Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 85/86 (1925)
Heft: 14

Artikel: Die Niederwasser-Regulierung des Rheins zwischen Strassburg und Basel nach dem Ausführungs-Entwurf 1924
Autor: Bertschinger, H.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-40098

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.12.2025

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

INHALT: Die Niederwasser-Regulierung des Rheins zwischen Strassburg und Basel nach dem Ausführungs-Entwurf 1924. — Kantonalbank-Neubau in Frauenfeld. — Ueber die Form autogen und elektrisch geschweisster Probestäbe für Zerreissproben. — Ein neues Drehgestell für D-Zug-Wagen. Diskussionstage der Eidg. Materialprüfanstalt an der E. T. H. in Zürich. — Miscellanea: Unkraut-Beseitigung auf dem Bahnkörper. Eine Ausstellung farbiger Architektur. Die Untergrund-Messehalle in Leipzig. Ausfuhr elektrischer Energie. Wassermangel und schweizerische Elektrizitätswirtschaft. — Konkurrenzen: Weiterführung der Theodor Kocher-Gasse und architektonische Gestaltung des Kasinoplatzes in Bern. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. S. T. S.

Band 85. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. Nr. 14

Die Niederwasser-Regulierung des Rheins zwischen Strassburg und Basel nach dem Ausführungs-Entwurf 1924.

von Dr. Ing. H. BERTSCHINGER, Zürich.

1. *Einleitung.* In Ausführung der Strassburger Resolution vom 10. Mai 1922, wonach die Schweiz der Zentralkommission Ausführungsprojekte für die Regulierung der einzelnen Teilstrecken vorzulegen hat, wurde, nach einem Meinungsaustausch mit den französischen und deutschen Behörden, 1923 die Bearbeitung des Ausführungsprojektes für die Rheinregulierung zwischen Strassburg und Basel dem Rheinbauamt Freiburg übertragen. Die Vergebung der Entwurfsbearbeitung erfolgte aus technischen und praktischen Gründen in zwei Abschnitten, nämlich Istein-Breisach und Breisach-Strassburg. Technisch wollte man durch diese Teilung zuerst die Ueberzeugung gewinnen, ob die schwierigere obere Strecke, die Erosionsstrecke, überhaupt befriedigend regulierbar sei. Auch hätte die gleichzeitige Bearbeitung beider Strecken viel Personal erfordert und die Erfahrungen nicht so weitgehend ausnützen lassen. Das Bauprojekt und der Kosten-Voranschlag der obern Strecke wurden im März 1924, die Darstellung der untern Strecke im Januar 1925 den Bundesbehörden eingeliefert.

Ueber das Regulierungsprojekt 1921 (von Ingenieur O. Bosshardt in Basel) hat die „Schweizerische Bauzeitung" schon eingehend berichtet (12. August 1922 und folgende Nummern). Es genügt demnach hier, lediglich auf die Abweichungen des Bauprojektes 1924 vom „Projekt 1921" und auf deren Ursachen hinzuweisen.

2. *Strassburg-Sonderheim.* Erhebungen über den Erfolg dieser Niederwasser-Regulierung, die 1907 bis 1921 ausgeführt wurde, standen erst 1923 zur Verfügung. Die Ergebnisse werden unterschieden hinsichtlich der Fahrwassertiefen, der Fahrwasserbreiten und Verbesserung der Richtung des Talweges über den Schwellen (Uebergängen). Eine zahlenmässige Uebersicht hierzu ist nebenstehend für den untern, von der Badischen Verwaltung ausgeführten Bauabschnitt Sonderheim-Iffezheim angegeben.

Aehnlich lagen die Verhältnisse im anschliessenden Bauabschnitt bis Strassburg. Daraus, sowie aus Abbildung 1, ist ersichtlich, dass die Verbesserung der Fahrwasser-*Tiefen* gelungen ist; nach Peilungen vom Februar 1924 war eine Fahrwassertiefe von mehr als 2,0 m beim Regulierungs-Wasserstand durchgehends vorhanden. Die entwurfsgemässen Fahrwasser-*Breiten* sind nach einer Sohlenaufnahme vom April 1923 an einer grössern Anzahl von Stellen noch nicht erreicht. Die Ursache liegt einesteils darin, dass man in dem Entwurf das Niederwasserbett mit Absicht breiter wählte, als es sich aus der hydraulischen Berechnung als notwendig ergab. Andernteils ist die Ursache auch in den örtlichen Verhältnissen zu suchen. Bezüglich der Einwirkung der Regulierung auf die Rheinstrecke unterhalb Sondernheim ist die befürchtete Abwanderung von Geschiebe nicht eingetreten.

Rheinstrecke Sondernheim-Iffezheim	Vor der Regulierung im Jahre 1906	Nach erstem Ausbau (Rohbau) 1913	Nach Fertigstellung, im Februar 1924
1. Anzahl der Talwegüberübergänge	50	32	32
2. Anzahl der Uebergänge mit weniger als 2,0 m Fahrwassertiefe unter Gl. W. (gleichwert. Wasserstd.)	46	7	0
3. Prozentsatz der Zahlen in Ziffer 2 gegenüber Ziff. 1	92 %	22 %	0
4. Geringste Fahrwassertiefe bei Gl. W. in m . . .	0,70	1,60	2,05
5. Verbesserung der geringsten Fahrwassertiefen in m	—	0,90	1,35

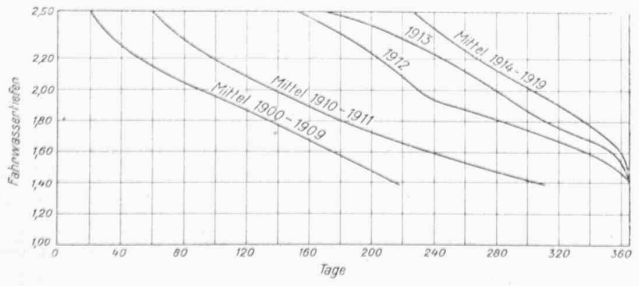


Abb. 1. Dauerkurven der minimalen Fahrwassertiefen der von 1907 bis 1913, bezw. 1921 regulierten Rheinstrecke Strassburg-Sondernheim, zur Veranschaulichung der fortschreitenden Verbesserung der Fahrwassertiefen und der damit erzielten Verlängerung der jährlichen Schiffahrtsdauer (vgl. Abb. 2).

