

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 75 (1957)
Heft: 45

Vereinsnachrichten

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: 06.02.2025

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

Allocution de M. E. Choisy, Dr h. c., président central sortant de charge à l'assemblée générale de la S.I.A. du 22 septembre 1957 à Lucerne

DK 130.2

Après huit années pendant lesquelles vous avez bien voulu me renouveler votre confiance, je m'adresse à vous aujourd'hui pour la dernière fois comme président de la S. I. A. Je ne vous cacherai pas qu'en ce moment mes sentiments sont teintés de mélancolie en pensant que certainement j'aurais pu accomplir ma tâche mieux que je ne l'ai fait; je ne vous cacherai pas non plus que je suis fort tenté de passer en revue, en les présentant à mon idée, les actes du comité central pendant ces huit années. Mais rassurez-vous; pour ce qui est du temps révolu, je préfère m'en remettre à votre critique objective et à votre indulgence.

C'est en scrutant le futur que je voudrais que nous nous séparions. Ni l'ingénieur, ni l'architecte ne vivent penchés sur le passé. Ils se tournent vers l'avenir, qu'ils peuvent entrevoir, pour lequel ils seront toujours davantage mis à contribution, cet avenir qu'ils auront même, pour une bonne part, la tâche de créer.

Sur le plan matériel, tout d'abord. L'homme pour son existence doit disposer de nourriture, de logements et d'énergie.

Sauf bouleversement imprévisible, la terre comptera 5 milliards d'habitants dans une cinquantaine d'années. Ils sont au nombre de 2½ milliards aujourd'hui et déjà plus de la moitié de la population du globe est sous-alimentée. Une des tâches fondamentales de notre génération devrait donc être la lutte contre la faim. L'urgence et l'ampleur du problème montrent que seuls des moyens techniques puissants, dans les mains d'hommes guidés avant tout par le désir de servir l'humanité, pourront conduire à la mise en valeur des superficies actuellement non cultivées, les déserts, les marais, voire les zones polaires et à l'utilisation des matières nutritives contenues dans les océans. C'est par des moyens techniques également qu'on luttera contre les facteurs d'érosion, l'eau et le vent, et contre les maladies ennemies des cultures.

Devant un tableau des conditions d'habitation de l'humanité, nous n'aurions pas lieu d'être fiers. Alors que les logements, même les plus modestes, devraient au moins être sains, une grande partie des hommes vivent dans des cavernes, dans des paillotes, entassés dans des locaux insalubres, non seulement dans les taudis des villes, mais aussi dans les campagnes et les montagnes. Ce sont les logements insuffisants qui, bien souvent, sont la cause de la destruction de la famille et expliquent la recherche des moyens d'évasion tels que l'alcoolisme qui croît actuellement dans des proportions inquiétantes, peuple la plus grande part des asiles d'aliénés et compromet les générations prochaines.

On est confus de comparer la perfection à laquelle est parvenue aujourd'hui l'automobile, par exemple, et l'état lamentable de tant de logements. L'excuse fréquemment invoquée du coût de la construction n'est pas pertinente, si l'on sait que grâce à la fabrication en série, le prix de l'automobile n'a cessé de décroître alors que la main-d'œuvre et les matières sont en perpétuelle augmentation. Or, rien n'empêche de construire des logements sains et agréables avec les méthodes qui ont fait leurs preuves dans l'industrie.

Et que penser du développement absolument inhumain des grandes villes? Au moment où la technique est justement fière de pouvoir accroître la productivité et de ce fait augmenter la durée des loisirs, n'est-ce pas un non-sens que d'innombrables travailleurs doivent, chaque jour, consacrer plusieurs heures à leur transport du domicile au bureau ou à l'usine? La vue d'avion des grandes villes laisse toujours une impression d'angoisse lorsqu'on songe à tous les problèmes que pose la concentration d'un si grand nombre d'hommes, dont l'exemple le plus hallucinant est certainement celui de la zone urbaine presque continue qui du nord de Boston au sud de Washington, en traversant New-York et Philadelphie, s'étend sur plus de 700 km.

En face de tous ces problèmes, peut-on concevoir une tâche plus noble que celle de l'architecte dont la mission est de mettre de l'ordre dans nos pays mal aménagés et de donner de la joie à ceux qui, maintenant, ne rentrent chez eux que contrainés?

