

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 97/98 (1931)
Heft: 10

Wettbewerbe

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

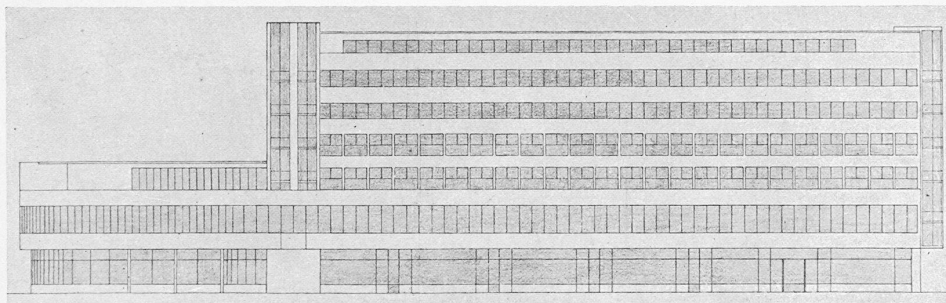
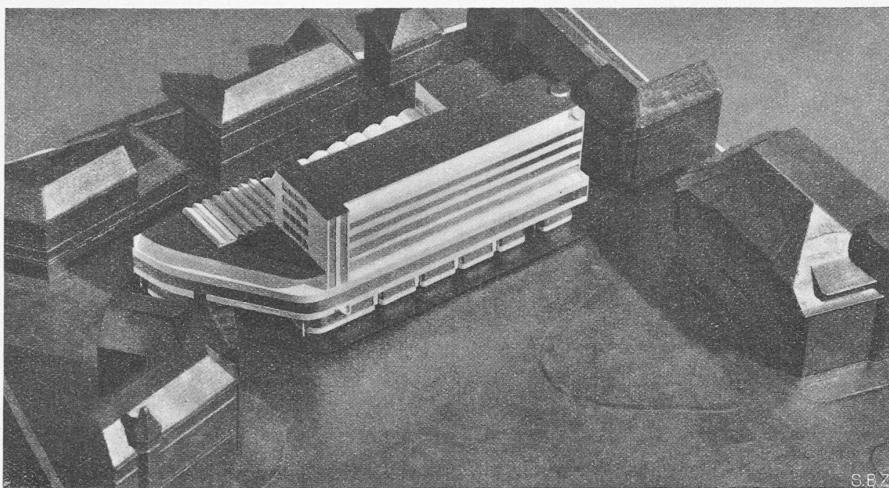
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.05.2025

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

WETTBEWERB FÜR EIN GEWERKSCHAFTSHAUS AM HELVETIAPLATZ, ZÜRICH.

5. Rang, Entwurf Nr. 70. — Architekten K. Egender und Ernst F. Burckhardt in Zürich.



Modellbild aus Westen; darunter Fassade am Helvetiaplatz, Masstab 1 : 600.

Treppe und Warenaufzug, fehlen. Die Treppe zu den Gewerkschaftsräumen und dem kleinen Saal ist in den Abmessungen zu gering; sie ist zugleich als Nottreppe für die höher gelegenen Logiergeschosse vorgesehen, was im Betrieb nicht angängig ist. — Die äussere Gestaltung des Projektes mit horizontaler Lagerung ist gut durchgebildet. Kubikinhalt 44600 m³.

Entwurf Nr. 64 „Tag“. Sämtliche Säle mit geräumigem Vorraum und Garderoben und das Restaurant sind im Erdgeschoss in zweckmässiger Weise zusammengelegt. Die übrigen Räume sind in einem achtgeschossigen Hochbau untergebracht mit vertikaler Trennung der beiden Raumgruppen: Logier- und Gewerkschaftsräume. Einen Nachteil bildet insbesondere die Verlegung der Gewerkschaftsräume auf so viele Geschosse. Die Lage der Küche im Untergeschoss ist ungünstig. Die Anordnung der Toiletten mit gleichem Eingang für beide Geschlechter ist abzulehnen. Die Heizung mit Kohlenraum liegt ebenfalls ungünstig. — Ein Gebäude mit neun Geschossen und 26 m Höhe übersteigt das zulässige Mass wesentlich. Die an sich gute Behandlung der Baumasse verliert durch die angestrebte, aber etwas gesuchte Trennung der Raumgruppen in ihrer äusseren Erscheinung. Kubikinhalt 47300 m³.