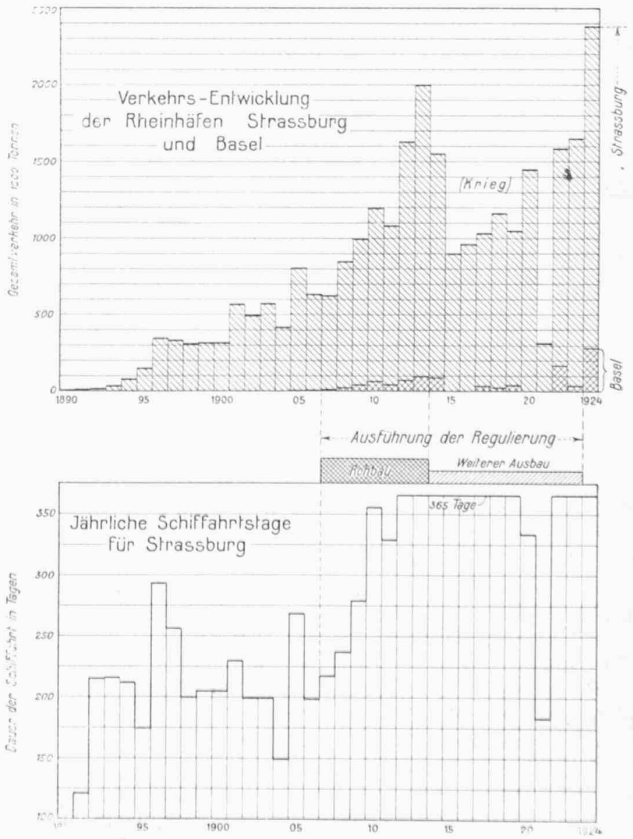


Abb. 2. Auswirkung der Regulierung Strassburg-Sondernheim.

NB In Abb. 2 erklärt sich der scharfe Abfall in den Kurven für das Jahr 1921 aus der damaligen aussergewöhnlichen Wasserklemme.

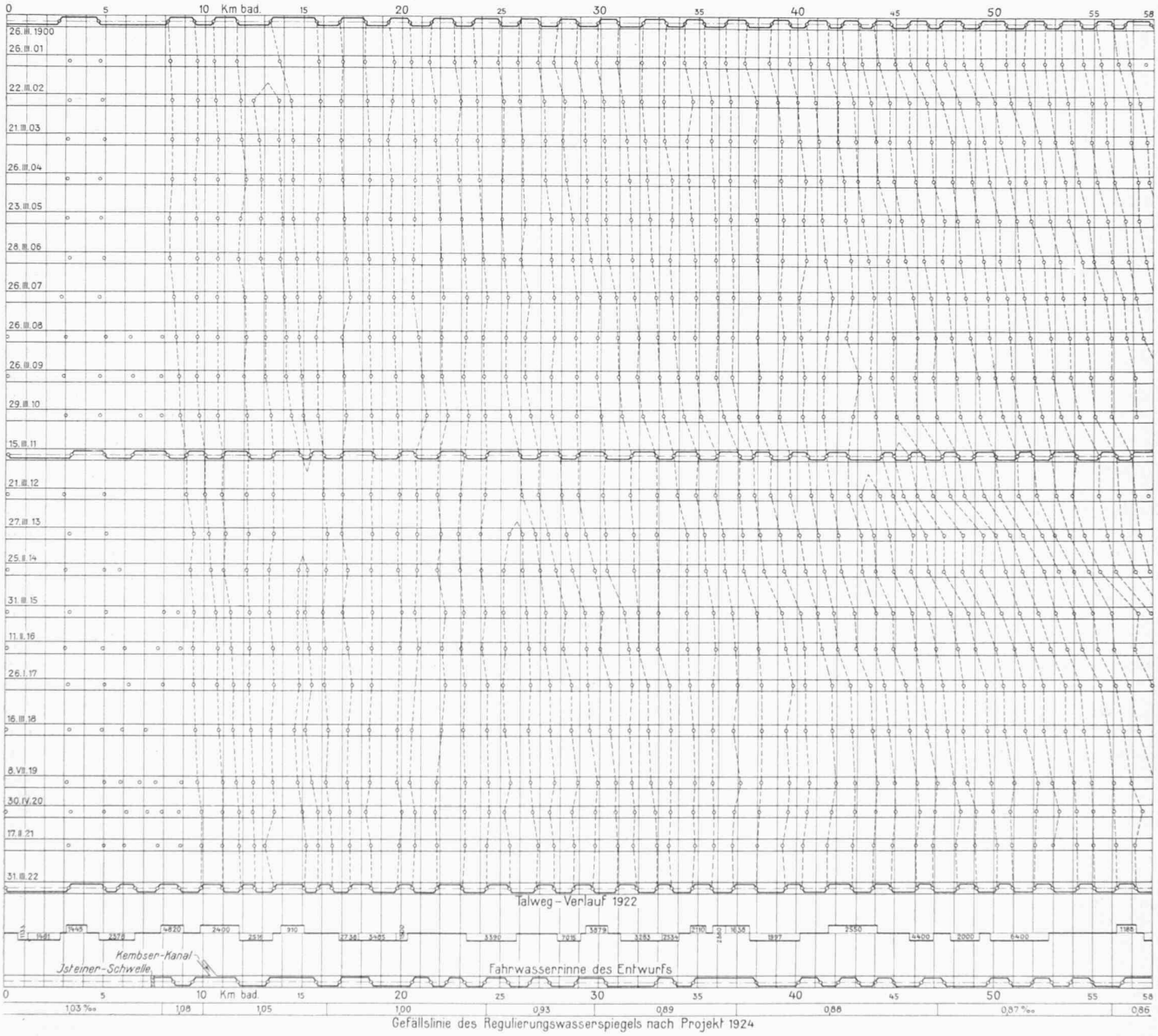


Abb. 3 Lage des Talweges (Wanderung der Uebergänge) im Abschnitt Basel-Breisach von 1900 bis 1922, samt Kurvenband der Stromaxe.

