vor drei Jahren hat der Pariser Stadtrat einen Wettbewerb für neue unterirdische Transportmittel hoher Förderleistung ausgeschrieben.<sup>2)</sup> Das Ergebnis dieses Wettbewerbs ist uns nicht bekannt. Es dürfte jedoch wohl als Folge dessen Ergebnisses sein, dass sich der Stadtrat gegenwärtig mit dem Studium von zwei bezüglichen Vorschlägen befasst. Es handelt sich einerseits um ein unterirdisches „trottoir roulant“, andererseits um eine Schwebbahn. Es wird beabsichtigt, dieses letzte System zunächst auf der rund 3 km langen Strecke von der Porte de la Chapelle, im Norden der Stadt, nach Saint-Denis, auszuprobieren, auf der zur Zeit drei Strassenbahnlinien jährlich 13,5 Mill. Reisende befördern. Die zwei vorgesehenen „Aéro-autobus“ sollen die Form eines Untergrundbahnwagens erhalten und 60 bis 100 Personen fassen. Beim Bau der Wagen aus Duralumin hofft man, dass ihr Leergewicht 5 t nicht überschreiten wird. Zur Förderung der Wagen sollen Luftschrauben dienen, die durch einen Benzinmotor angetrieben werden. Es ist eine Fahrgeschwindigkeit von 80 km/h vorgesehen. Die Fahrachse soll in 14 m Höhe über Boden durch 30 m hohe, in 150 m voneinander aufgestellte und durch ein Gitterwerk untereinander verbundene eiserne Portalmaste getragen werden. Die Erstellungskosten der Versuchsstrecke sollen rd. 3 Mill. Fr. (franz. Währung) erreichen.

**Wasservorhang als Feuerschutz von Gebäuden.** Um die neuen Hochhäuser nicht nur gegen Innen- sondern auch gegen Aussenfeuer wirksam zu schützen, ist der Neubau der Union Central Life Insurance Co. in Cincinnati, wie „Eng. News-Record“ vom 13. Dezember 1923 berichtet, in neuartiger Weise mit aussergewöhnlichen Feuerlöscheinrichtungen versehen worden. Während zwei Seiten des Hochhauses an Strassenfronten liegen, stösst die Westseite an ein siebenstöckiges Gebäude und die Südseite an eine schmale Gasse. Aus diesen Gründen wurde eine besondere Aussen-

<sup>1)</sup> Das Legat Butin (1 Mill. Fr.) wurde nämlich (1909) für eine Brücke „de granit“ gestiftet. Vergl. Bd. 67, S. 185 (8. April 1916), Spalte links, Fussnote 1. Red.

<sup>2)</sup> Vergleiche Band 79, Seite 105 (15. Februar 1922).

Schutzanlage für die beiden letztgenannten Hauswände, sowie für die zwei ersten Fensterreihen der andern Wände als notwendig erachtet. Es wurde im Scheitel eines jeden Fensterbogens eine nach unten und innen gerichtete Düse angeordnet, die Wasser aus einem besondern, in den Aussenflächen der Mauern verlegten Leitungsnetz erhält. Im ganzen sind zwischen dem dritten und siebzehnten Stockwerk 291 solcher Düsen mit Mundweiten von  $6\frac{1}{2}$  mm bis  $9\frac{1}{2}$  mm eingebaut worden; die obersten Düsenreihen liegen rund 76 m über der Strasse. Der durch die Düsen erzeugte Wasservorhang verhindert vor allem, dass bei Aussenfeuer die durch die Drahtglasfenster dringende Hitze zur Selbstentzündung der im Innern des Gebäudes befindlichen brennbaren Stoffe führen kann. Jy.

**Elektrische Verkehrsmittel in Shanghai.** Die Verkehrsmittel in der Stadt Shanghai verdienen insofern besondere Erwähnung, als sie wohl die ertragreichste Unternehmung dieser Art in der ganzen Welt darstellen. So befördert die Shanghai Electric Construction Co. Ltd. auf einem Netz von rund 30 km Ausdehnung jährlich 140 Millionen Personen, eine Verkehrsdichte, die kein europäisches städtisches Netz erreicht.<sup>1)</sup> Die ihr von der Stadt erteilte Konzession läuft seit 1905 und verpflichtet sie, 5% der Einnahmen der Stadt zu überlassen, die durchfahrenen Strassen, 45 cm links und rechts neben den Geleisen instandzuhalten und den Strom aus den städtischen Werken zu beziehen. Dabei zahlt sie 20% Dividenden auf ihr Kapital von rund 10 Mill. Fr. Das Netz umfasst 15 km Doppelspur und etwa 12 km einfache Spur. Ausser 90 Motor- und 90 Anhängewagen laufen 14 Omnibusse für Oberleitungsbetrieb. Die ersten Omnibusse kamen 1915 auf einem 1,1 km langen Streckenstück in Verwendung; 1924 wurden weitere 2,4 km ausgebaut und demnächst soll die Länge der Autobusstrecken auf 30 km gebracht werden. Der Grund zu dieser Neuerung liegt hauptsächlich darin, dass sich der Verkehr in den engen Strassenzügen viel reibungsloser abwickelt als bei Strassenbahnbetrieb auf Schienen. Ln.

