

Rechtsentscheid des Schweiz. Bundesgerichts über Entschädigung für eine Plankonkurrenz

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **67/68 (1916)**

Heft 22

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-33013>

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.

G. Ott & Cie., die unter seiner Leitung eine erfolgreiche Tätigkeit auf dem Gebiete des Brückenbaues, der Eisenkonstruktionen und der Foundationen entfaltet hat.

Zahlreich sind die Brücken und Eisenkonstruktionen, die in den 70er Jahren aus den Werkstätten dieser Firma hervorgegangen sind. Es genüge hinzuweisen auf die vielen Strassenbrücken aller Kantone der Westschweiz und vieler Kantone der Ostschweiz, auf die Eisenbahnbrücken, die in den Jahren 1869 bis 1883 erstellt wurden bei der Suisse Occidentale, der Broeytalbahn, den Linien Langnau-Luzern, Glarus-Linthal, den bernischen Dekretsbahnen, der Gotthardbahn, der Nationalbahn, auf die Drehbrücke am Rapperswiler Damm usw. In diese Zeit fällt auch ein reger Verkehr von Probst mit Professor Culmann und Ingenieur Bürkli-Ziegler, dem Erbauer der Zürcher Quaianlagen, eine Zeit voll Arbeit und Anregung, die er zu den schönsten Zeiten seines Lebens zu rechnen pflegte. Mit Culmann tauschte er Ideen aus über Fragen der graphischen Statik, die er in der Praxis mit Vorliebe anwandte; auch mit Professor Gaudard von der Akademie in Lausanne und später mit Professor W. Ritter in Zürich hat er viel auf diesem Gebiete verkehrt. Eine von Probst eingeführte Neuerung im Brückenbau waren die gelenklosen Bogenbrücken mit grossen Spannweiten. Unter den von ihm nach diesem System entworfenen und unter seiner Leitung von 1878 bis 1883 erbauten Brücken seien hervorgehoben die Brücken über den Javroz bei Charmey¹⁾, die Schwarzwasserbrücke²⁾ im Zuge der Strasse Bern-Schwarzenburg und die Kirchenfeldbrücke in Bern, von denen namentlich die beiden erstern durch ihre Eleganz und Kühnheit in damaliger Zeit die Bewunderung hervorragender Autoritäten auf dem Gebiete des Brückenbaues auch im Auslande hervorgerufen haben. Dem Erfolge seiner Tätigkeit auf diesem Gebiet mag es zu verdanken sein, dass anlässlich der Feier des 50jährigen Bestehens der Eidg. Techn. Hochschule die philosophische Fakultät der Universität Zürich Probst durch Verleihung des Doktors ehrenhalber ausgezeichnet hat.

Die Kirchenfeldbrücke in Bern war im Bau begriffen, als 1882 der unerwartete Tod von G. Ott die Liquidation der Firma herbeiführte. Infolgedessen gründete Probst 1885 mit Ingenieur Jules Chappuis, dem Inhaber der Konstruktionswerkstätten in Nidau, und Ingenieur Charles Wolf die neue Firma Probst, Chappuis & Wolf. Auch von dieser ist eine Reihe grosser Bauten ausgeführt worden, unter anderem die Brücke über die Gérine bei St. Sylvestre³⁾, die Thurbrücke bei Oberbüren⁴⁾, der Brückensteg auf der Strasse Frutigen-Adelboden, die Kalberweidbrücke in Thun, Brücken der Südostbahn, der Brünigbahn, der Visp-Zermattbahn, der Appenzellerbahn, zahlreiche eiserne Hochbauten, Gasometer, Reservoirs, Wehranlagen, der Schiffahrtskanal Thunersee-Interlaken, der steinerne Viadukt der N. O. B. bei Eglisau⁵⁾ usw. Als die Firma Probst, Chappuis & Wolf im Jahre 1907 mit Prof. C. Zschokke zu der neuen Gesellschaft „Vereinigte Werkstätten von Nidau und Döttingen“ zusammtrat, blieb Probst noch als Verwaltungsrat in dieser Firma beteiligt.

In den 80er Jahren wirkte Moritz Probst auch eifrig im öffentlichen Leben der Stadt Bern mit. Er war Gemeinde-

rat und Stadtrat bis zum Jahre 1895 und nahm besonders regen, oft führenden Anteil an den Arbeiten der Baukommission und der Wasserwerkkommission, sowie der Strassenbahnkommission. Als Mitglied der Münsterbaukommission verstand er es, diese von der Richtigkeit des Fundationsvorschlages von Dombaumeister Beyer zu überzeugen und dadurch den Ausbau des Münsters zu ermöglichen. Bei zahlreichen andern Spezialaufgaben hat er der Gemeinde seine fachmännische Kenntnisse zur Verfügung gestellt, ebenso ist er auch von Behörden und von Privaten mit Expertisen und Ausarbeitung von Gutachten vielfach in Anspruch genommen worden.