Le troisième domaine dans lequel la technique joue un rôle essentiel est celui de l'énergie, élément fondamental de la civilisation de notre temps.

Alors que pendant des millénaires le muscle, et avant tout les muscles de l'homme, a constitué la source quasi unique de l'énergie utilisée, aujourd'hui, et malgré l'existence de nombreuses zones sous-développées, l'énergie musculaire n'intervient que pour 1 % à peine en moyenne dans le monde. Depuis le développement du machinisme, c'est-à-dire depuis la construction de la machine à vapeur de Watt, nous avons couvert nos besoins en énergie en faisant appel au charbon puis, depuis quelques décennies, au pétrole. Les autres sources d'énergie, chutes d'eau, bois de chauffage, importantes dans certains pays, ne jouent qu'un rôle modeste dans le bilan énergétique de l'ensemble du globe.

On peut maintenant évaluer l'importance des réserves de combustibles et connaissant l'accélération de la consommation, estimer la durée des stocks constitués par la nature. Or, si l'allure de nos besoins ne se modifie pas, il aura suffi de trois à quatre siècles pour vider les mines de houille et de trois à quatre générations pour épuiser le pétrole, alors qu'il a fallu environ 300 millions d'années pour les former.

Le simple énoncé de ces chiffres montre que le développement extraordinaire du machinisme n'a été possible que par l'appel intensif aux réserves naturelles qui se sont constituées lentement dans notre sol, tant dans le domaine des combustibles que dans celui des métaux, par exemple. Il n'est donc pas exagéré de dire que jusqu'à présent la civilisation industrielle a vécu du pillage de la planète. Si l'on ajoute que nous avons systématiquement pollué les eaux et l'atmosphère, sans parler de la destruction de nombreuses espèces animales, force est de constater que notre génération n'a guère fait preuve de solidarité envers celles qui suivront.

Mais dans un siècle, la consommation d'énergie, sous toutes ses formes sera de 25 fois supérieure à la consommation actuelle. Comment y faire face?

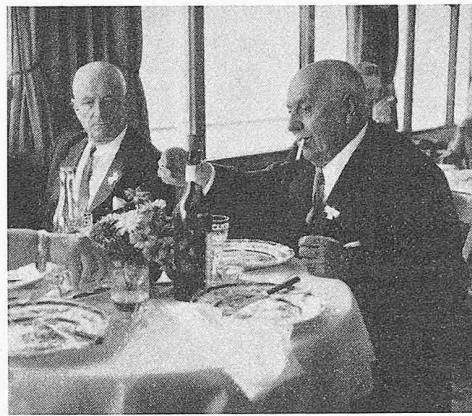
Nous savons que la fission nucléaire, suivie sans doute de la fusion, va permettre d'assurer la relève des sources naturelles d'énergie — charbon, pétrole — qui s'épuisent. Mais saurons-nous, à temps, utiliser rationnellement l'énergie nouvelle pour sauvegarder ce qui reste des réserves naturelles? Saurons-nous à temps éliminer les déchets radio-actifs, tous fort dangereux pour l'homme et dont le volume croît très rapidement?

Il n'est heureusement pas trop tard pour dire à ceux qui créent et utilisent les moyens techniques qu'ils peuvent et doivent éviter de compromettre l'existence de ceux qui nous suivront. Il faut aussi se rappeler que, si prodigieux que soit l'épanouissement de la technique actuelle, il n'est qu'un maillon de la longue chaîne qui prit naissance avec notre premier ancêtre et ne finira qu'avec l'humanité. Nous ne devons donc pas seulement résoudre les problèmes actuels mais connaissant la loi de croissance parabolique des besoins en énergie, penser à nos successeurs, dès maintenant, et nous efforcer de mettre à profit les méthodes d'utilisation des sources non épuisables.

Si pour les chutes d'eau la technique est au point, c'est loin d'être le cas pour le vent, les marées et le soleil. Et pourtant il y a là des possibilités immenses: le soleil par exemple émet chaque seconde autant d'énergie que l'humanité en a consommé depuis qu'elle existe. De plus, ces sources peu ou pas utilisées ont l'avantage d'être réparties sur tout notre globe, ce qui, pour la paix du monde, est certes plus avantageux que la concentration du pétrole dans quelques zones seulement.

