

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 59/60 (1912)
Heft: 3

Artikel: Zum Gotthardvertrag
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-30020>

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: 17.05.2025

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

nung ist der Dachstock nicht berücksichtigt, weshalb die Baukosten höher zu stehen kommen, auch der Voranschlag für die Kosten der Turnhalle reicht nicht aus.

Projekt Nr. 7 „Sparsam“. Der Turnplatz ist zu schmal. Eine Verschiebung des zwischen die Baulinien eingezwängten Gebäudes ist bei dem angenommenen Grundrisse nicht möglich. Die seitwärts angelegten Haupteingänge führen ins Untergeschoss, was als Mangel bezeichnet werden muss. Die Weiterführung der Treppen ins Erdgeschoss und in den ersten Stock ist nicht befriedigend. In bezug auf Garderoben und Abtritte im Untergeschoss sind ähnliche Aussetzungen zu machen, wie bei Projekt 4 „Mues geht über Suppe“. Die Verlegung der Heizung unter die Turnhalle ist nicht empfehlenswert, sie bedingt auch höhere Kosten. Der Zwischenbau ist stark eingeeengt. Die Dachlösung der Turnhalle mit den seitlichen Schächten ist unannehmbar. Die langgestreckten Korridore bewirken, dass dieser Entwurf den grössten Kubikinhalt aufweist. Für die Bebauung des städtischen Landes ist ein geschlossener Block vorgesehen, was im Gebiete der offenen Bebauung unzulässig ist.

Gestützt auf diese Prüfung der Entwürfe bestimmt das Preisgericht folgende Rangordnung:

1. Rang: Projekt Nr. 2 „Vorbahnhof“ (schwarz).
2. „ „ „ 5 „Drei- oder vierstöckig?“, Projekt A.
3. „ „ „ 3 „Vorbahnhof“ (braun).
4. „ „ „ „ex aequo“ Projekt Nr. 1 „Kastanienblüte“.
4. „ „ „ „ „ 4 „Mues geht über Suppe“.
5. „ „ „ „ „ Projekt Nr. 6 „Drei- oder vierstöckig?“, Projekt B.
6. „ „ „ „ „ 7 „Sparsam“.

Nach Artikel 11 des Wettbewerbsprogrammes steht dem Preisgerichte eine Summe von 6500 Fr. zur Verfügung. Davon erhält jeder Verfasser eines programmgemässen Entwurfes zum voraus 600 Fr., sodass dem Preisgerichte 4100 Fr. zur Prämierung der besten Arbeiten zur Verfügung stehen. Ein Bewerber darf nur einmal ausgezeichnet werden.

nommene Summe von 1300 Fr. für den Verfasser des im 2. Range stehenden Projektes demnach nicht zur Auszahlung gelangen darf, beschloss das Preisgericht, vor Oeffnung der weitem Umschläge, den Rest der zur Verfügung stehenden Summe folgendermassen zu verteilen:

Zwei Geldpreise von je 1000 Fr. den Projekten Nr. 1 „Kastanienblüte“ und Nr. 4 „Mues geht über Suppe“ und ein Geldpreis von 500 Fr. dem Projekte Nr. 7 „Sparsam“. Die Oeffnung dieser Umschläge ergab als Verfasser

von Projekt Nr. 1 „Kastanienblüte“, Knell & Hässig in Zürich II,
 „ „ „ 4 „Mues geht über Suppe“, Karl Hover in Zürich V,
 „ „ „ 7 „Sparsam“, Bollert & Herter in Zürich I.

