

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **119/120 (1942)**

Heft 15

PDF erstellt am: **26.06.2024**

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.

statten, Zement zu sparen. Es wird zu prüfen sein, ob zu Handen der kleinen Zementverbraucher, z. B. der kleinen Baumeister und Handwerker auf dem Lande, klare Richtlinien über die zu treffenden Massnahmen aufzustellen sind, insbesondere über die Mörtelzubereitung und die Möglichkeiten des Ersatzes des Zementes durch andere Bindemittel wie Kalk usw.

Zur einheitlichen Durchführung aller dieser Sparmassnahmen dürfte es notwendig sein, eine *technische* Prüfstelle beim Kriegs-, Industrie- und Arbeitsamt zu errichten und sie organisatorisch zweckmässig mit der bestehenden Prüfstelle des S. I. A. für Baueisen zusammenzulegen. Diese Zusammenlegung zwingt sich auf, da logischerweise der Bedarf an Eisen, Zement, künstlichen Steinen usw. am gleichen Bauvorhaben gleichzeitig zu prüfen ist. Ein Bewilligungsverfahren mit Vorentscheid, wie es sich mit dem Baueisen bewährt hat, wird dem projektierenden Ingenieur oder Architekten die Möglichkeit geben, rechtzeitig zu disponieren.

Nur dank dem Verständnis und der Mitarbeit aller beteiligten Kreise wird es möglich sein, die Rückwirkungen der Kohlennot auf die Bautätigkeit auf ein Mindestmass zu beschränken.

P. Soutter, Dipl. Ing.

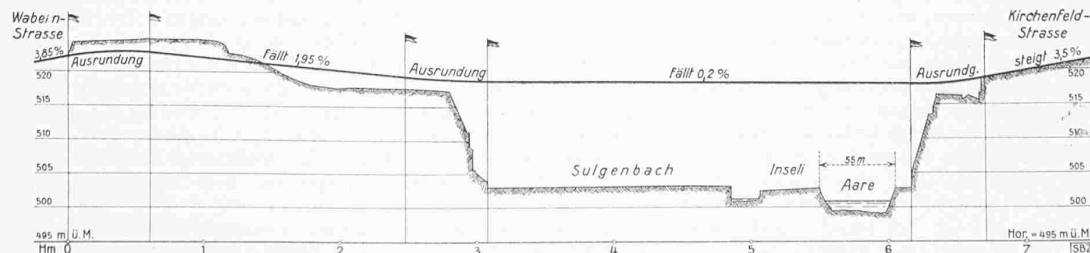
MITTEILUNGEN

«Hochwege» in den Schweizer Bergen (Plan Tanner). Es ist nicht zu bestreiten, dass die Schweiz im Gästeverkehr, dessen volkswirtschaftliche Bedeutung mehr und mehr erkannt wird, etwas Neues, möglichst Konkurrenzloses benötigt. Unsere Berge, nicht nur im Hochgebirge, sind nicht genügend erschlossen. Wohl können alle Gipfel erklommen werden, führen Wege, Strassen und Bahnen auf viele Kuppen, aber es fehlt entschieden an sanften Aufstiegen und an hochgelegenen Querverbindungen zwischen verschiedenen Talschaften oder Berghängen. Das Begehen von Zügen solcher Art, das Sichbewegen «auf der Kurve», hat jedoch ganz besonderen Reiz und mannigfache Vorteile, sowohl für den, der nur spazieren will, wie für den Bergsteiger. Auch eröffnen sich bei solchem Wandern, das allen Altersstufen möglich werden soll und unverkennbaren Gewinn für Leib und Seele bringt, ganz neue Bilder. «Am schönsten ist die Welt von halber Höhe» gesehen. Dieses Begehen zu ermöglichen, mühelos zu gestalten und damit neue Kreise für unser Bergland zu gewinnen, ist der Plan von Major H. Tanner in Bern. Die Schweiz ist überreich an Möglichkeiten, Hochwege anzulegen. Es soll im Sinne der Landesplanung vorgegangen werden; die lokalen Interessenten können sich um Auskunft an den Initianten¹⁾ wenden. — Um rasch zu greifbaren Erfolgen zu kommen, um Erfahrungen zu sammeln und diese dem Gesamtplan dienlich werden zu lassen, hat der Urheber des Projektes als Schulbeispiel den «Oberengadiner Panorama-Corso», einen Rundweg von Maloja nach La Punt-Chamesch und zurück von La Punt nach Maloja begangen, photographisch aufgenommen, auf der Karte festgelegt und den Niederschlag seiner Studie massgebenden Stellen unterbreitet. Die Beurteilung lautet durchwegs zustimmend. Der Rundgang ist rund 150 km lang; der Weg soll 1 m 20 breit werden; im An- und Abstieg 10% Neigung nicht übersteigen, und auf der «Höhe» sozusagen eben verlaufen. Es ist beabsichtigt, das Oberengadiner Schulbeispiel zur Generalversammlung des Schweizer Alpen-Club 1943 in Pontresina bereitzustellen. — Der Vorteil dieser Hochwege beschränkt sich nicht auf «Fremden»verkehr und Arbeitsbeschaffung, wie auch behördlicherseits hervorgehoben wird, sondern hat nicht minder kulturelle Bedeutung. Es ist zu wünschen, dass der Gedanke sich rasch und allgemein verwirkliche, denn es handelt sich hier um eine nationalwirtschaftliche Sache von grosser Tragweite für unser auf Verkehr angewiesenes Land der Naturschönheiten und der Heilkräfte.