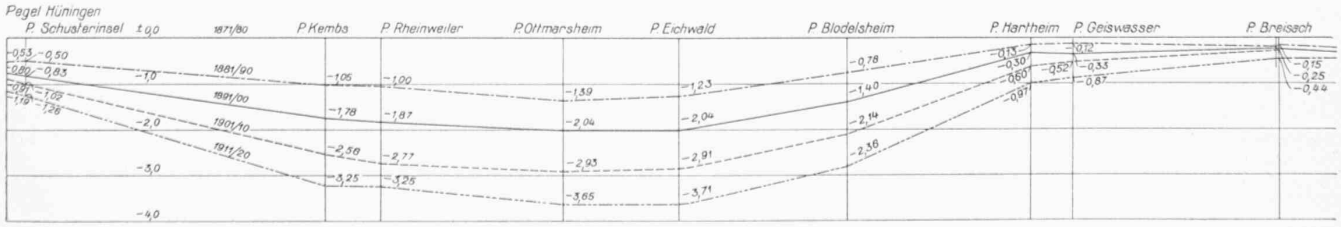


Abb. 5. Senkung der Wasserstände, nach den gemittelten Jahreswasserständen der Jahrzente von 1871 (Vollendung des Korrektionswerkes) bis 1920.

Eine Verbesserung der *Richtung* des Talweges ist insofern erreicht worden, als die Zahl der Uebergänge herabgemindert und eine gestrecktere Linienführung herbeigeführt wurde. Der Talweg hat mit geringen Ausnahmen seine entwurfsgemässe Lage eingenommen. Er schneidet die Stromaxe in den vorhandenen Uebergängen in einem spitzen, für die Schiffahrt günstigen Winkel.

Die praktische Wirkung der Rheinregulierung auf die Schiffahrt besteht darin, dass es nun möglich ist, abgesehen von Nebel- und Hochwassertagen, während des ganzen Jahres die Schiffahrt bis Strassburg zu betreiben, während dies vor der Regulierung in der Regel nur während der hohen Sommerwasserstände der Fall war (Abbildung 2). Ferner hat sich ergeben, dass die Schleppleistungen der Dampfboote in der Regulierungsstrecke durchschnittlich bis zu 25 % höher sind und eine um 44 % bessere Ausnützung des Kahnraumes möglich ist. Die Verbesserungen machen sich vorerst insbesondere auf den Rheinverkehr in den Häfen Strassburg und Kehl bemerkbar, die in den fünf Jahren von 1908 bis 1913 auf das 2,5 fache gestiegen ist (Abbildung 2, oberes Diagramm).

3. *Linienführung des Talweges.* Der wasserbautechnische Grundsatz, dass bei Regulierungen die vom Fluss angestrebte Talwegführung nach Möglichkeit bei der Linienführung der Niederwasserrinne, soweit es die Erfordernisse der Schiffahrt gestatten, zu berücksichtigen sind, führte zu

