

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **93/94 (1929)**

Heft 11

PDF erstellt am: **17.05.2024**

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.

ferner eine weitere Unterspülung der Korrektionsdämme in der Erosionsstrecke des Rheins (zwischen Istein und Breisach) verhindern und damit Frankreich den Unterhalt dieser Dämme erleichtern.

Der Bundesrat hätte an und für sich vorgezogen, erst nach Beendigung der Verhandlungen mit Frankreich — d. h. also unmittelbar vor der Inangriffnahme der Regulierungsarbeiten — an die Bundesversammlung zu gelangen, um ihr ein in jeder Beziehung abgeklärtes Bild geben zu können. Er konnte sich indessen der Einsicht nicht verschliessen, dass die geplanten Verhandlungen mit Frankreich die im Verträge mit Deutschland festgelegten Verpflichtungen der Schweiz kaum mehr wesentlich ändern werden, indem es doch Deutschland und die Schweiz sind, die in der Hauptsache die Last dieses Werkes und die Verantwortung dafür zu tragen haben werden, und die Rolle, die Frankreich dabei zu spielen wünscht, entgegen unserer früheren Erwartung, leider nicht die gleiche Bedeutung haben wird. Ueberdies muss jetzt darauf gehalten werden, dass jede weitere Verzögerung der Inangriffnahme der Regulierungsarbeiten unterbleibt, da sie für die Rheinschifffahrt sehr nachteilige Folgen haben könnte. Nach reiflicher Erwägung ist der Bundesrat zum Schlusse gekommen, dass es sich rechtfertige, entsprechend dem bestimmt geäußerten Wunsche der deutschen Regierung, der Bundesversammlung den Vertrag mit Deutschland ohne Verzug zu unterbreiten und gleichzeitig die Ermächtigung zu erwirken, die Verhandlungen mit Frankreich im gegebenen Zeitpunkt endgültig und ohne Einholung der Genehmigung der Bundesversammlung abzuschliessen.

*

Es ist häufig die Frage aufgeworfen worden, ob es sich eigentlich rechtfertige, für die Regulierung des Rheins beträchtliche Summen auszugeben, wenn es doch eine Frage der Zeit sei, dass Basel an den grossen elsässischen Seitenkanal angeschlossen werde. Die Frage muss unbedingt bejaht werden. Es ist anzunehmen, dass der Bau des Seitenkanals, wenn er überhaupt in seiner ganzen projektierten Länge von Kembs bis nach Strassburg zur Ausführung kommen sollte, sehr lange Zeit in Anspruch nehmen wird. Die Regulierungsarbeiten könnten indessen nach zehn Jahren beendet werden, und schon die nach fünf Jahren erstellten Bauten werden eine wesentliche Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein bewirken. Im oben mitgeteilten „Gutachten“ wird der Nachweis geleistet, dass selbst in der Annahme, dass das Regulierungswerk innerhalb 35 Jahren ganz abzuschreiben wäre, dessen Erstellung sich vom wirtschaftlichen Standpunkt aus rechtfertigen würde.

Ohne die Vornahme der Regulierungsarbeiten müsste der Rhein zwischen Basel und Strassburg immer mehr verwildern und die Flusschifffahrt auf dieser Strecke voraussichtlich in absehbarer Zeit überhaupt aufhören. Die Folge wäre die, dass bis zur endgültigen Eröffnung des Seitenkanals, vielleicht auf Jahrzehnte hinaus, die Schifffahrt nach der Schweiz nur noch auf dem Umwege über den Rhein-Rhonekanal möglich wäre. Dieser Kanal, der bei Hünningen vom Rhein abzweigt und linksrheinisch bis nach Strassburg führt, so wertvolle Dienste er gegenwärtig als Ergänzung der mangelhaften Wasserstrasse des unregulierten Rheins leistet¹⁾, ist aber nur für den Verkehr mit Kähnen von höchstens 300 t Raumgehalt ausgebaut. Die heute auf dem Rhein verwendeten Schiffstypen von 1200 t sind also darauf gar nicht verwendbar. Der Kanal liegt zudem auf französischem Gebiet und untersteht, im Gegensatz zum freien Rhein und dem künftigen grossen Seitenkanal, nicht der Rheinschifffahrtsakte.