Unter Fachgenossen und Studienfreunden war Probst ein sehr geschätzter Gesellschafter und er hat, bis ihn in den letzten Jahren eine überhandnehmende Schwerhörigkeit davon abhielt, sich gerne zu allen Anlässen sowohl der G. e. P. wie des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins eingefunden. Die Freude an der Arbeit hat ihn bis in die allerletzten Jahre nicht verlassen und Freunde, die noch vor wenig Jahren den weit über 70 Jahre alten Kollegen besuchten, konnten ihn am Zeichnungstische bei dem Studium und der Prüfung von Brückenprojekten oder beim Lesen wissenschaftlicher Abhandlungen, seiner Lieblingsbeschäftigung treffen.

Eine kräftige Natur und sein fester Wille haben ihn derart geholfen, ein überaus grosses Arbeitspensum zu bewältigen, bis ihn ein ernstes Leiden aufs Krankenlager warf, von dem er nun zur Ruhe eingehen durfte.

Gern hätten wir den zahlreichen Freunden und Verehrern des Heimgegangenen in einer Tafelbeilage ein schöneres Bild von ihm geboten. Seinem bescheidenen Wesen entsprechend war aber keine grössere Photographie erhältlich als die anlässlich der letzten Landesausstellung angefertigte, die vorstehend wiedergegeben ist. *Die Red.*

Rechtsentscheid des Schweiz. Bundesgerichts über Entschädigung für eine Plankonkurrenz.

Wir entnehmen dem April-Bulletin (Nr. 4) des „Werk“ folgendes über einen interessanten Entscheid des Schweizerischen Bundesgerichts:

„Am Schlusse des Jahres 1915 hat sich die erste Zivilabteilung des Bundesgerichts mit einem Prozess befasst, den drei Architekten gegen eine Landgemeinde antreten mussten.

Die Schulhaus-Baukommission der betreffenden Gemeinde erliess im Juni des Jahres 1908 an fünf Architekten eine Einladung folgenden Inhalts:

„Die Gemeinde X. hat den Neubau eines Schulhauses beschlossen mit Baubeginn Frühjahr 1909. Zur Erreichung von definitiven Plänen ist eine Konkurrenz zwischen fünf Architekten eröffnet, wobei auch Ihre werthe Persönlichkeit figurirt. Sie werden eingeladen, falls Sie sich an der Konkurrenz beteiligen wollen, bis 15. August nächsthin an die Schulhaus-Baukommission Pläne einzureichen. Näheres über Dimensionen des Baues, anderweitige Bedingungen etc. sind bei Herrn Oberlehrer Y. in hier einzuvernehmen.“

Nachdem das Nähere mündlich vereinbart wurde, machten schliesslich die Eingeladenen die Konkurrenz mit. Ein Urteil war dann aber nicht erhältlich und der Entschluss für die Erstellung des Baues wurde von einem Termin zum andern verschoben. Endlich konnten die



Dr. Moritz Probst

Ingenieur

Geb. 10. Aug. 1838

Gest. 18. Mai 1916

¹⁾ «Eisenbahn». Bd. XIII, S. 138 und 144 (4. und 11. Dez. 1880).

²⁾ Schweiz. Bauztg., Bd. IV, S. 141 u. 148 (6. u. 13. Dez. 1884).

³⁾ Bd. XX, S. 151 (10. Dezember 1892).

⁴⁾ Bd. VIII, S. 147 (10. Dezember 1886).

⁵⁾ Bd. XXXII, S. 195 und 201 (17./24. Dezember 1893).

konkurrierenden Architekten vernehmen, der Schulhausbau sei einem an der Konkurrenz *nicht* beteiligten Architekten übertragen worden. Daraufhin verlangten die an der Konkurrenz Beteiligten entsprechende Entschädigungen für ihre Projekte. Die Gemeinde erwiderte, die Jury-Kommission habe keines der Konkurrenz-Projekte zur Ausführung geeignet befunden und sie könne auch die für die Gemeinde wertlosen Projekte nicht vergüten. Der Jurybericht, worauf sich die Gemeinde stützte, kam erst mit den Prozess-Akten zum Vorschein und war weder mit Datum noch mit einer Unterschrift versehen.