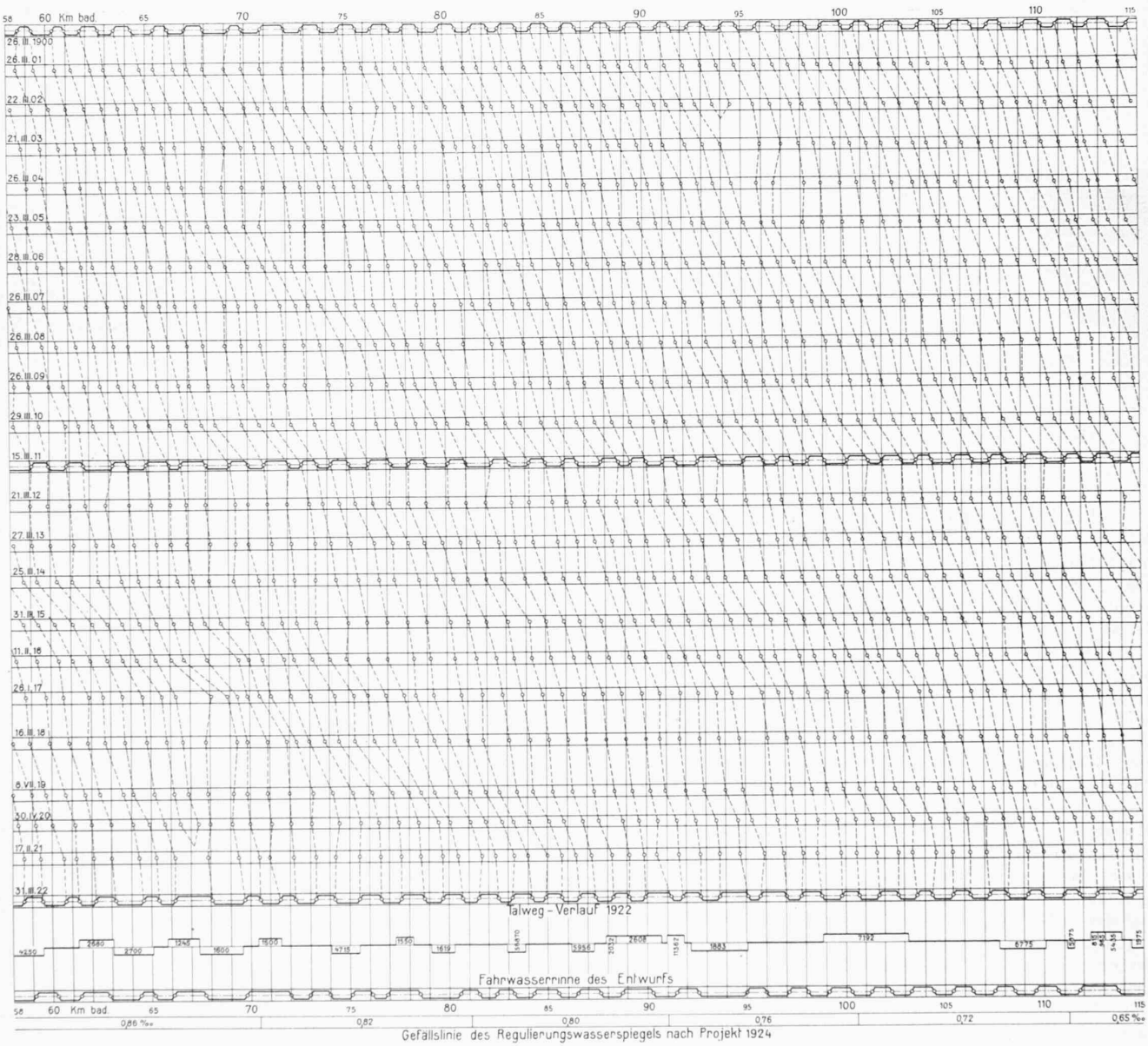


Abb. 4. Lage des Talweges (Wanderung der Uebergänge) im Abschnitt Breisach-Strassburg von 1900 bis 1922, samt Kurvenband der Stromaxe.

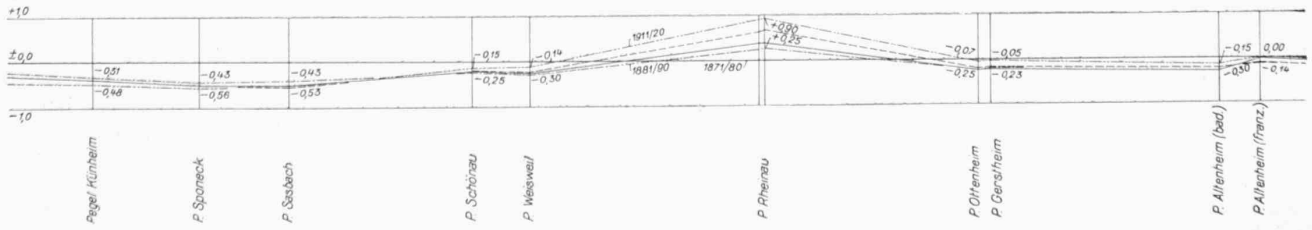


Abb. 6. Veränderungen der Wasserstände (entsprechend Abb. 5). — Wirkung des 1870 vollendeten Korrektionswerkes.

den Erhebungen über die Lage des Talweges von 1900 bis 1922 zwischen Basel und Strassburg (Abb. 3 u. 4).

An Hand der vorhandenen jährlichen Talweg-Peilungen wurde die Bewegung der Uebergänge und Kolke eingehend untersucht. Diese Bewegungen und ihre Aenderungen sind wiedergegeben durch diejenigen Punkte, an denen bei einem Uebergang die geringste Tiefe gepeilt wurde. Nimmt man für diesen Punkt den Schnittpunkt von Stromaxe und Talweg an, so stellt das in Abbildung 3 und 4 dargestellte Bild den Verlauf des Talwegs in den Frühjahren 1900 bis 1922 dar. Die Jahre 1900 bis 1909 zeigen einen Zeitraum, in dem die mittlern jährlichen Wassermengen nur wenig von der 105jährigen Mittelwassermenge von 1013 m³/sek abwichen, während die Wassermengen der folgenden Jahre stark wechselten. Die Neigung der gestrichelten Verbindungslinien der Talwegübergänge gegen die Ordinate zeigt das Mass der Geschwindigkeit, mit der ein Talweg-Uebergang sich in einem Zeitraum vorwärts bewegt hat.

In der nachfolgenden Tabelle (vergl. Seite 182) ist die Anzahl der Uebergänge in den Jahren 1900, 1909, 1917 und 1922 zusammengestellt. Von 1900 bis 1909 fand eine gleichmässige Vorwärtswanderung statt, zwischen 1910 und 1917 traten ruckweise Verschiebungen des Talweges, hervorgerufen durch starke Sommeranschwellungen, auf, während die Jahre 1917 bis 1922 wieder mehr ein Bild der ersten Periode aufweisen.