*

... Wenn der Bundesrat heute beantragt, durch Genehmigung des mit Deutschland abgeschlossenen Vertrages die Ausführung der Rheinregulierung sicherzustellen, so ersucht er die eidgenössischen Räte im Grunde genommen vorab darum, ein Werk zu vollenden, das Basel-Stadt mit Hilfe eidgenössischer Subventionen und mit eigenen grossen Opfern schon seit Jahren vorbereitet hat. Der Hafen von Basel-Stadt ist bereits zur Hauptsache fertiggestellt und für einen Jahresumschlag von ungefähr $1\frac{1}{2}$ Mill. t eingerichtet. Die Erstellungskosten der Hafenbauten belaufen sich bis heute auf ungefähr 18¹/₂ Mill. Fr.; daran hat die Eidgenossenschaft, mit Einschluss der bis 1931 fällig werdenden Subventionen, über 6 Mill. Fr. beigetragen. Im Vertrauen auf den baldigen Ausbau der Strecke Basel-Strassburg haben sich ferner im Hafen von Basel eine grosse Anzahl von an der Rheinschifffahrt interessierten Firmen mit einem Kapitalaufwand von über 10 Mill. Fr. installiert. Die in den Einrichtungen

¹⁾ Vergl. unsere monatlichen Berichte über die Rheinschifffahrt nach Basel, z. B. Seite 121 letzter Nummer. Red.

und Schiffen angelegten Kapitalien dieser Firmen belaufen sich insgesamt auf rund 30 Mill. Fr. Die Schweizer Schleppschiffahrts-Genossenschaft allein, an der bekanntlich verschiedene schweizerische Kantone beteiligt sind, weist Gebäude und Anlagen im Werte von 2565000 Fr. auf. Diese grossen Kapitalien müssten brach liegen bleiben, wenn die Erstellung des Schifffahrtsweges Basel-Strassburg in Frage gestellt oder auf unbestimmte Zeit verschoben würde.

Die Bundesversammlung steht zweifellos insoweit vor einem Beschluss besonderer praktischer und grundsätzlicher Tragweite, als es sich für die Schweiz darum handelt, zusammen mit zwei fremden Staaten ein Werk auf nichtschweizerischem Gebiet auszuführen und in sehr erheblichem Umfang an dessen Kosten beizutragen. Da indessen von diesem Unternehmen in hohem Masse das Sein oder Nichtsein unserer Rheinschifffahrt abhängt, wäre eine zögernde Haltung kaum zu verantworten. Der Umstand, dass trotz den Erschwernissen, die vorläufig noch der Schifffahrt bis nach Basel entgegenstehen, im Jahre 1927 ein Jahresumsatz von rd. 740000 t im Hafen von Basel, wovon über 513000 t Rheinverkehr, erzielt werden konnte, zeigt wohl deutlich, dass die Schifffahrt nach der Schweiz sich *volkswirtschaftlich rechtfertigt*, darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass die *Erhaltung einer lebenskräftigen Schifffahrt nach Basel nur bei einem baldigen Ausbau der Strecke Basel-Strassburg möglich sein wird*.

Der an dem geplanten Werke am nächsten beteiligte Kanton hat, wie erwähnt, sein besonderes Interesse durch Zusicherung einer Beitragsleistung von 20% bekundet. Das Angebot dieser Beitragsleistung, das uns vom Regierungsrate des Kantons gemacht worden ist, bedarf zwar noch der Genehmigung von Seiten des Grossen Rates und des baselstädtischen Volkes. Es darf aber angenommen werden, dass vor der Beschlussfassung Ihrer Behörde auch diese Genehmigung endgültig erteilt sein wird.

Wir haben oben ausgeführt, warum der Bundesrat nicht glaubte daran festhalten zu sollen, auch andere Kantone als den Kanton Basel-Stadt zu der Finanzierung des Werkes beizuziehen. Die Frage mag indessen noch kurz gestreift werden, ob nicht der Bund wenigstens einen Teil der Kosten auf die direkten Schifffahrtsinteressenten, durch Einführung von Schifffahrtsabgaben, abladen könnte. Abgesehen davon, dass die Erhebung von Schifffahrtsabgaben nach der bestehenden Rheinschifffahrtsakte von 1868 gar nicht zulässig wäre, würde sich deren Einführung unseres Erachtens auch aus der Erwägung nicht rechtfertigen, dass damit die Entwicklungsfähigkeit der Schifffahrt nach der Schweiz, die in weitem Masse die ganze Eidgenossenschaft interessiert, zum vornherein in Frage gestellt würde. Das *grosse nationale Interesse*, das unzweifelhaft mit dem geplanten Werke verbunden ist, scheint uns zu rechtfertigen, den schweizerischen Kostenanteil, in Jahresraten auf zehn Jahre verteilt, à fonds perdu zu leisten. Es wird erforderlich sein, eine erste Quote von etwa 4500000 Fr. bereits in den Voranschlag des Bundes für 1930 aufzunehmen. Hiervon werden dem Bunde im Jahre 1931 vom Kanton Basel-Stadt 20% rückvergütet werden.