Die Architekten, als Kläger, vertraten nun den Standpunkt, dass sie durch die Beteiligung an der Konkurrenz in ein Vertragsverhältnis mit der Gemeinde gekommen seien und solche somit zur Bezahlung der Projekte verpflichtet sei. Der folgende Auszug aus dem Urteil gibt dem Leser die Ansicht des Bundesgerichtes wieder:

„Den Klägern ist zunächst, im Gegensatz zur Auffassung der Beklagten und der Vorinstanz, zuzugeben, dass das Schreiben der Beklagten an sie vom 14. Juni 1908 eine gültige Vertragsofferte enthält, durch deren nachherige Annahme ein Vertragsverhältnis begründet wurde. Wenn die Kläger durch jenes Schreiben von der Beklagten eingeladen werden, falls sie sich an der Konkurrenz beteiligen wollen, bis 15. August nächsthin an die Schulhaus-Baukommission Pläne einzureichen, so wird damit jedem von ihnen ein Auftrag gleichen Inhaltes erteilt, der auf Ausführung einer bestimmten, zu ihrer beruflichen Tätigkeit gehörenden Arbeit gerichtet ist. Der von der Beklagten gebrauchte Ausdruck „einladen“ steht dem nicht, wie die Vorinstanz annimmt, entgegen... — Der Auftrag ist von den einzelnen Klägern angenommen worden, wenn nicht ausdrücklich, so doch dadurch, dass sie sich tatsächlich an die Besorgung des Uebertragenen machten, und zwar mit Wissen und Willen der Beklagten, die damit ihrerseits den Vertragsabschluss als erfolgt anerkannte.“

Die weitere Frage, ob die Aufträge als endgültige anzusehen seien, hat das Bundesgericht u. a. auf folgende Weise beantwortet:

„Die Entrichtung einer Vergütung muss in Fällen wie der vorliegende als „üblich“ gelten. Wer eine zu seiner ordentlichen Berufstätigkeit gehörende Besorgung übernimmt, tut das regelmässig, auch bei den sogenannten liberalen Berufen, zum Zwecke seines beruflichen Erwerbes, und dieser Zweck gibt sich ohne weiteres schon durch seine Berufstellung nach aussen kund. Damit also sein Auftraggeber von ihm eine unentgeltliche Geschäftsbesorgung erwarten darf, müssen besondere Umstände dafür vorliegen, die dartun, dass man es mit der Leistung von Freundschaftsdiensten, einem Akte der Wohltätigkeit usw. zu tun habe.“

Darnach hat das Bundesgericht erkannt, dass die betreffende Gemeinde jedem Kläger eine Entschädigung für die aufgewendete Arbeit und die gehaltenen Auslagen zu entrichten habe.

m.“

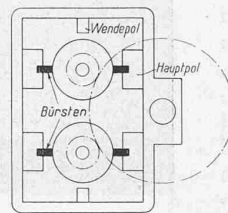
Miscellanea.

Drahtlose Telephonie auf fahrenden Eisenbahnzügen. Schon vor mehreren Jahren ist auf der Delaware, Lackawanna und Western Railroad neben der hier schon mehrfach erwähnten drahtlosen Signalübertragung¹⁾ ein funkentelegraphischer Verkehr zwischen den fahrenden Eisenbahnzügen und den Stationen eingeführt worden, der sich seither als sehr zweckmässig erwiesen hat. Die funkentelegraphische Verständigung ist jedoch mit dem Nachteil verbunden, dass zur Bedienung des Morse-Sendeapparats ein geübter Telegraphist mit jedem Zuge mitfahren muss, was die Betriebskosten der Anlage stark verteuert. Um diesen Nachteil zu umgehen, hat nun neuerdings die genannte Bahngesellschaft auf einem Zuge der Strecke New York-Buffalo den Versuch gemacht, die telegraphische durch die telephonische Verständigung zu ersetzen, wodurch eine Bedienung der Apparate durch das vorhandene Zugspersonal ermöglicht wird. Die nach den Angaben von Dr. Lee de Forest gebauten

¹⁾ Vergl. Band LVIII, Seite 301 (25. November 1911) und Band LXV, Seite 195 (24. April 1915).

Einrichtungen auf dem Zuge umfassen nach „El. World“ eine in dem direkt hinter der Lokomotive fahrenden Gepäckwagen aufgestellte Turbodynamo, bestehend aus einer vom Lokomotivkessel aus gespeisten 5 PS Dampfturbine mit 2500 Uml/min und einer Hochfrequenzmaschine für 3000 Perioden, sowie im darauffolgenden Wagen die Schalteinrichtung und die Instrumente der Sende- und Empfangstation, die einerseits über die Räder geerdet sind, anderseits mit drei über die Dächer der anstossenden vier Wagen gespannten, die Antenne bildenden Drähte in Verbindung stehen. Mit den betreffenden Einrichtungen wurde eine Verständigung bis auf eine Entfernung von 80 km vom fahrenden Zug zu einer Station und umgekehrt erreicht.

