

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Band:** 67 (1949)  
**Heft:** 21

## **Sonstiges**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 17.11.2024

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



Bild 16 d

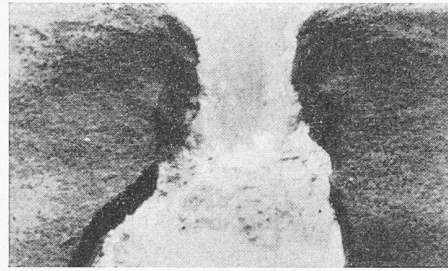


Bild 16 e

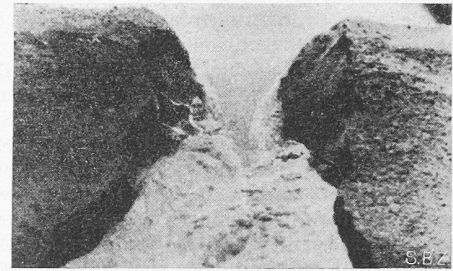


Bild 16 f

versuch als ein überaus wertvolles, wenn nicht sogar unentbehrliches Hilfsmittel erwiesen. Auch zur Beurteilung der Sicherheit von Staumauern dürfte sich der Modellversuch als nützlich erweisen.

**MITTEILUNGEN**

**Versicherungspflicht bei Baukonsortien.** Anlässlich der Ausführung einer Strassenteilstrecke hatten zwei beteiligte Gemeinden im Kanton Waadt einen Submissions-Wettbewerb ausgeschrieben, für den sich ein Bauunternehmer C. und ein Arbeiter K. interessierten. Sie schlossen aus Opportunitätsgründen einen Vertrag ab, demzufolge die zu vergebenden Bauarbeiten dem von ihnen gebildeten «Konsortium C. und K.» übertragen wurden. Unverzüglich unternahm die Eidgenössische Versicherungskasse Schritte, um dieses Konsortium der obligatorischen Unfall-Versicherung zu unterstellen, und nachdem sich die beiden Vertragspartner geweigert hatten, diesem Begehren Folge zu leisten, wurden sie als Konsortium von Amtes wegen der obligatorischen Versicherung unterworfen. Das Bundesamt für Sozialversicherungen hat diese Verfügung bestätigt, indem es in der Hauptsache geltend machte, dass nach den Erfahrungen die von einem Konsortium ausgeführten Arbeiten viel grössere Gefahren in sich bergen, als wenn Unternehmer allein arbeiten. Die Versicherungskasse sei darum verpflichtet, die Prämien nach den Ansätzen zu berechnen, die für ein Konsortium gelten. C. und K. reichten gegen diesen Entscheid beim Bundesgericht verwaltungsrechtliche Beschwerde ein, indem sie Aufhebung desselben beantragten, da C. allein als verantwortlicher Chef des Unternehmens bestellt sei. Die Beschwerde ist geschützt worden, womit die angefochtene Entscheidung annulliert wurde. Grundsätzlich anerkannten die Rekurrenten, dass sie für die ausgeführten Strassenbauarbeiten im Sinne von Art. 13 Ziff. 1 des Versicherungsreglementes I vom 25. März 1916 der obligatorischen Unfallversicherung unterstellt seien, hingegen bestreiten sie, dass hierfür das Konsortium beansprucht werden könne, da K. von der Geschäftsführung, bzw. von der Verantwortlichkeit ausgeschlossen worden sei, weshalb dies eine geringere Prämienleistung zur Folge habe. Die zu entscheidende Frage bestand daher darin, ob die Unternehmereigenschaft vom Unfallversicherungsstandpunkt aus bemessen durch den Submissionsvertrag bestimmt wird, oder durch eine allfällige interne Abmachung unter den Bewerbern, durch welche sie ihre gegenseitigen Aufgaben während der Ausführung der Arbeiten ordnen. Das Kranken- und Unfallversicherungsgesetz (KUVG) und seine Ausführungsverordnungen sind sehr einlässlich gehalten, wenn es um die Frage geht, die Art der