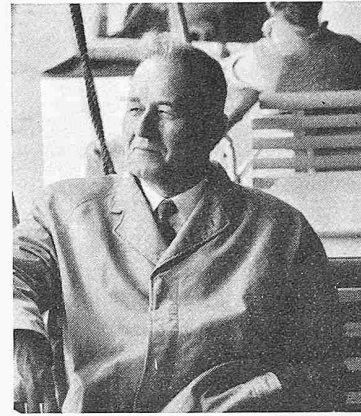


Die Gattinnen zweier Prominenter
Photos Peter Vischer und W. J.



Der S. I. A.-Präsident
der GV Luzern 1934

Der Wasserkraft-
gewinner



Le Président sortant de charge
nommé membre honoraire de la S.I.A.

Il y a un instant, pensant à la succession des générations dans le temps, nous constatons que le sentiment de solidarité n'était pas naturellement ancré dans le cœur de l'homme. Mais que dire de ce même sentiment, aujourd'hui, entre les divers peuples du monde? Et pourtant nous n'avons jamais eu autant besoin les uns des autres puisque la technique ne cesse de créer des liens qui enserrant le globe. La prolifération des moyens de transport et de télécommunication, en réduisant le temps et la distance à des valeurs souvent négligeables, en rapprochant tous les consommateurs de n'importe quel producteur, nous permettent de vivre avec des réserves très modestes, presque au jour le jour, ce qui ne va pas sans de sérieux risques lorsque se rompt l'un des réseaux que nous avons tracés autour du monde. Malheureusement, si la technique a ainsi rendu les nations solidaires et les liera toujours davantage, la politique l'ignore trop souvent.

Dans un monde qui n'a que trop tendance à se déshumaniser, l'appréhension légitime en face de certaines réalisations de la science vient encore alourdir l'atmosphère de peur dans laquelle nous vivons et qui conduit à détourner tant d'inventions et de découvertes de leur but qui devrait être la libération de l'homme, pour l'asservir au contraire davantage.

Notre génération et celles qui l'ont directement précédée ont certes des excuses lorsqu'on leur reproche leurs vues un peu égoïstes; en quelques décennies, en effet, l'allure du progrès a été bouleversée, ce qui a nécessité l'emploi intensif de toutes les ressources et n'a pas laissé beaucoup de temps pour philosopher. Il suffit par exemple de se rappeler qu'au siècle dernier encore, l'homme avait l'impression de vivre dans un monde dont les phénomènes physiques étaient à sa mesure, dans lequel les dimensions mêmes étaient empruntées au corps humain: le pouce, le pied, la lieue. Aujourd'hui, l'exploration du monde s'est tellement étendue que l'on a dû s'habituer à passer sans effort de l'Angström au Parsec, voire au Mégaparsec.

Maintenant, nous connaissons les pouvoirs quasi illimités de la technique, mais aussi ses dangers, qui ne sont pas moindres; nous n'avons donc aucune excuse pour nous laisser entraîner par le progrès technique sans en contrôler sans cesse les répercussions sur l'homme, non pas sur la masse des hommes qui n'a qu'une valeur statistique, mais sur l'individu, trop souvent aveuglé par le feu d'artifice du machinisme au point d'oublier que s'il est le créateur du progrès technique, il reste avant tout la source du progrès moral.

Pour rendre à la technique son véritable rôle et empêcher que, née de l'homme, elle ne finisse par l'emprisonner, il ne suffit donc pas de résoudre les problèmes que posent la nourriture, le logement ou l'énergie et de prendre toutes les mesures nécessaires afin de conserver à nos successeurs une partie au moins des possibilités que nous avons eues; c'est sur le plan moral que l'effort essentiel doit porter.

Voilà donc la tâche fondamentale de notre époque: jeter un pont entre le difficile chemin du progrès moral et la large route de la civilisation technique.

Lorsque les moralistes auront assimilé ce machinisme qu'ils considèrent trop souvent comme une anomalie, lorsque les techniciens seront respectés avant tout pour leur valeur

morale, on pourra envisager sans crainte l'avenir de la civilisation industrielle.