Das Ergebnis des Wettbewerbes ist demnach folgendes:

1. Rang: Projekt Nr. 2 „Vorbahnhof“ (schwarz), 1600 Fr., Gebr. Bräm.
2. „ „ „ 5 „Drei- oder vierstöckig?“, Projekt A, ohne Geldpreis, Gebrüder Bräm.
3. „ „ „ 3 „Vorbahnhof“ (braun), ohne Geldpreis, Gebr. Bräm.
4. „ „ „ „ex aequo“ Projekt Nr. 1 „Kastanienblüte“ 1000 Fr., Knell & Hässig.
4. „ „ „ „ „ 4 „Mues geht über Suppe“, 1000 Fr., Karl Hover.
5. „ „ „ „ „ Projekt Nr. 6 „Drei- oder vierstöckig?“, Projekt B, ohne Geldpreis, Gebr. Bräm.
6. „ „ „ „ „ 7 „Sparsam“, 500 Fr., Bollert & Herter.

Das Preisgericht empfiehlt, der weitem Bearbeitung das Projekt Nr. 2 „Vorbahnhof“ (schwarz) zugrunde zu legen, da die gerügten Mängel nicht wesentlicher Natur sind und die Kosten leicht reduziert werden können.

Zum Schlusse gibt das Preisgericht seinem Befremden darüber Ausdruck, dass von einem Bewerber bei einem auf vier Bewerber beschränkten Wettbewerbe unter zwei Kennzeichen mit getrennten Umschlägen vier Entwürfe eingereicht wurden.

Zürich, den 8. Juni 1912.

Das Preisgericht,

Der Präsident: Dr. E. Klöti, Stadtrat.

Die Mitglieder:

Fr. Fissler, Stadtbaumeister. Max Häfeli, Architekt.
 Werner Pfister, Architekt. Fr. Wehrli, Architekt.

Der Sekretär: Beda Enderli, Bausekretär.

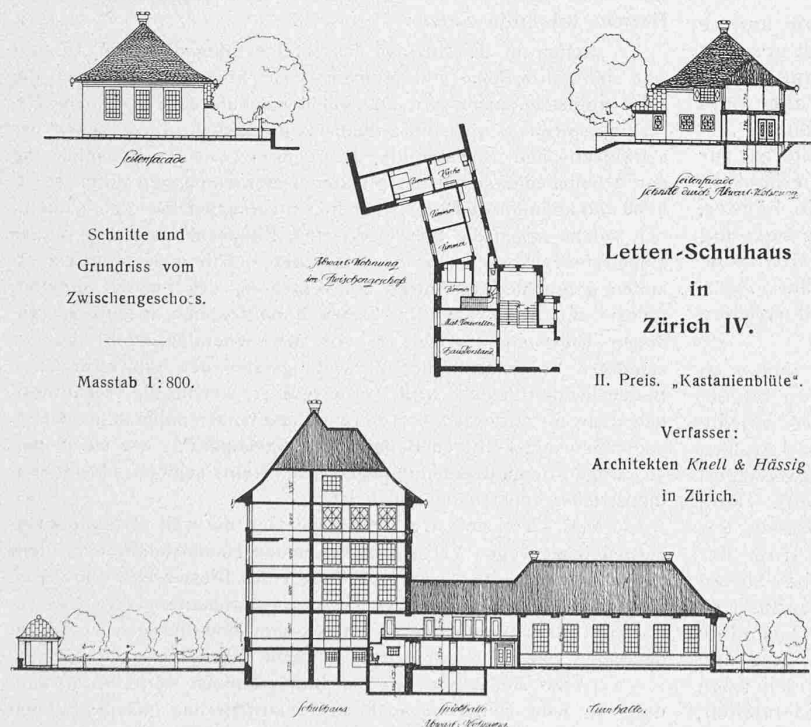
Zum Gotthardvertrag.

Das italienische Parlament hat Ende Juni d. J. den Gotthardvertrag gutgeheissen, und damit ist dieser von einer der Vertragsseiten, d. h. von den beiden subventionierenden fremden Staaten ratifiziert. An der schweiz. Bundesversammlung ist es nun, ihrerseits zu prüfen, und über Annahme oder Ablehnung zu beschliessen. Vorläufig liegt nur eine Aeusserung von 116085 Schweizerbürgern vor, die mit aller Entscheidung und mit Gründen, welchen wir beipflichten, bei der Bundesversammlung gegen seine Annahme von Seiten der Schweiz Einsprache erheben.