Arbeiten und Unternehmen, die der obligatorischen Versicherung unterworfen sind, zu bestimmen; der Fall, wie er hier vorlag, ist dagegen nirgends geregelt. Demzufolge musste die Lösung dieser Frage auf Grund der «ratio legis», d. h. nach Sinn und Zweck, und nach den allgemeinen Grundsätzen, die das KUVG beherrschen, gelöst werden, des weitern gemäss der bisherigen Anwendung jener Bestimmungen durch die Versicherungskasse und das Bundesamt für Sozialversicherung. Hinsichtlich der Unterstellung unter die obligatorische Unfallversicherung hat die Versicherungskasse grundsätzlich immer auf den wirklichen Sachverhalt und nicht auf die rechtliche Form abgestellt, mittels welcher die Interessenten jenen zu tarnen suchten. Diesen Grundsätzen zufolge darf die Kasse die für ein Konsortium anwendbaren Prämienansätze verlangen, wenn ein einzelner Unternehmer den Vertrag bezüglich der Arbeitsausführungen unterzeichnet, aber es sich erweist, dass diese in Wirklichkeit von einem Konsortium ausgeführt werden. Im umgekehrten Falle indessen, wo der Submissionsvertrag von mehreren Unternehmern unterzeichnet ist, aber sich erweist, dass die Arbeiten von einem einzigen derselben ausgeführt werden, so ist jener Prämienansatz anzuwenden, der für denjenigen Unternehmer gilt, der die Arbeiten ausführt und die Verantwortung dafür übernimmt.

**Sulzer-Dieselmotoren für spanische Handelsschiffe.** Die spanische Regierung hat ein Ausbauprogramm für die Handelsmarine aufgestellt, das neben zahlreichen Einheiten die Herstellung von acht grossen Einschrauben-Motor-Frachtschiffen vorsieht, die durch einfachwirkende Sulzer-Zweitakt-Dieselmotoren angetrieben werden. Die Schiffe weisen folgende Hauptdaten auf:

Länge an der Wasserlinie . . . . .	139 m
Breite . . . . .	18,9 m
Höhe zum Hauptdeck . . . . .	9,1 m
Tiefgang, voll beladen . . . . .	7,9 m
Wasserverdrängung . . . . .	14600 t
Ladefähigkeit . . . . .	8700 t
Geschwindigkeit . . . . .	16,5 Knoten = 30,6 km/h

Die Hauptmaschinen, von denen drei von den Winterthurer Werken der Firma Gebr. Sulzer geliefert wurden, während die übrigen fünf von der Sociedad Espanola de Construccion Naval in Sestao auf Grund einer Sulzer-Lizenz hergestellt werden, weisen zehn Zylinder von 720 mm Durchmesser und 1250 mm Hub auf. Jeder Zylinder ist mit direkter Einspritzung des Brennstoffes sowie mit je einer seitlich angeordneten Spülluftpumpe ausgerüstet. Jeder Motor leistet 7300 PS bei 132 U/min. Die ersten beiden Schiffe sind im April bzw. Juli 1948 in Dienst gestellt worden; sie erreichten anlässlich der Probefahrten Geschwindigkeiten von 18,02 bzw. 18,14 Knoten. Eine ausführliche Beschreibung mit zahlreichen Bildern findet sich in der «Technischen Rundschau Sulzer» 1949, Nr. 1.

**Die Geschiebeführung der Flüsse.** In der SBZ 1949, Nr. 18, S. 255 haben wir unter «Mitteilungen» auf eine Studie von M. G. Labaye hingewiesen, die, von der Zeitschrift «La Houille Blanche» veröffentlicht, als Beitrag zur Sondernummer «Mémoires & Travaux de la Société Hydrotechnique de France», vol. I, année 1948, erschienen ist. Dazu schreibt uns Prof. Dr. E. Meyer-Peter folgendes: «Als besonders bemerkenswert wird in der Mitteilung der SBZ eine photographische Aufnahme des geleerten Staubeckens Sautet am Drac bezeichnet, in dem trotz fünfzehnjährigem Betrieb noch keine bedeutenden Geschiebeablagerungen aufgetreten seien. Die aus dem Bildtext entnommene Interpretation des Verlandungsvorganges könnte zu Missverständnissen führen. Es ist klar, dass mit der Ablagerung eine Aufbereitung des transportierten Materials erfolgt. Das eigentliche «Geschiebe» lagert sich — selbst-