Cette tâche, belle, utile, mais ardue, doit s'accomplir dans le cœur de l'homme, déjà lors de la formation de son esprit, à l'école puis à l'université. Il faut donner aux ingénieurs et aux architectes la culture humaniste et surtout la base morale trop négligées dans leur formation et qui, replaçant toujours l'homme au centre de leurs préoccupations, permettraient seules, malgré les inévitables spécialisations, malgré les divergences entre les nations, de créer une véritable solidarité par une communion morale. Ils pourront alors contribuer à édifier le monde de demain toujours plus mécanisé certes, mais conçu en fonction du bien de l'homme.

*

Les hommes de notre temps se trouvent en face de problèmes dont l'envergure dépasse largement ceux que nos prédécesseurs ont connus.

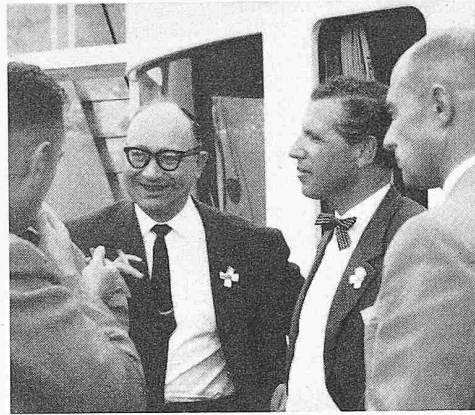
Pensons par exemple à l'extension déjà amorcée de notre civilisation industrielle aux pays sous-développés. Si nous nous laissons guider par des fins purement techniques et commerciales et que nous considérons exclusivement comme des clients possibles les centaines de millions d'habitants de ces pays, nous parviendrons certainement à les équiper tant bien que mal; mais si nous nous rappelons qu'ils sont nos frères, nous nous attacherons d'abord à les mieux connaître pour mieux les servir. Or, parmi les oppositions fondamentales existant entre les peuples orientaux et occidentaux figure chez les premiers une conception fataliste de la vie qui les amène à subir passivement les phénomènes naturels, les catastrophes, les fléaux sociaux; chez nous, occidentaux, en revanche, tout nous incite à combattre les forces de la nature pour les dominer. Donner à ces populations les moyens d'asservir les forces naturelles avant de les avoir préparées à ce bouleversement de leurs conceptions ne peut conduire qu'à un divorce plus profond encore qu'en Occident entre le progrès technique et le progrès moral.

Un autre exemple de la profonde résonance humaine de chaque progrès matériel nous est donné par le développement simultané des loisirs et des moyens de les occuper. La diminution constante de la durée du travail et l'augmentation continue du salaire réel, conséquences heureuses de la civilisation industrielle, permettent à chacun d'utiliser toujours davantage les possibilités de déplacement et d'instruction qu'offrent la route, le rail, l'eau et l'air. Mais alors que le choix offert à l'homme, c'est-à-dire sa liberté, croissait ainsi, le progrès technique mettait d'autre part à disposition de chacun le cinéma, la TSF et enfin la télévision. Mais ici l'homme n'a plus le choix: ce qu'il voit et entend lui est imposé. Or, la magie des télécommunications se double du redoutable pouvoir de façonner les masses, c'est-à-dire d'exalter encore la liberté de l'homme ou, au contraire, comme de nombreux exemples l'ont montré, de l'annihiler complètement.

Ce n'est pas une utopie de croire que les hommes qui sont aux leviers de commande de ces puissants moyens n'en useraient que pour le bien de leur prochain si leur formation avait été édifiée sur les bases solides de notre civilisation occidentale: l'héritage de la culture antique et la révélation chrétienne.



Le nouveau président a le sourire

Verkörperung der Strassengewalt
in der Stadt und im BundeVolk, Verwaltung und Regierung
Auflösung des Bilderrätsels siehe S. 724

Mais si les risques du progrès technique plaident en faveur d'un retour aux vérités éternelles dont nous nous sommes trop souvent écartés, une autre raison en fait une nécessité inéluctable et pressante.

Je vous rappelais il y a un instant les prévisions des démographes qui montrent que la population du globe doublera au cours des 50 prochaines années. Cependant, l'accroissement ne sera pas égal dans toutes les parties du monde, si bien qu'au début du siècle prochain, les blancs ne seront plus qu'une fort petite minorité. Qu'en adviendra-t-il alors de notre civilisation? Est-elle au soir de sa vie parce qu'elle ne résistera pas à la poussée des autres races, équipées par nos soins, mais guidées par d'autres idéaux? Est-elle en revanche condamnée au suicide, à la mort brutale de la main de l'homme et de son prodigieux prolongement qu'est l'énergie atomique? Ou assisterons-nous à la lente dégénérescence de l'humanité sous l'effet des vagues de radiations que nous sommes plus habiles à produire qu'à endiguer?