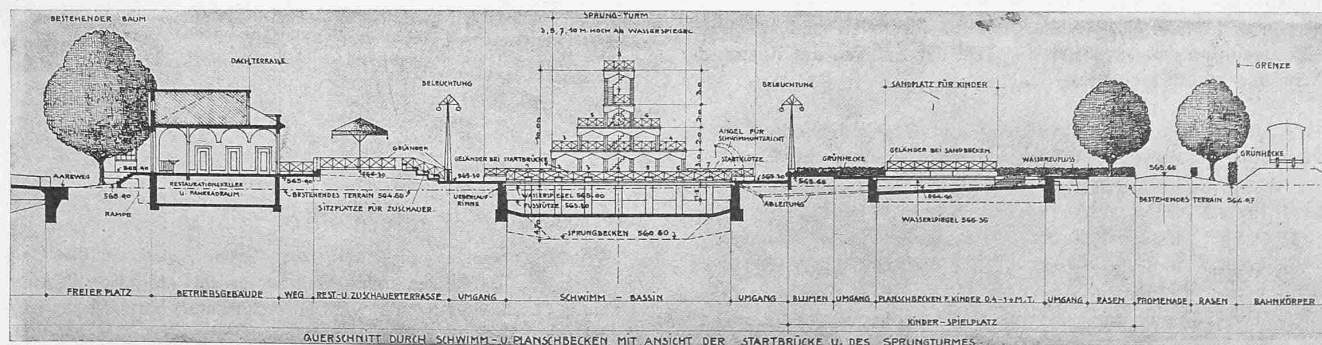
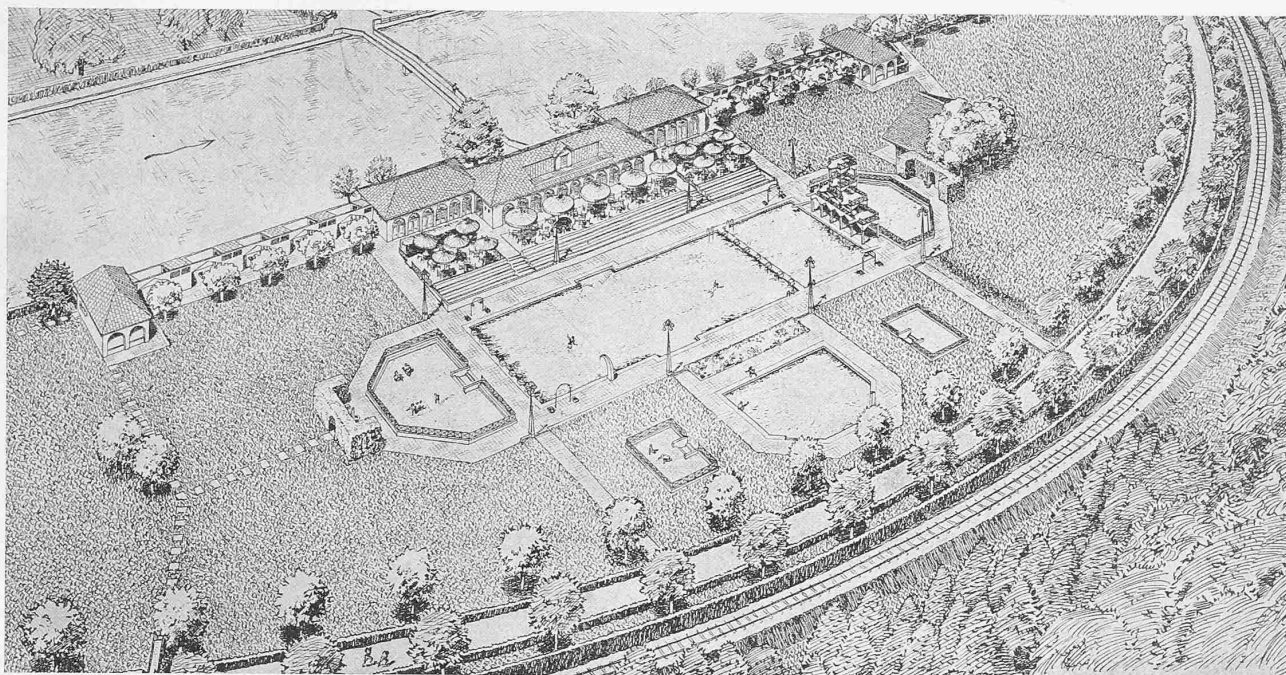
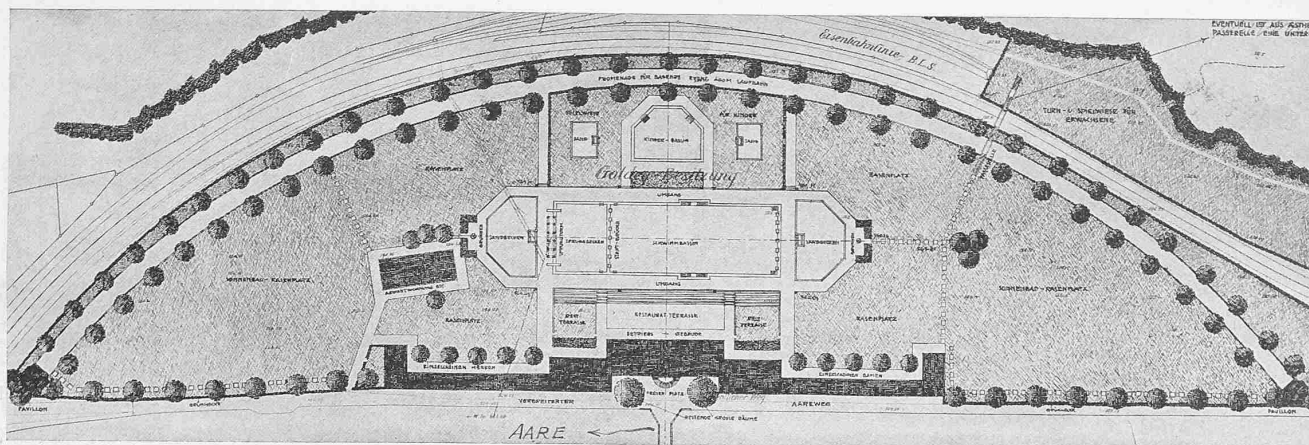
Mit Rücksicht auf die grossen Aufwendungen hat der Bundesrat einen Entschluss erst nach reiflicher und eingehender Prüfung des ihm gestellten Problems gefasst. Er erachtete es als seine Pflicht, der Bundesversammlung die Beteiligung an der Ausführung des Werkes erst zu empfehlen, nachdem er sich Gewissheit verschaffen konnte, dass die der Eidgenossenschaft daraus erwachsenden Lasten tragbar seien.