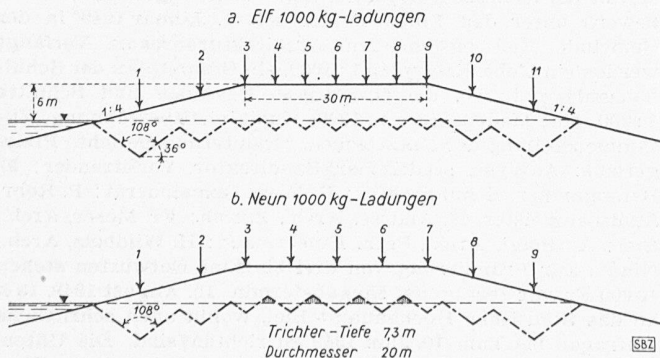


Bild 17. Dammpjekt Pirna mit verschiedenen Sprengtrichtern, Dammschnitt Masstab 1:1200

verständlich mit Feinmaterial vermennt und deshalb schwer eruierbar — am Stauende und oberhalb desselben ab. Feinmaterial in «Suspension» wird dagegen, unter Absonderung nach Korngrößen, bis zur Staumauer allmählich abgelagert, zum Teil aber auch durch die Hochwasserentlastungsorgane abgeschwemmt. Quantitativ misst die Suspension ein Vielfaches des rollenden Materials. Bei den Spülungen des Staubeckens (vidanges oder chasses) bleiben die am Stauende abgelagerten Geschiebe praktisch unbeeinflusst. Der abgesenkte Fluss gräbt sich in die abgelagerten Schlamm-Massen eine Erosionsrinne. Die Erfahrungen am Drac stimmen durchaus überein mit analogen schweizerischen. Beim alten Kraftwerk Chèvres z. B. konnten die Geschiebe-Ablagerungen bei der Mündung der Arve in die Rhone in der Grössenordnung von 100 000 m<sup>3</sup> pro Jahr nicht durch die Spülungen entfernt und mussten gebaggert werden. Die suspendierten Materialien (1 bis 2 Mio m<sup>3</sup>) gingen zum Grossteil durch das Wehr, etwa 300 000 m<sup>3</sup> konnten durch jährliche Spülungen entfernt werden».

**Neue Motorwagen CFe 4/4.** Die Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn und die neu elektrifizierten Vereinigten Huttwil-Bahnen stellten sieben neue Motorwagen in Betrieb, deren elektrische Ausrüstungen von den Firmen Brown, Boveri & Cie., S. A. des Ateliers de Sécheron und Maschinenfabrik Oerlikon geliefert, während die wagenbaulichen Teile von der Schweizerischen Wagons- und Aufzügefabrik A.-G., Schlieren erstellt wurden. Die normalspurigen Wagen weisen 52 Sitzplätze 3. Klasse sowie einen Gepäckraum von 15 m<sup>2</sup> Grundfläche auf. Ihre Hauptdaten sind:

Länge über Puffer	22,7 m	Zugkraft am Rad	5560 kg
Totaler Radstand	18,7 m	Geschwindigkeit *)	56 km/h
Radstand der Drehgestelle	2,85 m	Grösste Geschwindigkeit	90 km/h
Triebbraddurchmesser	940 mm	Gewicht des elektrischen Teils	19,85 t
Uebersetzung	1 : 4,35	Gewicht des mechanischen Teils	36,6 t
Anzahl Triebmotoren	4		
Stundenleistung an der Welle	1200 PS		

Die Motorwagen CFe 4/4 wurden ab Februar 1946 bis Frühjahr 1947 nacheinander in Betrieb genommen und haben sich seither bestens bewährt. Sehr geschätzt wird die einfache betriebliche Rekuperationsbremse. Im «Bulletin Oerlikon» vom Sept./Okt. 1948 beschreibt J. Annaheim insbesondere die von der MFO gelieferten Teile.