Je ne le pense pas. Je crois au contraire que nous avons de bonnes raisons d'espérer dans l'avenir de la civilisation de

l'occident, à condition que tous nous lui restions fidèles et en particulier que les ingénieurs et les architectes ne se laissent pas emporter par le développement inouï du machinisme, mais sachent s'arrêter, faire le point et mesurer l'importance des progrès techniques à l'aune de leur utilité pour l'homme.

C'est pourquoi il faut se féliciter de voir les grandes associations techniques nationales et internationales évoluer depuis quelques années et placer toujours davantage l'homme au centre de leurs préoccupations, montrant ainsi qu'elles savent que les problèmes techniques ne peuvent plus être séparés des problèmes humains.

Souhaitons que cette tendance s'accroisse et que les techniciens considérés parfois comme des membres dangereux de la communauté se sentent toujours davantage au service de leur prochain. Ce sera leur apport à la défense de notre civilisation qui est technique et le restera, mais dans laquelle la technique se verra assigner son véritable but qui est — reprenant une phrase célèbre d'Ortega y Gasset — de donner à l'homme la liberté d'être homme.

Vom Kurs für Strassenprojektierung des S. I. A. und der VSS in Lausanne

DK 374.5:625.7

Kaum hatte man sich nach der S. I. A.-Generalversammlung in Luzern auf dem Schiff von den Kollegen verabschiedet, traf man viele von ihnen wieder in Lausanne, wo sie sich, zusammen mit den VSS-Mitgliedern über 250 an der Zahl, am 3. Oktober zu diesem Kurs einfanden (vollständige Liste der Redner und Themen siehe SBZ 1957, S. 578). Sogleich zeigte sich denen, die nicht im voraus davon überzeugt gewesen wären, dass der S. I. A. den richtigen Mann an seine Spitze gestellt hatte, denn Präsident Ing. Georg Gruner eröffnete die Tagung mit Autorität und Würde, und er liess es sich auch nicht nehmen, selber auf einige Grundzüge der im Kurs zu

behandelnden Fragen einzutreten. Seinen Ueberblick schloss er wie folgt: «Wir werden uns in den nächsten drei Tagen mit den vielen technischen Problemen des modernen Autobahn-Baues auseinandersetzen. Ich möchte Sie aber bitten, bei aller Dringlichkeit und Wichtigkeit dieses grossen technischen Problems im Auge zu behalten, dass auch im Zeitalter des Motors der Mensch, der hinter allem steht, nicht vergessen werden darf. Die Maschinen und Motoren haben nur dann einen Sinn, wenn sie Diener der Menschheit bleiben. Es liegt gerade an uns Ingenieuren, zu verhindern, dass der Mensch Sklave der Maschine wird. An allererster Stelle steht bei allen

In Ouchy am
4. 10. 57 wer-
den Strassen-
probleme dis-
kutiert. Von
links nach
rechts:

H. Guggenbühl
J. Bernath
M. Jenni
J. Henry
J. L. Biermann
M. Stahel



technischen Problemen die Forderung, dass sich die Technik den moralischen, ethischen und religiösen Grundlagen unseres menschlichen Daseins unterordne».