Wettbewerb für die Erstellung eines offenen künstlichen Schwimmbades in Interlaken.

(Schluss von Seite 118.)

B. Goldey-Besitzung.

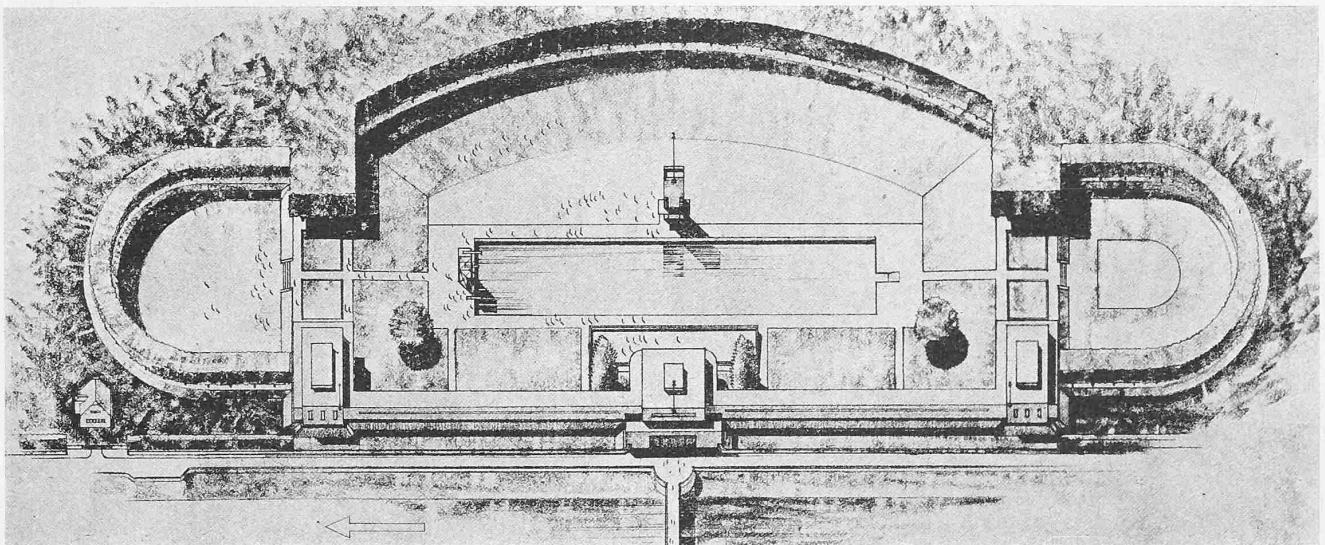
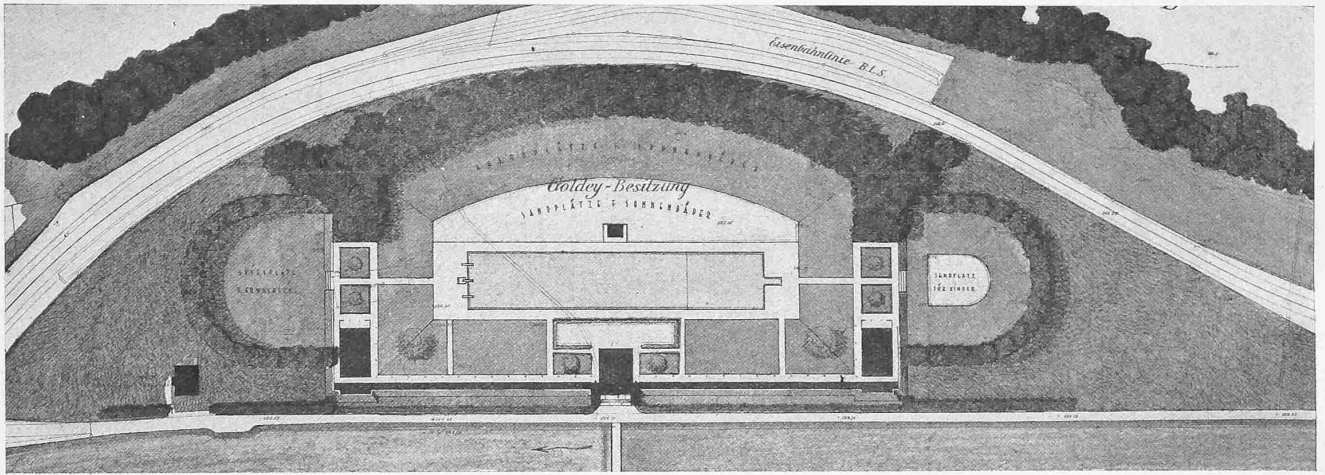
Projekt Nr. 17 „Mekka der Alpen“. Der Entwurf zeigt ein streng symmetrisches, dem Geländerythmus angepasstes Anlage-system, das die Gelände-Eigentümlichkeiten gut ausnützt. Die grossen zusammenhängenden Grundflächen bilden einen wirkungsvollen Kontrast zu der Gebäude- und Bassinanlage. Gut sind die Verkehrswege für Bekleidete und Unbekleidete, ferner die Anordnung des Bassins, besonders des erhöht angelegten Kinderplanschbeckens einschliesslich der Sandplätze. Die vom Verfasser zur Deckung der Bahnlinie vorgeschlagene 400 m lange Promenade unterstreicht vorteilhaft die Geländeformation und bietet noch den erwünschten Vorteil, gegebenenfalls als Laufbahn benützt werden zu können.



I. Preis (1600 Fr.), Entwurf Nr. 17. — Verfasser F. Reiber, Architekt, Zürich. — Lageplan 1:2000, Fliegerbild aus Nordost, Querschnitt 1:600.

Die Einbeziehung des erhöhten Rasenstreifens am Waldrand durch eine Unterführung wird für die Badegäste von besonderem Reiz sein. Die fächerförmig angeordneten niedrigen Kabinenboxen mit dazwischenliegenden Fusswäschen sind mit der übrigen Garderobeanlage gut verbunden. Die beiden Regenunterstände sind ungenügend. Das Planschbecken sollte einer Fusswaschrinne nicht entbehren. Gut gelegen sind die Aborte, die Duschenanlagen, sowie die Verwaltungs- und Restaurationsräume. Die Zuschauertribüne ist gegen das Bassin wenig abgegrenzt. Ein Geländeauftrag als Böschung für Ruhende entlang der Promenade ist zu wünschen.