H. T.

Von der Transsahara-Bahn. Schon 1937 (Bd. 109, S. 232) konnte die SBZ auf ein einschlägiges Projekt hinweisen. Nun ist am 9. Dezember letzten Jahres die Strecke Bou-Arfa —

¹⁾ Adresse: Bern, Mattenhofstr. 41, Tel. 3 59 06, Postcheck III/14457



Längsprofil 1:5000 | 1:1000 der geplanten Strassenbrücke über die Aare in Bern

Colomb-Béchar — Kenadza eingeweiht worden. Sie ist die südliche, rd. 150 km messende Verlängerung der 1928/32 erbauten, ebenfalls normalspurigen Linie Oujda — Bou-Arfa, und dient vor allem dem Kohlentransport aus den Gruben von Kenadza, die seit Kriegsausbruch für die Versorgung der tunesischen und marokkanischen Bahnen massgebende Bedeutung erlangt haben; daraus wird auch der Zeitpunkt des Baubeginns — Januar 1940 — erklärlich. Bald nach diesem Datum empfand aber die französische Regierung das Bedürfnis, durch Gesetz ein «Réseau Méditerranée-Niger» zu schaffen und die Strecke Bou-Arfa — Colomb-Béchar zu deren erstem Teilstück zu erklären. Verheissungsvoll prangt der grosse Name auf den Dampflokomotiven der Kohlenzüge und auf den weissen Triebwagen, die man im Palmenhain einer Oase photographiert sieht, wenn man «Le Génie Civil» vom 20./27. Dez. 1941 zur Hand nimmt¹⁾. Liest man aber nach, was über die durch das genannte Gesetz umschriebene Linie weiter gesagt wird, so erhält man den bestimmten Eindruck, dass der Weg zu ihrer Verwirklichung noch weit ist. Als Linienführung ist vorgesehen: Colomb-Béchar — Beni-Abbes — Taourirt — In Tassit — Niamey bzw. Ségou am Niger. Die technischen Schwierigkeiten sollen nach Ing. Maitre-Devallon, dem besonders durch Bau und Betrieb der Wüstenbahn Biskra-Touggourt in Algerien geschulten Fachmann, bei hinreichender Mechanisierung der Bauarbeiten nicht besonders gross sein. Sehr fraglich scheint hingegen das wirtschaftliche Bedürfnis nach einer solchen Bahn. Die zitierte Quelle begnügt sich diesbezüglich mit in jeder Hinsicht allgemeinen Angaben und Mutmassungen. Die Möglichkeiten gehen von Baumwoll-, Zuckerrohr- und Getreidebau bis zum Studium der Ableitung des Niger ins Innere der Sahara, die dadurch befruchtet und im Klima ausgeglichener werden könnte. Wenn schon die führende französische Fachzeitung nicht mehr Positives sagen kann, darf man gewiss sein, dass Frankreich dringendere und lohnendere Ingenieuraufgaben zu stellen hat, als den Bau der «Méditerranée-Niger».

«U-Boot-Unterstände» sind, wie wir der «Strasse» vom Februar 1942 entnehmen, durch die Organisation Todt an der Atlantikküste erbaut worden. Obwohl die genannte Zeitschrift nichts Näheres darüber mitteilt, ist einigen grossen Photos zu entnehmen, dass es sich um garageartige, mehrere Meter stark flachgedeckte Beton-Bauten von gewaltigen Abmessungen handelt.

WETTBEWERBE

Strassenbrücke Sulgenbach-Kirchenfeld über die Aare in Bern. In diesem von der Gemeinde Bern eröffneten Wettbewerb sind als Bewerber zugelassen Bauingenieure schweizerischer Nationalität und Bauunternehmungen bzw. Stahlbauunternehmen, deren Inhaber selber schweizerische Ingenieure sind, oder die ständig einen oder mehrere schweizerische Ingenieure beschäftigen. Die Bewerber müssen seit 1. Januar 1935 in der Schweiz persönlich niedergelassen sein, ausgenommen Ingenieure, die seither als Auslandschweizer in der Schweiz Domizil genommen haben. «Als Bauingenieur gilt, wer über eine abgeschlossene technische Hochschulbildung verfügt, oder als Mitglied des S. I. A. den Titel Ingenieur führt». Architekten sind nur als Mitarbeiter zugelassen, über ihren Bildungsgang werden keine Vorschriften gemacht; sie müssen Schweizer sein. Wer im Dienste einer öffentlichen Verwaltung oder eines Preisrichters steht, ist als Bewerber oder Mitarbeiter ausgeschlossen. Verlangt werden: Situation 1:500, Ansicht und Längsschnitt 1:200, Querschnitte 1:50, Einzelheiten 1:20, stat. Berechnung, soweit sie zur Beurteilung des Entwurfes nötig ist, Bericht, Massenauszug, Kostenanschlag, Schema des Bauvorgangs, Skizze der Lehrgerüste. Die Wahl der Baustoffe ist freigestellt. Preisgericht: Baudirektor Arch. H. Hubacher, Baudir. R. Grimm, Baudir. E. Reinhard, Arch. M. Hofmann, Prof. F. Hübner, Prof. Dr. M. Ritter, Prof. Dr. M. Rog, Kant.-Ing. A. v. Steiger, Prof. Dr. F. Stüssi; Ersatzmitglied Stadting. A. Reber, Stadtplaner E. E. Strasser. Preissumme 25000 Fr., Ankaufsumme 25000 Fr. Anfragetermin 1. Juni, Ablieferungs-Termin 1. Oktober 1942. Unterlagen erhältlich gegen 20 Fr. Hinterlage beim Sekretariat der städtischen Baudirektion I, Bundesgasse 38, Bern.

¹⁾ Eine von vielen Karten-Skizzen begleitete Studie ist auch in der «Z. VMEV» vom 2./9. Okt. 1941 erschienen.