Sache der politischen Presse und der unabhängig urteilenden Vertreter der 116085 Bürger, die in dem Vertrag eine Verletzung unserer Unabhängigkeit sehen, wird es sein, diesen Standpunkt zur Geltung zu bringen, und man darf erwarten, dass sie frei und entschieden auftreten werden, mit dem Bewusstsein, dass es für eine gute Sache geschieht.

Wir selbst sind natürlich nicht im Falle, in die politische Diskussion einzugreifen, da wir aus dem Rahmen eines technischen — wenn auch ausdrücklich schweizerischen — Fachblattes nicht heraustreten können.

Immerhin enthält der Vertrag einen Punkt, der speziell mehrere unserer technischen Industriezweige betrifft und für diese in hohem Grade gefährlich ist, auf den wir bereits in Band LIX, Seite 193 und 301 hingewiesen



Letten-Schulhaus
in
Zürich IV.

II. Preis. „Kastanienblüte“.

Verfasser:

Architekten Knell & Hässig
in Zürich.

Das Preisgericht einigt sich auf folgende Verteilung der Preissumme:

1. Preis 1600 Fr. dem Projekte Nr. 2 „Vorbahnhof“ (schwarz);
2. Preis 1300 Fr. dem Projekte Nr. 5 „Drei- oder vierstöckig?“, Projekt A; zwei Preise von je 600 Fr. den Projekten Nr. 1 „Kastanienblüte“ und Nr. 4 „Mues geht über Suppe“.

Die Oeffnung der Umschläge ergab als Verfasser von Projekt Nr. 2 „Vorbahnhof“ (schwarz) Gebrüder Bräm in Zürich, von Projekt Nr. 5 „Drei- oder vierstöckig?“, Projekt A, Gebrüder Bräm in Zürich.

Nachdem sich somit ergeben hatte, dass die im 1., 2., 3. und 5. Range stehenden Projekte denselben Verfasser haben, die ange-

haben und heute kurz zurückkommen müssen, da seine Bedenklichkeit neuerlich bestritten worden ist.

Eine undatierte Korrespondenz in der „Neuen Zürcher Zeitung“ vom 4. Juli, deren Herkunft jedoch unverkennbar ist, behandelt die Eingabe der 116085 stimmberechtigten Schweizer in geradezu wegwerfender Weise. Ob es für einen Anonymus angezeigt sei, sich dermassen aufs hohe Ross zu setzen, um das Ergebnis von Verhandlungen zu verteidigen, die durch sehr zu bedauernde Fehler unsererseits veranlasst wurden, und in deren Verlauf wir Zeuge von Vorkommnissen waren, die noch heute jeden Schweizer tief empören müssen¹⁾ — das zu beleuchten und daraus die Konsequenzen zu ziehen müssen wir wie gesagt der politischen Presse überlassen.

Wir kommen auf den Punkt zurück, der uns interessiert. In der erwähnten Korrespondenz findet sich der Satz:

„Eine ganz gefährliche Verpflichtung soll aber noch die Zusatzbestimmung IV enthalten, welche lautet: *„Für den Fall, dass aus Anlass einer später Elektrisierung der Gotthardbahn Materialbestellungen notwendig werden, erklärt die Schweiz, dass die Schweizerischen Bundesbahnen in Ansehung dieser Lieferungen an ihrer bisherigen Uebung festhalten und einen allgemeinen, der Industrie aller Länder zugänglichen Wettbewerb eröffnen werden. Hinsichtlich der sonstigen Materialbestellungen für die Gotthardbahn erklärt die Schweiz, nicht die Absicht zu haben, in dem derzeitigen Verfahren der Schweizerischen Bundesbahnen eine Aenderung eintreten zu lassen.“* Glauben die an Lieferungen für die Bundesbahnen interessierten schweizerischen Firmen wirklich, die Verwaltung der schweizerischen Bahnen werde so gewissenlos sein und die Verantwortlichkeit dafür tragen wollen, wichtige Konkurrenzausschreibungen auf das Inland zu beschränken, um den Offerten der schweizerischen Firmen ohne weiteres preisgegeben zu sein?“