Projekt Nr. 49 „Jungfraublick“. Der Verfasser bemüht sich mit Erfolg, der Eigenart des Platzes gerecht zu werden und die Umrisslinien der Anlage diesem anzupassen, sowie dessen Vorteile auszunutzen. Geschickt sind Restaurant und Entkleidestellen so angeordnet, dass weder Kreuzungen entstehen, noch das Badeterrain von Nichtbadenden betreten werden muss. Zweckmässig liegen die Bauten am Goldeyweg und die Sonnenplätze gegen den Waldrand, das Bassin in weitem Rahmen umfassend. Die projektierte, weiträumige und schöne Anlage entspricht den gestellten Bedingungen vorzüglich.



II. Preis (1400 Fr.), Entwurf Nr. 49. — Verfasser Arch. A. Koelliker, in Firma Koelliker & Springer, Hannover. — Lageplan 1:2000, Fliegerbild aus Süden.

Projekt Nr. 8 „Licht und Schatten“. Das Projekt zeichnet sich aus durch eine einwandfreie Trennung der Zuschauer vom Badebetrieb. Die Ausbildung des Restaurants mit freiem Blick auf Bassin und Alpen ist reizvoll. Die Entkleidestellen sind zweckmässig angeordnet, doch dürfte die Zahl der Kabinen auf Kosten der Schränke erhöht werden.

*

Nach eingehender Abwägung und Gegenüberstellung dieser verbleibenden Projekte wird folgende Rangordnung aufgestellt:

A. Belvédère-Besitzung:

- I. Preis: Nr. 5, 2000 Fr.
- II. Preis: Nr. 2, 1800 Fr.
- III. Preis: Nr. 34, 1200 Fr.
- IV. Preis: Nr. 42, 1000 Fr.

B. Goldey-Besitzung.

- I. Preis: Nr. 17, 1600 Fr.
- II. Preis: Nr. 49, 1400 Fr.
- III. Preis: Nr. 8, 1000 Fr.

Die Eröffnung der Namen-Couverts ergibt folgende Verfasser:

A. Belvédère-Besitzung:

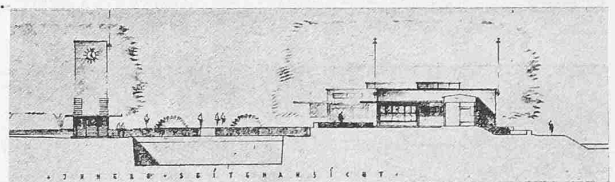
- I. Preis: L. Lüthi mit Dr. Max Lüthi, Arch., Mitarbeiter, Solothurn.
- II. Preis: Hans Hohloch, Arch., Winterthur-Dresden.
- III. Preis: Max Schnyder, Ing., und Ernst Bechstein, Arch., Burgdorf.
- IV. Preis: Franz Scheibler, Arch., und Ernst Peter, Ing., Winterthur.

B. Goldey-Besitzung.

- I. Preis: F. Reiber, Arch., Zürich.
- II. Preis: A. Koelliker, Arch. i. Fa. Koelliker & Springer, Hannover.
- III. Preis: von Sinner & Beyeler, Arch., Bern.

Das Preisgericht:

Rob. Bieri, Th. Häcki,
F. Hiller, W. Hofmann, A. Mühlemann,
K. Indermühle, Max Nowotny.



Entwurf Nr. 49, Querschnitt 1:800.

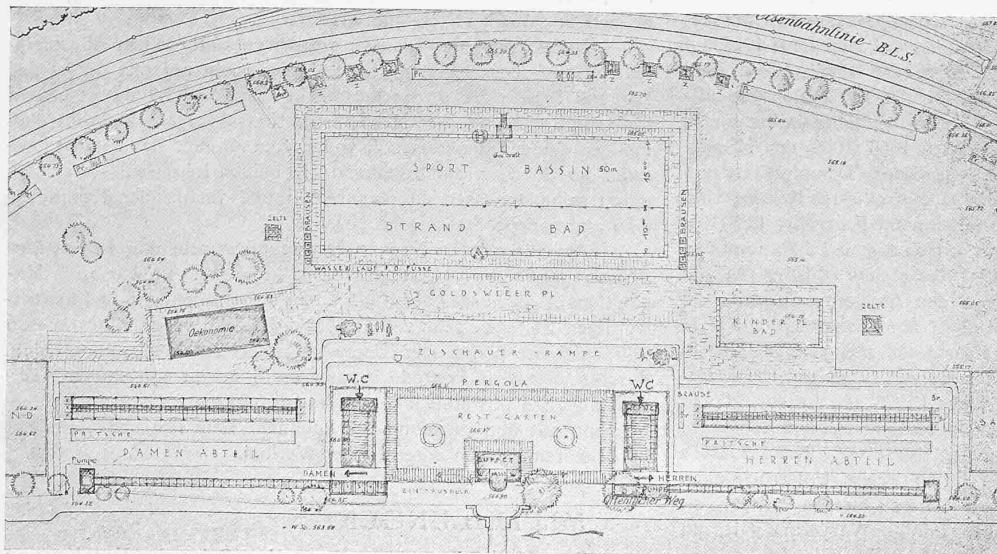
Zur Frage der Bautermine.