**Strassenprobleme in Brasilien.** Ausser dem beschränkten Strassennetz in der Gegend von Pernambuco, den teilweise nicht fertig ausgebauten Strecken Rio de Janeiro — Sao Paulo und Rio de Janeiro — Petropolis — Teresopolis, der kürzlich eröffneten Verbindung Sao Paulo — Santos (s. S. 134\* Ifd. Jgs.), sowie der näheren Umgebung der Grosstädte, verfügt das weite, aufblühende Brasilien (die Vereinigten Staaten von Brasilien!), über keine für Automobile ständig befahrbaren Strassen. Die Zahl der Motorfahrzeuge ist deshalb mit 300 000 ausserordentlich gering und konzentriert sich fast ausschliesslich auf die grösseren Städte. Frühere Versuche, dem schwerwiegenden Mangel an Verkehrsverbindungen abzuhelfen, scheiterten an finanziellen und technischen Schwierigkeiten (tropische Regen, viel Lehm Boden, usw.). Seit dem Jahre 1946 ist nun aber der Strassenbau auf Grund neuer gesetzlicher und finanzieller Grundlagen energisch an die Hand genommen worden. Ueber das neue Bauprogramm gibt Generaldirektor D. Boutet im Februar-Heft von «Travaux» eine umfassende Orientierung mit zahlreichen wertvollen administrativen und technischen Hinweisen.

**Groupement pour l'avancement des méthodes d'analyse des contraintes.** Unter dieser Bezeichnung haben französische Wissenschaftler und Techniker eine Körperschaft gebildet, die sich zum Ziel setzt, die an den physikalischen Methoden der Spannungsermittlung interessierten Fachleute in Frankreich und Europa zu sammeln, ähnlich wie dies die entsprechenden Organisationen in Amerika und England tun. Ehrenpräsidenten der Gruppe sind Albert Caquot, membre de l'Institut, und Maurice Roy, Professor an der Ecole Polytechnique. Die Gruppe dient der Dokumentation auf ihrem Gebiet; sie veranstaltet Arbeitstagungen mit Vorträgen hervorragender Fachleute und beteiligt sich an einschlägigen Kongressen. Sie hat ihren Sitz an der Ecole Supérieure de Physique et de Chimie, 10, rue Vauquelin, Paris Ve.

\*) Bei 120 t Anhängelast auf 25 ‰ Steigung.

**Wohlfahrtshäuser** zeigt die Mai-Nummer des «Werk». Als Ergänzung unserer Veröffentlichung des Hauses der Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon (Bd. 122, S. 203\*, 1943) ist die im «Werk» gezeigte und analysierte, sehr reiche künstlerische Ausschmückung durch Truninger, Hügin, Clévin und Riegg interessant. Neben der Fabrik für elektrische Apparate der Firma Feller in Horgen (Bd. 122, S. 99\*, 1943) hat Arch. H. Fischli ein kleines Wohlfahrtshaus gebaut, das sich durch grössere Differenzierung und Individualisierung von der Fabrik unterscheidet, aber die formale Einheit mit ihr wahr.

**Das Gottfried-Keller-Schulhaus in Zürich,** wie der Neubau der Handelsabteilung der städtischen Töcherschule genannt wird, hat Arch. A. C. Müller in teilweiser Arbeitsgemeinschaft mit Arch. G. Zamboni ausgeführt auf Grund seines Wettbewerberfolges im Jahre 1939 (SBZ Bd. 113, Nr. 14, S. 170\*); es wird heute eingeweiht. Grundsätzlich ist die im Wettbewerbentwurf vorgesehene Organisation der Anlage beibehalten worden, jedoch wurde die Aula nicht am Westende des Klassentrakts angehängt, sondern zwischen diesen und die Turnhallen eingefügt.