ZUR NIEDERWASSERREGULIERUNG STRASSBURG-BASEL, AUSFÜHRUNGS-PROJEKT 1924

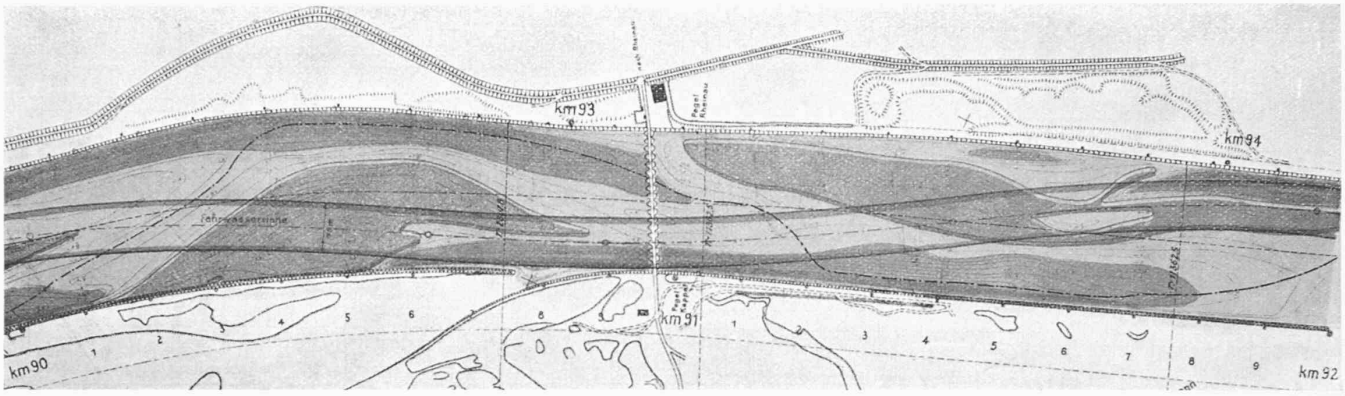


Abb. 7. Lageplan (1 : 10000) von Km. 90 bis 92 (bei Kappel-Rheinau) des gegenwärtigen Stromzustandes, mit projektierter Fahrwasserrinne. Die hellen Flächen sind Wassertiefen zwischen 0,0 und 2,0 m Tiefe, bezogen auf die planmässige Höhe des Regulierungswasserspiegels; die von der strichpunktierten Talweglinie längsgeschnittenen dunklen Streifen sind die Uferkolke mit mehr als 2,0 m Tiefe; die ihnen gegenüberliegenden breitern dunklen Flächen sind die bei 525 m³/sek trockenliegenden Kiesbänke.

Die Länge einer Windung des Talwegs beträgt durchschnittlich flussabwärts von Abschnitt zu Abschnitt 1100 m, 1070 m, 950 m, 920 m, 870 m und 920 m. Die Verschiedenheit des geschilderten Vorganges in den einzelnen Abschnitten steht im Zusammenhang mit der Vertiefung der Sohle. Diese heute noch stattfindende Vertiefung umfasst die Strecke von Istein bis in die Gegend von Sasbach, während weiter abwärts eine Aufhöhung des Strombettes stattfindet (Abb. 5 und 6). Mit der Darstellung des Talweges verglichen zeigt sich, dass flussabwärts das Mass der Wanderung des Sohlengebildes mit der Abnahme des Masses der Tieferbettung der Sohle zunimmt, dass jedoch die Windungslängen stromabwärts abnehmen.

Zwischen Istein und Breisach, aber auch noch zwischen Breisach und Sasbach senkt sich die Sohle ziemlich gleichmässig ab. Von Sasbach bis Weisweil neigt die Sohle noch dazu, sich zu vertiefen, das Mass wird jedoch ungleichmässiger. Zwischen bad. Km. 79 und 88 war in den Jahren 1868 bis 1876 eine Hebung der Sohle um 1,20 m festzustellen; sie blieb in dieser Mächtigkeit fast unverändert bis heute. Zwischen bad. Km. 88 und 91 ist die Hebung eine dauernde. Bis zum Jahre 1921 hat die Hebung das Mass 0,76 m erreicht. Abwärts von bad. Km. 93 hat sich die Sohle, abgesehen von kleinern örtlichen Kiesanhäufungen und der ständigen Kieswanderung, im Gleichgewicht gehalten. Bei Kehl-Strassburg ist nach langjähriger Senkung seit 1906 eine leichte Hebung bemerkbar.

Die Erhöhung zwischen Weisweil-Schönau und Kappel-Rheinau hängt nicht allein von der Korrektion ab. Schon früher fanden vom Kaiserstuhl (Sasbach) abwärts Verschüttungen statt. Massenberechnungen ergeben, dass aus der Strecke der Austiefung zwischen Basel und Weisweil seit dem Jahre 1881 etwa 24 Millionen m³ Geschiebe abgetrieben wurden, während in der Strecke der Aufhöhung etwa zwei Millionen m³ liegen blieben. In dieser Zeit von 40 Jahren sind jährlich im Durchschnitt 600 000 m³ erodiert und 50 000 m³ abgelagert worden. Es lässt sich aus diesen Zahlen erkennen, dass in der Aufhöhungsstrecke von dem zutreibenden Geschiebe nur ein geringer Teil liegen blieb; die weitaus grösste Menge dagegen lief durch. Ein Teil gelangte auch noch durch die vorhandenen Oeffnungen der Uferbauten in die Altrhein-Arme, ein anderer Teil wurde infolge der Verkleinerung des Geschiebes als Sand und Schlamm abgeschwemmt.

Diese neuen Ergebnisse waren den frühern Projektverfassern nicht oder nur undeutlich bekannt, und es ist deshalb verständlich, dass das Ausführungsprojekt auch konstruktiv eine andere Lösung des Problems bieten muss, als die frühern Projekte.

Die Ermittlungen erbrachten den Beweis, dass die Stabilität der Kiesbänke flussaufwärts zunimmt und somit

Zahl der Uebergänge von Istein bis Strassburg.

Bad. Km	Jährliche Wanderung der Uebergänge	Grösste Wanderung in 22 Jahren	Lage der Festpunkte bei Km	Anzahl Uebergänge zwischen den festen Punkten 1900	1909	1917	1922	Im Entwurf
			8					
8 ÷ 22	0 bis 50 m	1900 m	15	5	7	6	6	4
			22	5	5	6	8	4
22 ÷ 38	50 bis 150 m	3300 m	38	16	16	15	15	13
			49	12	9	11	9	9
38 ÷ 57	150 bis 450 m	9400 m	57	9	8	9	8	7
Im ganzen Istein-Breisach				47	45	47	46	37
			57					
57 ÷ 79	490 m	11,2 km	79	24	24	24	23	19
79 ÷ 93	520 m	12,1 km	93	17	16	15	15	12
93 ÷ 115	550 m	13,0 km	115	27	25	24	24	18
Im ganzen Breisach-Strassburg				68	65	63	62	49

entgegen der frühern Auffassung geringere Anforderungen an die Sicherung des Minimalquerschnittes stellt. Die Ermittlungen erbrachten aber auch den neuen Beweis, dass gerade in der obersten Region die natürliche Gestaltung, in Bezug auf Krümmungen und Bogenlängen, von der für die Schiffahrt erforderlichen, wenig abweicht. Die Isteiner-Schwelle bildete eine Schwierigkeit für das, zur Schiffahrt notwendige, feste Längenprofil und für den kontinuierlichen Wasserspiegel. Diese schwierige Aufgabe hatte das schweizerische Projekt 1921 durch den Einbau grosser, dreiteiliger Grundschwellen von 75 m Stärke in Abständen von 1 km, gelöst. Mit dieser Anordnung sollte die Gefahr von Kolkungen gebannt werden; ein Teil der Grundschwellen hätte, ohne Schaden für die Aufrissgestaltung, nachsinken und den Kolk ausfüllen können.