Und nun schien es uns ein ganz wesentlicher Zug dieses Kurses, dass dies nicht nur schöne Einleitungsworte waren, zu denen die Wirklichkeit um so schärfer kontrastiert hätte, sondern dass tatsächlich eine menschliche Grundhaltung in so vielen Referaten spürbar wurde, die man in den vergangenen Jahrzehnten bei solchen Anlässen noch nicht feststellen konnte. Ein Zeichen dafür war schon der Humor, den kaum ein Referat vermissen liess und den auch von Natur eher trocken veranlagte Redner nicht ganz aus ihren Ausführungen verbannen, während sich z. B. unser geschätzter S. I. A.-Generalsekretär darin geradezu hervortat. Andere wiederum, wie z. B. G. Bachmann in seinem Bericht über die Verwirklichung von nur einem Dutzend Autobahnkilometer im Kanton Bern, zeigten, mit wieviel Liebe und Geduld, aber auch mit wie sorgfältigem Wägen aller Argumente man zu Werke gehen muss; ähnliches war dem Schlussvortrag von J. Bernath zu entnehmen. Die gleiche Geisteshaltung vertrat ganz deutlich auch Prof. M. Stahel, der die Diskussionen in gewinnender Art leitete — in Vertretung des beruflich verhinderten Präsidenten der VSS, Kant.-Ing. E. Hunziker. Leider konnte auch der Sekretär der VSS, Dr. E. Vogel, nur während eines Tages teilnehmen (er hat in «Strasse und Verkehr» geschrieben: «Mein Vorsatz für 1957: Ich bemühe mich, das Wesentliche vom weniger Wichtigen unterscheiden zu lernen; ich will Dringendes fördern, das weniger Dringliche aber ruhen lassen; ich möchte mehr Zeit haben zum ruhigen Nachdenken und mich auf-

lehnen gegen jenes furchtbare Gehetze, das unser Dasein vergiftet und das Unterscheidungsvermögen trübt. Helft mit!»).

Ein weiteres Element, das diese Tagung so wohl gelingen liess, war die starke Vertretung der «Jungen» in der Rednerschaft — wir denken an E. Knecht vom Kant. Bauamt in Chur, M. Jenni vom Generalverkehrsplanbüro Zürich, M. C. Rotach vom Institut für Strassenbau an der ETH. Und schliesslich hat uns Deutschschweizern die welsche Atmosphäre des gastlichen Lausanne und das Zusammensein mit unseren Kollegen französischer Zunge wie immer, so auch an diesen schönen Herbsttagen wieder besondere Freude gemacht.

Eigentlicher Zweck des Kurses war es, der grossen Zahl von Ingenieuren, die sich bis anhin nur gelegentlich mit dem Strassenbau befasst hatten, einen Ueberblick über den heutigen Stand der Technik und Wissenschaft zu geben, ihnen den Anschluss an die Entwicklung zu vermitteln und sie so für ihre neuen Aufgaben auszurüsten. In dieser Hinsicht entsprach der Kurs voll dem grossen Bedürfnis, das durch die nun in Gang kommende Detailprojektierung der Autobahnen ausgelöst worden ist. Deshalb werden auch alle gehaltenen Vorträge in den nächsten Monaten in «Strasse und Verkehr», im «Bulletin Technique de la Suisse Romande» und in der SBZ veröffentlicht werden. Rückblickend dürfen wir die Veranstalter des Kurses, die beiden grossen Berufsverbände, und vor allem die Referenten, zu ihrem gemeinsam geschaffenen Werk, das dieser Kurs darstellte, herzlich beglückwünschen. Möge es seine Früchte im Alltag der beruflichen Arbeit reichlich tragen!