[Der Schweizerische Baumeister-Verband hat an die Bauverwaltungen, Bauherren und Architekten das folgende Zirkular versandt, dessen Inhalt uns wichtig genug erscheint, um dem Ersuchen des S.B.V. um Abdruck zu entsprechen. Red.]

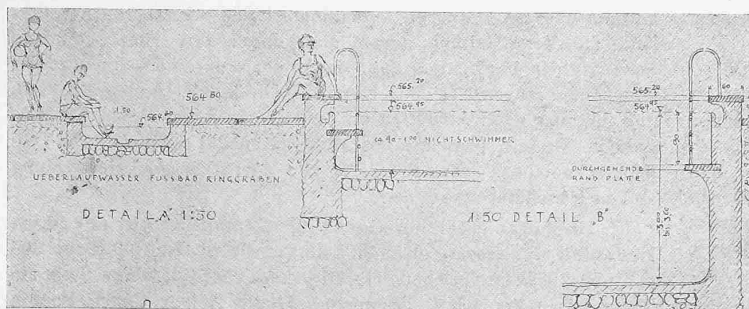
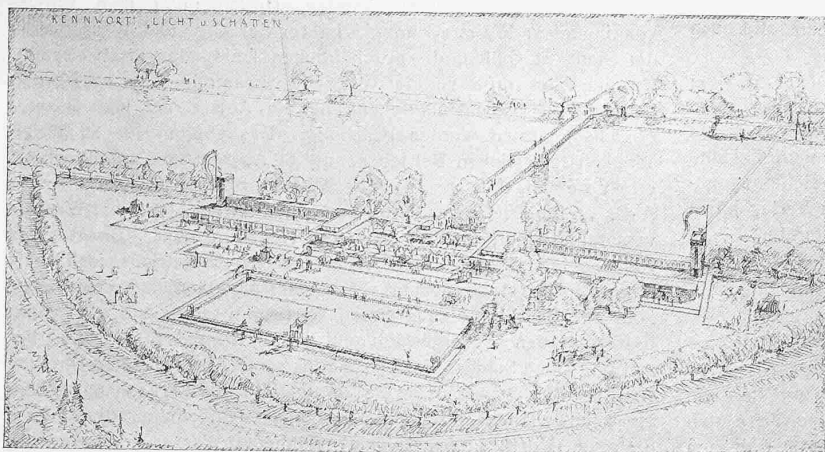
Die Erfahrungen der letzten Zeit legen uns die Pflicht auf, auf einen Misstand hinzuweisen, der sich zu einer immer grössern Gefahr für unser Gewerbe auswächst. Es handelt sich um die ständig kürzer werdenden **Bautermine**. Gewiss hat der hohe Stand der technischen Entwicklung im schweizerischen Baugewerbe die Voraussetzungen geschaffen, Bauarbeiten in kürzern Fristen zu vollenden, als sie früher üblich waren. Dieser Fortschritt brachte eine willkommene Ersparnis der Bauzinsen und wirkte damit belebend auf die Bautätigkeit ein. Es liegt uns fern, hierin Aenderungen herbeizuwünschen. Hingegen kann es dem aufmerksamen Beobachter der Verhältnisse nicht entgehen, dass heute eine Hast im Baugewerbe Platz gegriffen hat, die seine natürliche Leistungsfähigkeit zum Teil weit überschreitet. Die Bautermine, die vielfach vorgeschrieben

WETTBEWERB FÜR EIN SCHWIMMBAD AUF DER GOLDEY-BESITZUNG IN INTERLAKEN.