Das vorliegende Ausführungsprojekt 1924 kommt zu andern Mitteln der Aufrissgestaltung, weil es von andern Voraussetzungen ausgeht. Einmal fällt die Aufgabe, die Fahrrinne über die Isteiner Schwelle hinwegzuführen, dahin. Sodann geht das Ausführungsprojekt in der Bestimmnng des regulierten Niederwasserspiegels und der Sohle von einem 1923 festgestellten Mittelwasserspiegel aus, passt sich also dem Willen des Stromes mehr an.

Auf diese veränderte Grundlage hin, auch gestützt auf die Erfahrungen Sondernheim-Strassburg, ist nun ein System von ganz einfachen Grundschwellen, in allerdings

ZUR NIEDERWASSERREGULIERUNG STRASSBURG-BASEL, AUSFÜHRUNGS-PROJEKT 1924.

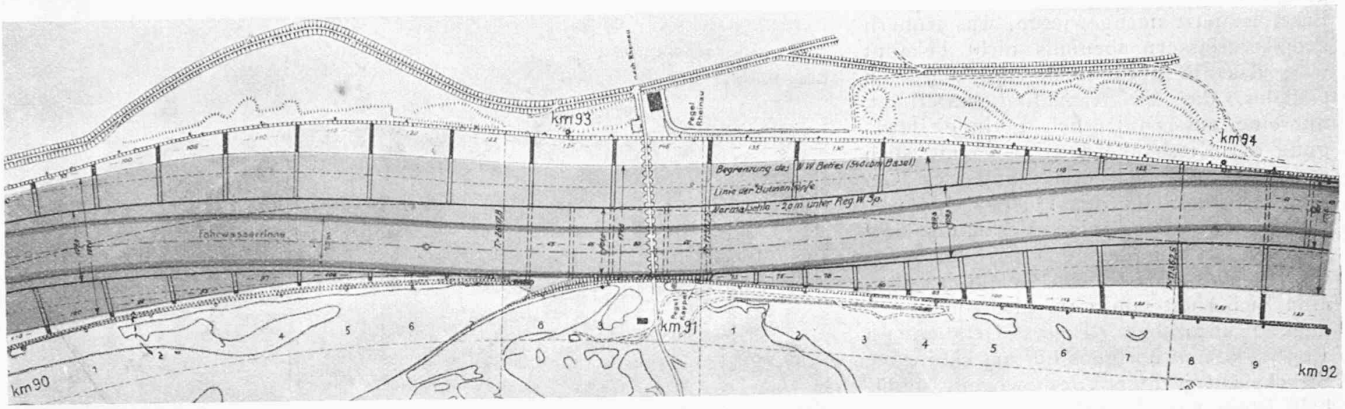


Abb. 8. Grundriss der projektierten Bauwerke mit angestrebter Niederwasser-Sohle und Fahrwasserrinne zwischen Km. 90 und 92 (bei Kappel-Rheinau). — 1 : 10 000.

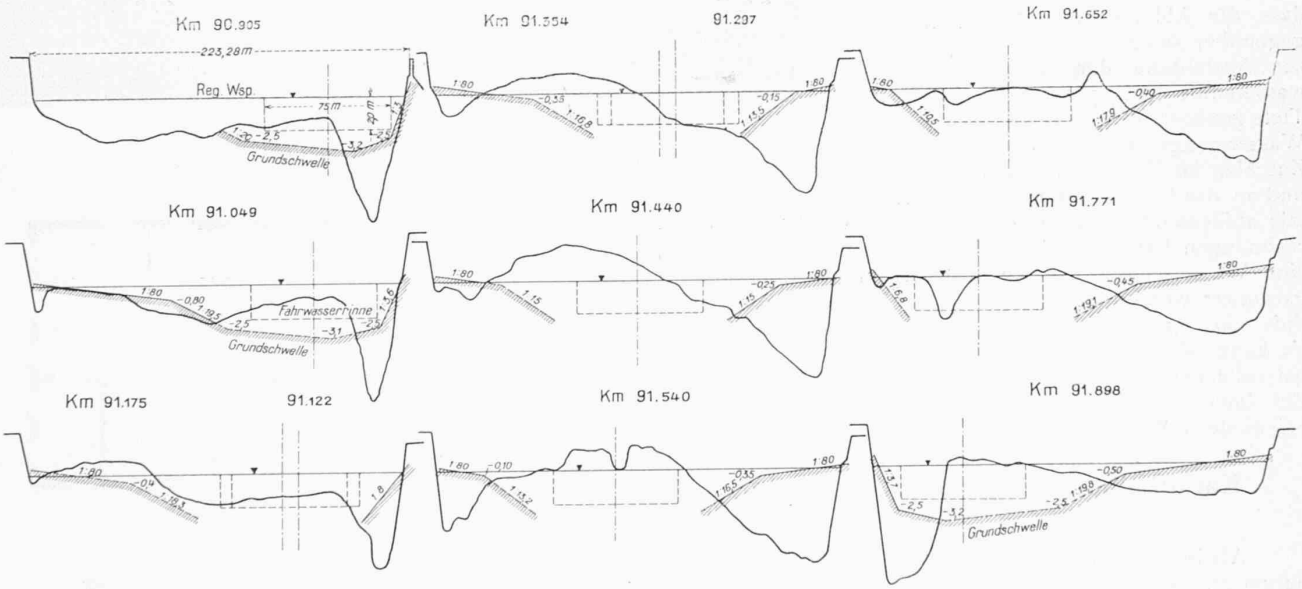


Abb. 9. Querprofile zu obiger Abb. 8. Masstab für die Breiten 1 : 4000, für die Höhen 1 : 400.

nur 60 m Entfernung voneinander liegend gewählt worden. Sie durchqueren nicht alle das ganze Flussbett, bilden aber in ihrer dichten Aufeinanderfolge in den Wendepunkten und mit den Buhnen zusammen ein gemeinsames Gerippe, das als Ganzes und nicht als Einzelobjekt den Anprall der Strömung aufzunehmen hat (Abb. 8 und 9).