W. J.

Gedanken zur Beurteilung von Hochhausprojekten

DK 711.654

Von Arch. Hans Marti, Zürich

Fortsetzung von S. 707

All diesen bisherigen Ueberlegungen stehen die rein rechtlichen gegenüber. Wir wollen nicht behaupten, unser Baurecht sei völlig veraltet und der modernen Bauweise absolut hinderlich, das würde ja durch die Tatsache widerlegt, dass fast überall höher gebaut wird, und es wird wohl auch niemand behaupten wollen, all die bereits gebauten Hochhäuser in Basel, Zürich, Bern, Biel, Lausanne, St. Gallen, Luzern, Olten, Grenchen, Windisch usw. seien auf Grund von Willkürakten entstanden. Zuzugeben ist, dass *Normen* für die Baubewilligungen meistens nicht vorhanden sind, dass die Bewilligungsbehörde und die kantonalen Instanzen vom Ausnahmerecht Gebrauch machen mussten und dass das Ermessen, das menschliche Versagen vielleicht oder die mutige Tat den Projekten zu Pate gestanden sind. Auszusetzen ist an den Baugesetzen und Bauordnungen vielleicht, dass sie z. T. mit überlebten Detailvorschriften belastet sind und dass sie keine Handhabe bieten, Bauverbote im grossen auszusprechen. Die meisten aber kennen das «Quartierplanverfahren» in irgend einer Form, wobei hier nicht das kantonal-zürcherische im speziellen gemeint ist, sondern die Möglichkeit, mit Spezialplänen geltende Generalvorschriften für beschränkte Teile des Baugebietes abzuwandeln. Der Gesetzgeber wollte es gerade durch dieses Mittel ermöglichen, die kommende Entwicklung rechtzeitig einzufangen; er wollte uns den Weg weisen, wie die Starrheit der Gesetzgebung im geeigneten Moment gelockert werden könne. Diese Methode ist zugegebenermassen etwas schwerfällig, sie setzt die Auseinandersetzung mit dem geltenden Recht und den Nachbarn voraus. Wir fordern aber gewöhnlich aus Bequemlichkeit lieber die Einführung neuer Gesetze als das systematische, zeitraubende Ausschöpfen der bestehenden. Wie viel leichter ist es doch, mit einem Satze die bestehenden Gesetze und ihre Hüter abzukanzeln, als etwa einen Quartierplan über mehrere Grundstücke durchzuführen oder gar Vorschläge für neues Recht auszuarbeiten! Man verschanzte sich gerne hinter ein gutes Projekt, welches «besser» ist als dasjenige, welches die gesetzlichen Normen zulassen, und fordert die Baubewilligung auch über den nachbarlichen Einspruch hinweg auf dem Wege der Ausnahme. Dieser Weg, das soll hier ausdrücklich betont sein, ist ebenfalls gangbar, doch soll er die Ausnahme sein und nicht zur Regel werden, denn wehe uns, wenn überall im Staate, bei der Sozialgesetz-

gebung, dem Fürsorgewesen, der Rechtssprechung überhaupt diese Methode Eingang finden müsste. Wir Architekten können für uns nicht das Sonderzüglein fordern, das wir andern verweigern.

Nun lohnt es sich hier aber doch, über die Ausnahmepraxis nachzudenken. Im Aufsatz «Keine Regel ohne Ausnahme» (siehe SBZ 1956, Nr. 13, S. 179) hoben wir die Notwendigkeit hervor, die Ausnahmen an Voraussetzungen zu binden. Diese müssten systematisch angewandt werden, damit eine einheitliche Praxis entstünde, die im Laufe der Zeit zur Schaffung von gesetzlichen Normen dienlich würde. Dadurch könnte die Ausnahmeerteilung zur Vorbereitung kommender Gesetze nützlich werden. Es könnten beispielsweise immer die gleichen Kriterien in bestimmter Reihenfolge geprüft werden, wobei jedem einzelnen von Fall zu Fall das ihm zukommende Gewicht beizumessen wäre. Bei der Erteilung von Ausnahmebewilligungen steht doch häufig eine nicht zurückgezogene Einsprache da, die es durch behördlichen Entscheid entweder abzulehnen oder zu schützen gilt, und das ist ein ausserordentlich wichtiger Schritt der Verantwortlichen — jedenfalls vom Betroffenen gesehen. Er wird sich erst dann zufrieden geben, wenn er davon überzeugt ist, dass die entscheidenden Instanzen rechtens handelten und dass sie in ähnlich gelagerten Fällen ähnlich entschieden haben und auch in Zukunft ähnlich entscheiden werden. Das setzt aber für die Hüter des Rechtes das Vorhandensein eines Prüfverfahrens voraus, das mit peinlicher Genauigkeit einzuhalten ist. Diese Denkart liegt uns Architekten aber meistens nicht, weil ein solches noch zu schaffendes Verfahren logischerweise von den übergeordneten Belangen zu den Hauptsachen und von diesen zu den Nebensachen führen müsste, wodurch die ganze, noch im düstern Planungsnebel gehüllte Problematik aufgerollt würde. Das wäre aber — so meinen die Tatenlustigen — den einzelnen baureifen Projekten höchst hinderlich. Trotzdem glauben wir, dass es an der Zeit wäre, die Frage als Ganzes zu behandeln, denn die heutige Situation mit Gutachten und Gegengutachten, mit Antichambrieren und Bittgängen, mit erpresserischen Einsprachen und nervenbeanspruchenden Besprechungen ist durchaus nicht befriedigend. Es müsste in den Aufgabenbereich der Stadtplanung gehören, dieses eindeutige Prüfverfahren mit den oberbehördlichen Instanzen so zu bereinigen, dass