**Untergrundbahn in Madrid.** Ausser der 7,7 km langen Nord-Süd-Linie der Madrider Untergrundbahn, deren Fertigstellung wir seinerzeit mitgeteilt haben<sup>2)</sup>, sind seither, im Juni bzw. Ende 1924, die zwei Strecken von der Puerto del Sol nach Ventos und nach Quevedo, die die 3,8 km lange Ost-West-Verbindung herstellen, für den Verkehr eröffnet worden. Einige Angaben über die Ausführung dieser Linien bringt Heft 1 dieses Jahrganges der „Revue technique Sulzer“. Der Betriebsstrom wird von den Wasser- und Dampfkraftwerken der städtischen Werke geliefert; doch wurde zur Sicherheit der Energielieferung noch eine Reserve-Anlage erstellt, die drei Sulzer-Dieselmotoren von 1500 PS mit Wechselstrom-Generatoren für 1250 kVA, 15000 Volt, von Brown Boveri & Cie., enthält.

**Eine neue schweizerische Verordnung betreffend Aufstellung und Betrieb von Dampfkesseln und Dampfgefässen** ist am 9. April vom Bundesrat zum Beschluss erhoben worden. Diese neue Verordnung ersetzt die bisherige vom 16. Oktober 1897 und tritt am 1. Juli 1925 in Kraft. Sie ist in der „Eidgenössischen Gesetzsammlung vom 15. April 1925 im Wortlaut wiedergegeben.

## Konkurrenzen.

### Zum neuen Kasinoplatz in Bern.

In verschiedenen Zeitungsberichten über den Wettbewerb zur Gestaltung des neuen Kasinoplatzes wurde auf die dienstvolle Tätigkeit der Jury hingewiesen und bemerkt, dass sich diese nicht nur darauf beschränkt habe, die eingelangten Projekte zu beurteilen, sondern auch ein eigenes Projekt ausgearbeitet habe, das eine grosszügige Lösung genannt zu werden verdiene. Diese grosszügige Lösung wurde nachher vom Stadtbauamt aufgezeichnet und ist in den Zeitungen publiziert und in der Aula des Gymnasiums mit den andern Arbeiten ausgestellt worden. Weitere Zeitungsberichte heben hervor, dass das Preisgericht geradezu ein neues Columbus-Ei entdeckt habe, nämlich die geniale Idee, die Servitutsbestimmungen zu Gunsten des Hotel Bellevue zu missachten, d. h. die Hauptwache über die erlaubte Front hinauszuschieben und auch mit dem Dachfirst über die erlaubte Höhe hinaus zu gehen.

Zur Rettung des beruflichen Ansehens der konkurrierenden Architekten muss nun doch auch erwähnt werden, dass das Preis-

gericht keine einzige *neue* Idee in seinem Projekt hervorgebracht hat. Das Projekt des Preisgerichts ist lediglich eine Zusammenstellung aller guten Ideen aus den verschiedenen Arbeiten der konkurrierenden Architekten. Auch die als genial bezeichnete Missachtung der Servitutsbestimmungen ist also nicht ein eigenes Geisteskind der Jury; sondern die meisten prämierten und angekauften Entwürfe haben diese Bestimmung missachtet. Es darf im Gegenteil der Jury der Vorwurf nicht erspart bleiben, dass das Programm, das eine Einhaltung von solchen Servitutsbestimmungen vorschrieb, nicht genügend vorbereitet war; denn schon ein oberflächliches Studium der ganzen Platzgestaltungsfrage musste klar machen, dass ein solcher Platz für das Hotel Bellevue keinen Nachteil, sondern einen grossen Vorteil bedeutet. Von der Richtigkeit dieser Ausführungen hat sich jeder aufmerksame Besucher der Ausstellung im Gymnasium mit Leichtigkeit überzeugen können.