4. Wassermenge, Querschnitt der Fahrrinne, Schifffahrtdauer. Die Bergschleppzüge auf der Strecke Strassburg-Basel bestehen in der Regel aus einem Schlepper und zwei bis drei auf verschiedene Längen gehängten Kähnen. Die Talschleppzüge führen zwei nebeneinander gekuppelte kurzgehängte Kähne. Die Breite der Fahrwasserrinne soll die Begehung eines Berg- und eines Talschleppzuges gestatten. Nach den Angaben von Schiffahrttreibenden genügen hierfür 75 m Breite in 2,0 m Tiefe des Fahrwassers. Das Projekt 1921 hatte eine Breite von 78 m in 2,1 m Tiefe unter Regulierungswasserstand vorausgesetzt. Die Abmessungen der Fahrwasserrinne müssen kleiner seiner sein als jene des Niederwasserbettes, das zwischen den Einbauten liegen wird und innerhalb dessen sich die Fahrwasserrinne ausbilden soll. Infolge der beweglichen Stromsohle werden sich die Querschnitte nicht genau in der errechneten gleichmässigen Form gestalten (Abb. 9).

Bei der Festsetzung der Begrenzungen des Niederwasserbettes war massgebend, dass im Scheitelpunkt der Fahrwasseraxe Sohlenschwellen einzubauen sind, die in nicht geringerer Tiefe als 3 m unter Regulierungswasserspiegel liegen. Die Böschungsneigungen der Einschränkungswerke wurden für die Uferseite mit max. 1 : 3, für den Kopf der gegenüberliegenden Buhne mit 1 : 20 bestimmt. Als Böschungsneigung der beidseitigen Einschränkungswerke im Querschnitt des Wendepunktes wurde 1 : 15 gewählt.

Das Verhältnis der errechneten Breite des Niederwasserbettes in 2,0 m Tiefe zur angestrebten Breite der Fahrwasserrinne von 75 m wird am ungünstigsten in den Querschnitten der Kurvenscheitel. Für die beiden Grenzgefälle J = 1,05 ‰ bei Istein und J = 0,86 ‰ bei Breisach ist dieses Verhältnis für Abflussmengen zwischen 500 und 600 m³/sek nachstehend angegeben:

Gefälle in ‰		Abflussmenge in m³/sek				
		500	525	550	575	600
1,05	Breite des Niederwasserbettes in 2,0 m Tiefe	82,5	87,0	91,2	95,5	99,8
0,86		92,2	96,5	101,8	106,1	110,5
1,05	Verhältnis der errechneten Breiten des N.-W.-Bettes zur Breite von 75 m	1,105	1,16	1,215	1,27	1,33
0,86		1,23	1,29	1,36	1,42	1,48
	Schiffahrtstage	326	318	312	303	295

Von Breisach abwärts nimmt die Verhältniszahl weiter zu und wird bei Kehl-Strassburg bei 525 m³/sek 1,48. Am obern Ende der regulierten Rheinstrecke Sondernheim-Strassburg erreicht das Verhältnis der errechneten Breiten des N.-W.-Bettes zur Breite der Fahrwasserrinne den Wert

1,39 bei 88 m Sohlenbreite in 2 m Tiefe. Durch die Untersuchungen über die Bewegung der Stromsohle im Abschnitt Breisach-Basel ist jetzt nachgewiesen, was frühern Projektverfassern ebenfalls nicht bekannt war, dass in der Strecke des stärksten Gefälles, die der Austiefung unterliegt, nur eine ausserordentlich geringe Bewegung der Kiesbänke auftritt, womit auch eine nur geringe Verlagerung des Geschiebes innerhalb der Querschnitte verbunden ist. Das obige Verhältnis darf demnach für die oberste Strecke ermässigt werden und es ist beim Gefälle 1,05 ‰ eine Sicherheit von 1,16 als vollauf genügend anzusehen. Dieses Gefälle von 1,05 ‰ kommt übrigens nur auf eine kurze Strecke mit geringer Kiesbewegung unterhalb Istein vor. Von dortweg nimmt dann die Verhältniszahl rasch zu.

Es darf hiernach angenommen werden, dass die Abflussmenge von 525 m³/sek gegenüber 500 m³/sek beim „Projekt 1921" zur Ausbildung der angestrebten Fahrwasserrinne von 75 m Breite und 2 m Tiefe genügen wird. Für die entsprechende Wassermenge am Pegel Basel muss ein Zuschlag für die durch den Hüningerkanal und in das Grundwasserbecken des Rheintals abfliessende Wassermenge gemacht werden. Die Berechnungen haben ergeben, dass bei 540 m³/sek in Basel eine Wassermenge von 525 m³/sek im Regulierungsbett garantiert werden kann. Gemäss der Wassermengendauerlinie 1901/05 sind 540 m³/sek an 318 Tagen überschritten. Es kann also mit einer Schiffahrtsdauer von 318 Tagen bei vollem Querschnitt gerechnet werden, und in der übrigen Zeit immer noch mit bedeutend mehr Wassertiefe als heute bei niedern Wasserständen. (Schluss folgt.)