**Die Ausstellung «Ortsplanungen und Altstadtanierungen»,** die anlässlich des Städtebaukongresses (siehe S. 292 letzter Nummer) im ersten Stock des Kursaals in Luzern gezeigt wird, ist nicht für die breite Öffentlichkeit, sondern für Fachleute bestimmt. Diesen steht sie zu folgenden Zeiten offen: heute von 17.30 h an, morgen Sonntag am Nachmittag und am Montag, 23. Mai von 9 bis 12 und 14 bis 17 h.

**Die Deutsche Werkbund-Ausstellung Köln 1949** ist dem Thema «Neues Wohnen» gewidmet. Sie findet vom 14. Mai bis 3. Juli in den Kölner Messehallen statt. Mit ihr verbunden sind die Ausstellungen «Deutsche Architektur seit 1945» und «Deutsche Malerei und Plastik der Gegenwart». Auskunft erteilt die Geschäftsstelle im Hochhaus am Hansaring, Köln.

**Einsturz der Bluestone-River-Brücke** (S. 288 letzter Nr.). In «Eng. News-Record» vom 21. April beschreibt J. R. Carr ausführlich und unter Beigabe von zwei Zeichnungen den Montagezustand im Moment des Einsturzes, ohne sich jedoch über die wahrscheinliche Unfallursache zu äussern.

## WETTBEWERBE

**Sanierung der Blöcke Nadelberg/Schneidergasse und Spalenberg/Schnabelgasse/Münzgässlein in Basel** (SBZ 1948, Nr. 31, S. 434). 28 eingereichte Entwürfe. Urteil:

1. Preis (5500 Fr.) Bräuning, Leu, Dürig
  2. Preis (5000 Fr.) G. Weber, F. Vischer
  3. Preis (3000 Fr.) Hans Schmidt
  4. Preis (2500 Fr.) W. Rohner, Pratteln
- Ankauf (1800 Fr.) Walter Senn  
 Ankauf (1600 Fr.) Johannes Gass  
 Ankauf (1600 Fr.) T. Vadi u. J. Ungricht, Zürich  
 Ankauf (1000 Fr.) F. Rickenbacher u. P. Tittel, Zürich  
 Ankauf (1000 Fr.) G. Kinzel und H. A. Brütsch, Zug  
 Ankauf (1000 Fr.) Rudolf Christ  
 Ankauf (1000 Fr.) Kurt Zoller  
 Ankauf (1000 Fr.) Giovanni Panozzo

Die Ausstellung im Gewerbemuseum dauert noch bis am 29. Mai; sie ist täglich geöffnet von 10 bis 12 und 14 bis 18 h, Dienstag und Freitag ausserdem von 20 bis 22 h.

**Primarschulhaus mit Turnhalle und Kindergarten in Biel-Mett.** Im Auftrag des Gemeinderates der Stadt Biel veranstaltet die Städtische Baudirektion einen allgemeinen Wettbewerb unter den Inhabern der seit 1. Januar 1949 in der Gemeinde Biel bestehenden Architekturbureaux. Verlangt werden ein Uebersichtsplan 1 : 1000, ein Gesamtplan der Schulhausanlage 1 : 200, die Grundrisse, Fassaden und Schnitte 1 : 200, eine Modellskizze 1 : 1000, Kubikinhaltberechnung, Zusammenstellung der Nutzflächen, Erläuterungsbericht. Preisgericht: A. Wyss, städtischer Baudirektor, Vorsitzender; E. Baumgartner, Schuldirektor; H. Kern, Gemeinderat; P. Rohr, Stadtbaumeister, H. Andres, Arch., Zürich; Fr. Moser, Arch., Biel; A. Gnägi, Arch., Bern. Ersatzmann: H. Wildbolz, Arch., Nidau. Zur Prämierung von drei bis fünf Entwürfen stehen 10 000 Fr. zur Verfügung. Eingabetermin: 15. August 1949, 18 h an das Städtische Hochbauamt Biel, wohin auch schriftliche Anfragen bis zum 10. Juni 1949 zu richten sind. Die Unterlagen sind gegen Hinterlage von 40 Fr. bei der Städt. Baudirektion erhältlich.