III. Preis (1000 Fr.), Entwurf Nr. 5. — Verfasser: von Sinner & Beyeler, Architekten, Bern.



Lageplan 1:1500, Fliegerbild aus Nordwest. — Unten: Detail 1:150.



werden, können auch bei Annahme eines rationell gestalteten Betriebes nicht eingehalten werden.

Eine erste Folge dieser verwerflichen Praxis bilden die über-grossen *Bau-Inventarien*, die jede Firma sich beschaffen muss und für die sie dann in Zeiten geringer Beschäftigung keine Verwendung mehr hat. Daraus entstehen Lasten, die schliesslich wieder verteuert auf die Produktion einwirken.

Die ungenügenden Baetermine beeinflussen aber auch die Bauausführung selber; sie muss unter der Hast des Arbeitsbetriebes leiden. Welche Folgen daraus entstehen können, zeigen die bekannten Baukatastrophen in Prag und Frankreich, wo das übereilte *Bautempo* eine Hauptursache der schweren Unglücksfälle gewesen ist. Wir verweisen auf die Feststellungen des Deutschen Beton-

Vereins über die Prager Ereignisse. Auch in der Schweiz zeigen sich die Wirkungen der forcierten Bautätigkeit in vermehrten Unfällen, die vielleicht nur zufällig im Einzelfall nicht grösseren Umfang angenommen haben. Aber auch so erscheinen sie als ernst genug, um zum Aufsehen zu mahnen. Während in den meisten Industrien und Gewerben die Unfälle gesunken oder trotz günstiger Konjunktur wenigstens nicht nennenswert gestiegen sind, weist unser Gewerbe eine starke Erhöhung dieser Zahlen auf. Die Schweiz. Unfallversicherungsanstalt bemerkt dazu in ihren „Ergebnissen der Unfallstatistik der zweiten fünfjährigen Beobachtungsperiode 1923 bis 1927“, dass ein Hauptgrund wahrscheinlich in den beständig kürzer gewordenen Baetermine liege. Die Dinge sind seither noch ärger geworden.

Die überhastete Bauweise bringt ferner den *Arbeitsmarkt* in Unordnung. Vor dem Kriege stunden dem Unternehmer in der Regel die benötigten Arbeitskräfte jederzeit zur Verfügung. Heute ist die Einreise an so viele Vorschriften der in- und ausländischen Behörden gebunden, dass eine vernünftige Verteilung der Arbeiten geradezu sich aufdrängt. Leider berücksichtigen die meisten Bauherren und Unternehmer diese Schwierigkeiten nicht genügend, weshalb es unsere Pflicht ist, alle Interessenten auf den Ernst dieser Situation aufmerksam zu machen.

Dass schliesslich auch den *klimatischen Verhältnissen* Rechnung getragen werden muss, hat der vergangene Winter wieder denen in Erinnerung gebracht, die den ausgesprochenen Saisoncharakter unseres Gewerbes vergessen und glauben, man könne Sommer und Winter im gleichen Tempo drauflos bauen.

Gestützt auf die vorgehenden Erwägungen bitten wir alle Bauherren und Architekten, die Baetermine so festzusetzen, dass genügend Zeit für eine sachgemässe Arbeitsausführung verbleibt. Ausreichende Zeit muss aber auch für die *Berechnung* der Eingabepreise gewährt werden; überhaupt soll die Vergabe von Bauarbeiten auf Grundlage der unveränderten Normalien und unter Beobachtung gesunder Submissionsgrundsätze erfolgen. Viele Bauherren und Architekten ändern die Vertragsunterlagen, besonders auch die Zahlungsfristen und verlangen oder nehmen dazu noch Preiseingaben entgegen, die häufig nicht einmal die Unkosten des Unternehmers decken.

Wir hoffen, dass die Verwaltungen, Bauherren und Architekten mithelfen werden, wieder gesündere Verhältnisse im Baugewerbe zu schaffen. Dazu gehört, dass die nötige Zeit zur Berechnung und Ausführung der Arbeiten gelassen und dem Unternehmer Preise bezahlt werden, die im Verhältnis zu den verlangten Leistungen stehen. Beides ist heute *nicht* vorhanden und zwar zum Schaden der gesunden Entwicklung des Baugewerbes, in dem ein erheblicher Teil unserer Bevölkerung den Lebensunterhalt verdienen muss.

Für den Schweiz. Baumeister-Verband:

W. Buchser
Mitglied der Zentralleitung.

J. Paillard
Sekretär.

Dr. Cagianut
Zentralpräsident.

Dr. Fischer.
Sekretär.