Ueberhaupt zeigt gerade dieser Wettbewerb mit grosser Deutlichkeit, welche unnütze und daher unsinnige Arbeit in architektonischen Wettbewerben im allgemeinen verlangt wird. Man geht wohl kaum fehl, wenn man die Kosten, die den Architekten für die Aufstellung der Projekte entstanden sind, total auf rund 40000 Fr. schätzt. Diese Kosten sind entstanden, weil drei Situationspläne und eine grosse Anzahl von Fassadenplänen eingereicht werden mussten, die für die Lösung der Frage vorderhand gänzlich belanglos sind. Die Arbeit ist durch diese unnötigen Pläne derart umfangreich geworden, dass selbst die Preisträger höchstens mit einer Vergütung der Selbstkosten ihrer Projekte rechnen können. Genau das gleiche Resultat hätte erreicht werden können, wenn nur ein einziger Situationsplan und sonst überhaupt keine Pläne verlangt worden wären. Gerade das Projekt des Preisgerichts, aus dem jedermann sofort über die Gestaltung des Platzes klar wird und das nur aus einem einzigen Situationsplan besteht, beweist dies mit aller Deutlichkeit. Für jeden künftigen städtebaulichen Wettbewerb müssen die Anforderungen an den Arbeitsaufwand der Architekten auf das wirklich Notwendige beschränkt werden.

Der Vorstand der Gesellschaft selbständig praktizierender Architekten Berns.

Wir werden ausführlich über diesen interessanten Wettbewerb berichten, sobald die in Arbeit befindlichen Druckstöcke der Abbildungen fertig sind. Zur Ergänzung der obigen Einsendung sei aus dem Programm folgende Vorschrift im Wortlaut angeführt:

„Für die Projektierung wird darauf aufmerksam gemacht, dass zugunsten des Hotel Bellevue folgende Dienstbarkeit besteht: Für den Fall, dass die Theodor Kochergasse verlängert wird, dürfen Gebäude nicht mehr als 11 m vor das südliche Alignement der Theodor Kochergasse vorspringen. Die Höhenkote 551,8 m darf nicht überstiegen werden. Der Abstand dieser Gebäude über Strassenniveau darf vom östlichen Alignement der Bellevuebesitzung nicht weniger als 15 m betragen. Die Gebäude dürfen nur ein Stockwerk und ausgebautes Dachfach (Bernerdach) erhalten. Flache Dächer und Terrassen sind nicht gestattet.“

Eine, diesen Paragraphen betreffende Anfrage: „Darf die Höhenkote 551,8 m mit *Teilen* vom Dach, z. B. dem First, überschritten werden?“, wird von der Jury unterm 12. Januar beantwortet mit „*Nein*, die angegebene Höhenkote bildet die *maximal zulässige* Firsthöhe der Bauten“.

Dass eine dermassen zweimal *mit aller Bestimmtheit* festgelegte Bedingung, die für jeden Teilnehmer eine höchst unbequeme Fessel und für diejenigen, die sich nicht an sie hielten, ein schweres Risiko bedeutete, vom Preisgericht dann einfach leichthin umgestossen wurde, scheint auch uns ein peinlicher Verstoss gegen die Wettbewerbsordnung. Gerade die erwähnte Anfrage hätte das Preisgericht in letzter Stunde auf diesen Punkt aufmerksam machen müssen; nach ihrer Beantwortung war das Preisgericht so gut an die Servitut gebunden, wie jeder Projektverfasser. Sehr befremdlich wirkt im Preisgerichtsurteil der Passus: im vorgeschlagenen Projekt werde zwar „die durch Servitut zugunsten des Hotel Bellevue auf 551,8 m beschränkte Höhenkote ein wenig überschritten. Es kann dies aber nach Ansicht des Preisgerichts kein Grund zur Einsprache seitens des Hotels Bellevue bilden, da dem letzteren durch diese Platzanlage grosse Vorteile erwachsen“. Unserer Meinung nach war das Preisgericht ausschliesslich dazu bestellt, zu prüfen, welche Projekte den einmal für diesen Wettbewerb aufgestellten Bedingungen am besten entsprechen; über die juristische Frage der Handhabung

<sup>1)</sup> In Paris werden auf einem Strassenbahn- und Autobus-Netz von 930 km jährlich, mit über 3000 Wagen, rund 1 Milliarde Personen befördert, also pro km 4,5 mal weniger wie in Shanghai, pro Wagen ungefähr die Hälfte. Red.

<sup>2)</sup> Vergleiche Band 79, Seite 78 (11. Februar 1922), sowie Band 76, Seite 150 (25. September 1920).