Dass die Schweizerischen Bundesbahnen wie andere Abteilungen der Bundesverwaltung auch in Zukunft genötigt sein werden, ihren Bedarf an einzelnen Lieferungen aus dem Auslande zu beziehen, ist selbstverständlich, aber dass die Schweiz durch einen Staatsvertrag sich für immer verpflichtet, die „Industrie aller Länder“ ohne weiteres zur Konkurrenz einzuladen, ist geradezu eine Ungeheuerlichkeit, besonders in Anbetracht des Umstandes, dass die Länder, d. h. in diesem Fall unsere Nachbarländer, bei Vergebung von Lieferungen oder Arbeiten für den Staat und öffentliche Verwaltungen den Wettbewerb auswärtiger Bewerber grundsätzlich ausschliessen, wie die schweizerischen Industriellen das täglich erfahren.²⁾

Die Bundesbahnverwaltung wird und muss immer in der Lage sein, von Fall zu Fall sich ein Urteil zu bilden, ob die Offerten der schweizerischen Firmen preiswürdig sind, und sich wenn nötig auch aus andern Ländern Offerten zu verschaffen, aber ohne dafür von staatswegen zu einer allgemeinen Konkurrenz verpflichtet zu sein. Denn wie würde es kommen, wenn ausländische Weltfirmen, wie schon dagewesen, in der Absicht, einige der trotz der vielen erschwerenden Verhältnisse nur dank ihrer bewährten Qualitätsarbeit noch blühenden schweizerischen Industrien aus dem Felde zu schlagen, d. h. aus taktischen Gründen, weit unter den reellen Preisen offerieren würden? Würden die, leider nur nach fiskalischen Beweggründen urteilenden Schweiz. Bundesbahnen solcher Verlockung widerstehen, insonderheit wenn das Offert durch den Gesandten des betreffenden Landes mit dem Staatsvertrag in der Hand im Bundeshause empfohlen würde?

¹⁾ Wir erinnern nur daran, dass in unbegreiflich unbedachter Weise der Rückkauf der Gotthardbahn angekündigt wurde, bevor das Verhältnis zu den Subventionsstaaten geregelt war! Sodann, dass, nachdem man uns auf bezügliche Anfragen volle vier Jahre ohne Antwort liess, die endlich erfolgte Gegenäusserung von unsern mit der Führung der Verhandlungen betrauten höchsten Magistratspersonen sofort (sozusagen unbesehen) mit Dank und zustimmend entgegengenommen wurde!!

²⁾ Vrgl. z. B. Brückenvergebung am Diepoldsauer Durchstich, Bd. LIX unter «Miscellanea» Seite 83 und «Vereinsnachrichten» Seite 85.

Die Verwaltung der Bundesbahnen hätte dann nach Ansicht des eingangs genannten Korrespondenten nicht „gewissenlos“ gehandelt. Sie hätte für diesmal, sofern die Lieferung nicht entsprechend minderwertig ausfallen sollte, ein gutes Geschäft gemacht. Ob schweizerische Industrie dabei zugrunde geht, was kümmert das sie? Sie wäre im Gegenteil für später der Gefahr enthoben, „ihren Offerten preisgegeben zu sein.“

Wir aber sind der Meinung, dass jeder, der Einblick in die Verhältnisse hat und dem nicht ein vorübergehender möglicher Scheinprofit der Bundesbahnkasse über den Schutz unserer Industrie und über die Ehre des Schweizernamens geht, mit seiner ganzen Person dafür eintreten muss, dass ein solcher Paragraph nicht in einem von der Schweiz zu unterzeichnenden Staatsvertrage Aufnahme finde.