Gleichstromtraktion mit 5000 Volt. Seit etwa einem Jahre werden von der Westinghouse-Gesellschaft auf den Zweiglinien von Jackson (Mich.) nach Grass Lake und Wolf Lake der Michigan United Traction Co Traktionsversuche mit 5000 V Fahrspannung ausgeführt, über die wir „El. Railway Journal“ folgende Einzelheiten entnehmen.¹⁾ Der dabei zur Verwendung kommende, 40 t schwere Triebwagen ist mit vier Motoren von je 100 PS Leistung und 2400 V Klemmenspannung ausgerüstet, von denen je zwei ständig in Serie geschaltet sind. Diese Motoren beanspruchen insofern besonderes



Interesse, als sie, wie das beigegebene Schema erkennen lässt, als zweipolige ZweiankerMotoren mit zwei in gemeinschaftlichem Gehäuse übereinander angeordneten, elektrisch in Serie geschalteten Armaturen für je 1200 V ausgeführt sind. Beide Anker treiben auf ein gemeinsames Zahnradvorgelege. Die zweipolige Anordnung wurde gewählt, um auch bei Motoren geringerer

Leistung, wie sie für Triebwagen in Frage kommen, die für die gegebene Spannung erforderliche Kollektorlamellenzahl unterbringen zu können. Das Gewicht des ZweiankerMotors stellt sich wohl etwas höher als jenes eines normalen vierpoligen Motors gleicher Leistung, ein Nachteil, der jedoch neben den elektrischen Vorzügen sowie den eines kleineren Zahndruckes der Uebersetzung ohne Bedeutung ist. Die bei 5000 V Fahrdrathspannung aufgenommene Stromstärke beträgt nur 30 A, sodass die Abnutzung des Kollektors und der Bürsten gering ist. Zur Geschwindigkeitsregulierung dienen elektro-pneumatische Vielfachscharter mit doppelter Unterbrechung; der erforderliche Hilfsstrom wird von einer Akkumulatorenbatterie von 150 V Spannung geliefert.

Ausnutzung der Wasserkräfte der untern Donau. Im Auftrage des Wasserwirtschaftsverbands der österreichischen Industrie hat Professor Halter einen Entwurf zur Beseitigung der trotz Regulierung noch immer als ein grosses Schifffahrtshindernis empfundenen Stromschnellen an der untern Donau beim Eisernen Tore Hand in Hand mit der Ausnutzung der bedeutenden dort vorhandenen Wasserkräfte ausgearbeitet. Wie die „Zeitschrift f. d. ges. Wasserwirtschaft“ berichtet, schlägt Halter vor, ausser einem Schleusenwerk am Eisernen Tor, ein zweites hohes Stauwerk am Felsriff Jucz, d. i. rd. 15 km oberhalb des Engpasses von Kasan, zu erbauen, durch das die sämtlichen oberhalb Jucz gelegenen Katarakte einschliesslich der Stenka überbaut würden. Diesem Vorschlage liegt dieselbe Idee zugrunde, die bereits am Rhein bei Laufenburg und Augst-Wyhlen²⁾ und am Mississippi bei Keokuk zur Durchführung gelangte und neuerdings bei Faal an der Drau³⁾ in Ausführung begriffen ist. Der Anlage würden nur zwei grössere Siedlungen, die serbische Stadt Milanovac und der ungarische Ort Szvinicza, zum Opfer fallen, die eingelöst und verlegt werden müssten.

Die Ausführung dieses Vorschlages würde für die Schifffahrt einen grossen Gewinn bedeuten, und zugleich sowohl beim Eisernen Tor als beim Juczwerke die denkbar vorteilhafteste Ausnutzung der Wasserkraft der Donau ermöglichen. Während beim Eisernen Tor je nach Ausführung des Schleusenwerkes bis zu 100 000 PS gewonnen würden, ergäbe das Juczwerk bei Normalwasser eine Leistung von etwa 250 000 PS.

¹⁾ Es handelt sich hier um die gleiche amerikanische Bahn mit 5000 V Fahrspannung, auf die Professor Dr. W. Kummer in seinem Aufsatz: „Die massgebenden Gesichtspunkte bei der Systemwahl der elektrischen Zugförderung“ in Band LXVI, Seite 283 (11. Dezember 1915) bereits hingewiesen hat.

²⁾ Band LXI, Seite 167 ff. (29. März 1913).

³⁾ Band LXIII, Seite 364 (20. Juni 1914).