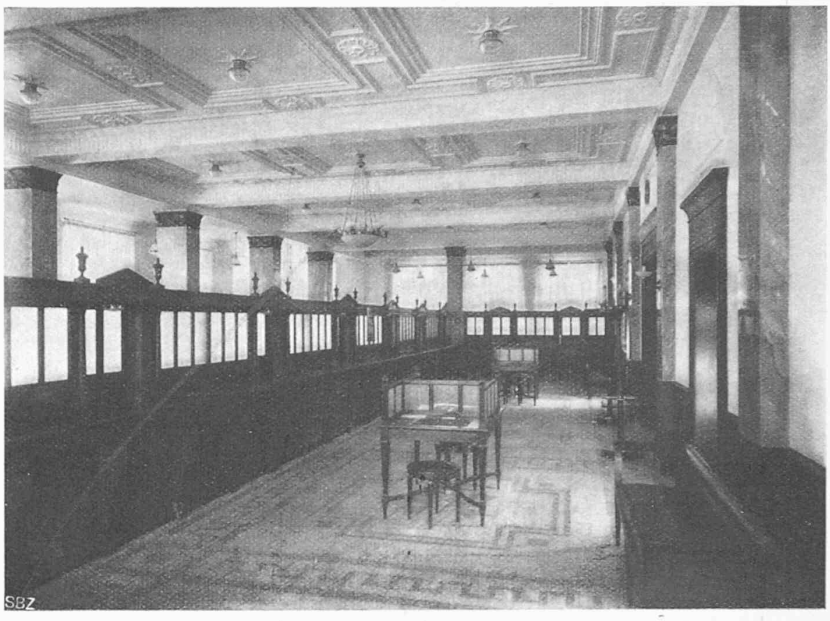
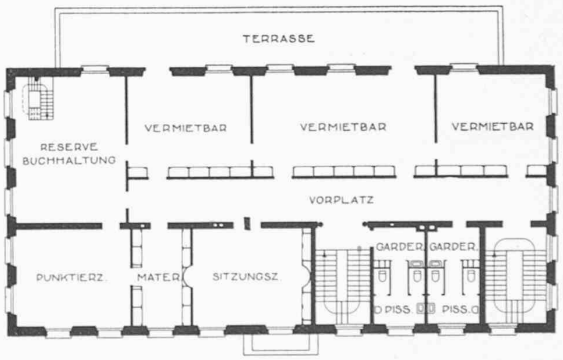
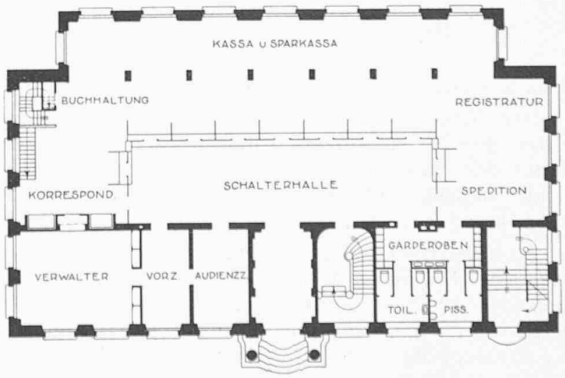
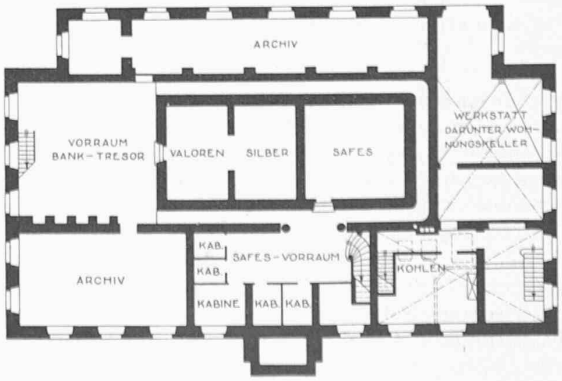


Abb. 4. Schalterhalle.
Abb. 1-3. Grundrisse. Masstab 1 : 400.







Kantonalbank-Neubau in Frauenfeld.

Architekt E. F. ROSENG, Frauenfeld.

Als Informationsorgan über die Bautätigkeit im Lande herum bringen wir auch diesen Neubau zur Darstellung, der sich, wie die Bilder zeigen, architektonisch im Rahmen des für Banken nachgerade üblich gewordenen Klassizismus hält, und somit zu Bemerkungen hinsichtlich seiner ästhetischen Durchbildung weiter keinen Anlass gibt. „Wer will bauen an die Strassen, muss die Leute reden lassen". Mit diesem Spruch leitete die „Thurgauer Zeitung" eine sehr anerkennende Baubeschreibung ein; unsere Leser werden verstehen, dass wir in rückhaltloses Lob nicht einstimmen können, sondern bedauern, dass man nicht einmal bei solchen kleinern Aufgaben — hier wie anderwärts — wagt, auf den freudlosen Pomp solcher Ornamentik zu verzichten.

Das Projekt entstammt einem 1919 unter thurgauischen Architekten veranstalteten Wettbewerb[1]); wir entnehmen den Angaben des Erbauers, dass sich die Baukosten von 1 105 000 Fr. oder 115 Fr./m³ im Rahmen des Voranschlages gehalten haben. Die Ausstattung der Schalterhalle besteht in Eichenholz, das Sitzungszimmer des Aufsichtsrates ist als einziger Repräsentationsraum in Nussholz getäfert; einige Räume sind für spätere Vergrösserung des Bankbetriebes disponibel. Der uns eingesandte Artikel der „Thurgauer-Zeitung" weist besonders darauf hin, dass auch die Sicherheitsvorrichtungen dieser Thurgauischen Kantonalbank hinter den raffiniertesten Grossbank-Anlagen anderer Städte nicht zurückstehen. Ausser diesen sehr sorgfältig durchgearbeiteten Zweckräumen enthält das Gebäude auch noch eine Verwalterwohnung, zu der eine tannengetäfelte Bauernstube mit gemütlichem Kachelofen gehört, die man hinter den streng repräsentativen Fassaden aus St. Margrether-Sandstein gewiss nicht vermuten würde.

[1]) Darstellung der Entwürfe in Bd. 75, S. 16 bezw. 27 (Januar 1920).