Die schweizerische Maschinen-Industrie und die schweizerische Landesausstellung in Bern 1914.

Einen der Hauptverhandlungs-Gegenstände der Generalversammlung des Vereins schweizerischer Maschinen-Industrieller, die am 13. Juni in Arbon abgehalten wurde, bildete die Beteiligung der Maschinen-Industrie an der schweizerischen Landesausstellung. Die Generalversammlung war darin einig, dass die Maschinen-Industrie im allgemeinen von einer Mitwirkung bei der Ausstellung geschäftliche Förderung nicht zu erwarten hat, dass also für ihre Entschlussfassung ideelle Erwägungen ausschlaggebend sein müssen. Angesichts vielfacher, der Industrie unseres Landes schädlicher Erscheinungen und Vorgänge im öffentlichen Leben war aber die Neigung gross, der Ausstellung fern zu bleiben.

Wir entnehmen über den Verlauf der Sitzung einem uns von dem Vereinssekretariat zur Verfügung gestellten Bericht folgende Sätze:

„Schon in der Sitzung des Vereinsvorstandes vom 15. Juni war eine ganze Reihe von Momenten zur Sprache gekommen, die zum Protest herausfordern: Mangelnder Schutz der Persönlichkeitsrechte, soweit es sich um Arbeitswillige handelt, Einseitigkeit der schweizerischen Sozialpolitik, Fabrikgesetzrevision, Beeinflussung der Arbeitsbedingungen der privaten Unternehmungen durch staatliche und kommunale Betriebe, endlich diverse Beschwerden, namentlich solche gegen die Schweizerischen Bundesbahnen. Ein seither eingetretenes Ereignis hat das Mass der Misstimmung zum Ueberlaufen gebracht: der Antrag auf Vergebung des zweiten Simplontunnels durch die Schweizerischen Bundesbahnen an eine ausländische Unternehmung, wie er von der Generaldirektion und der ständigen Kommission des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen gestellt wird.¹⁾ Die Redner, welche die Verhältnisse beleuchteten, äusserten sich entrüstet und fanden dabei allgemeinen, spontanen und kräftigen Beifall, eine Akklamation, wie sie in den so ruhigen Generalversammlungen des Vereins schweiz. Maschinen-Industrieller sonst nicht üblich ist.

Man sagte sich u. a.: Noch hat sich die weit verbreitete Unzufriedenheit wegen Vergebung des neuen Hauensteintunnels nicht gelegt. Heute soll die Fertigstellung eines Riesenwerkes ins Ausland vergeben werden, dessen Hauptschwierigkeiten von schweizerischen Unternehmern überwunden worden sind und mehr als einem derselben einen vorzeitigen Tod gebracht haben.“

„Wenn die Schweizerischen Bundesbahnen weiterhin so handeln, so wird seinerzeit auch die Elektrifizierung unserer Bahnen ins Ausland vergeben werden. Welche Zukunft erwartet da die schweizerischen Unternehmer, die schweizerische Industrie, die sowieso unter ausnahmsweise schweren Bedingungen arbeitet und all die Ingenieure und Techniker, welche die Schweiz ausbildet, wohl nicht, damit sie dem Auslande dienen, und welche Zukunft erwartet endlich die Schweizerischen Bundesbahnen selbst, deren Rendite mit von der Entwicklung der Schweizerischen Industrie abhängt.“

„Die Landesausstellung, obwohl ein Zusammenhang zwischen ihr und den in der Generalversammlung des Vereins schweizerischer Maschinen-Industrieller erörterten Beschwerdepunkten an sich nicht

¹⁾ Siehe unsere Mitteilung über „Ausbau des zweiten Simplontunnels“ auf Seite 24 der letzten Nummer.