*

Die Zahl der Entwürfe, die wesentliche Verstösse gegen das Baugesetz aufweisen, ist auffallend gross. Die Frage, ob solche Entwürfe überhaupt zur Beurteilung zuzulassen seien, wurde vom Preisgericht bejaht, aus der Erwägung heraus, dass nach §§ 148 und 149 des Baugesetzes der Stadtrat und der Regierungsrat berechtigt sind, unter gewissen Voraussetzungen Abweichungen vom Baugesetz ausnahmsweise zuzulassen. Das Preisgericht hat bei der Aufstellung der Rangfolge der Projekte nicht ausser acht gelassen, dass manche Bewerber sich die Lösung der Aufgaben durch Abweichungen vom Baugesetz wesentlich erleichterten. Die wesentlichste Abweichung vom Baugesetz besteht in der Projektierung von Hochhäusern. Das Preisgericht hält dafür, dass sich die Schaffung eines Hochhauses auf diesem Platze nur dann rechtfertigt,

wenn die städtebaulichen Voraussetzungen dazu vorhanden wären. Diese Voraussetzungen fehlen; im Gegenteil ist ein gelagerter, niedriger Baukörper einer vertikal entwickelten Baumasse an dieser Stelle vorzuziehen.

Auf Grund der vorgenommenen einlässlichen Prüfung der in engerer Wahl verbliebenen Entwürfe schreitet das Preisgericht zur Festsetzung der Rangfolge. In den I. Rang stellt es mit Mehrheit den Entwurf Nr. 30, Kennwort „2533“, während eine Minderheit von drei Mitgliedern (Braillard, Herter, Salvisberg) den Entwurf Nr. 55, Kennwort „Greulich“, vorziehen wollte. Im übrigen gelangte das Preisgericht zu folgender Rangordnung:

1. Rang: Entwurf Nr. 30,
2. Rang: Entwurf Nr. 55,
3. Rang: Entwurf Nr. 38,
4. Rang: Entwurf Nr. 15,
5. Rang: Entwurf Nr. 70.

Das Preisgericht stellt fest, dass allen prämierten Projekten noch wesentliche Mängel anhaften; es kann aus diesem Grunde keinem Entwurf einen ersten Preis erteilen und ihn als Grundlage für die Ausführung empfehlen. Es beschliesst, folgende Preise auszusetzen:

- | | |
|----------|----------|
| 1. Rang, | 4000 Fr. |
| 2. Rang, | 3600 Fr. |
| 3. Rang, | 3200 Fr. |
| 4. Rang, | 2800 Fr. |
| 5. Rang, | 2400 Fr. |

Das Preisgericht empfiehlt dem Gewerkschaftskartell Zürich den Ankauf der beiden Entwürfe Nr. 23, Kennwort „1357“, und Nr. 77, Kennwort „1930/31“, zum Preise von je 1000 Fr.

Die Eröffnung der die Namen der prämierten Entwürfe enthaltenden Umschläge ergibt:

1. Rang, Walter Fischer, Architekt, Zürich; Mitarbeiter Karl Zink, Architekt, Zürich.
 2. Rang, Kündig & Oetiker, Architekten, Zürich.
 3. Rang, Gebrüder Bräm, Architekten, Zürich.
 4. Rang, Albert Maurer, i. Fa. Vogelsanger & Maurer, Arch. in Zürich.
 5. Rang, Karl Egender und Ernst F. Burckhardt, Architekten, Zürich.
- Ankäufe: Aeschlimann & Baumgartner, Zürich.
Witzig & Begert, Architekten, Zürich.

Das Preisgericht:

Stadtpräsident Dr. E. Klöti, Stadtrat J. Baumann,
M. Braillard, Arch., H. Herter, Stadtbaumeister,
Prof. O. Salvisberg, O. Schade, Arch.,
C. Wyss, Gewerkschaftssekretär,
Sekretär: Dr. H. Hug.

NACHTRAG.

Von den auf den folgenden Seiten (ausnahmsweise) noch gezeigten zwei nicht prämierten Entwürfen ist Nr. 64 vom Preisgericht in engster Wahl noch beurteilt worden; die bezügliche Kritik ist in obigem Auszug aus dem Jury-Bericht enthalten.

Die Gesamtheit der übrigen Entwürfe bot ein nicht gerade interessantes Bild von Sihlporten-Monumentalität, wobei auf dem reichlich komplizierten Grundstück die verlangten Räume tant bien que mal hinter den obligaten Horizontalgesimsen oder Vertikalstreifen untergebracht wurden. Ohne Streben nach Vollständigkeit bilden wir hier noch zwei Beispiele einer sehr kleinen Zahl von Entwürfen ab, die Vereinsräumlichkeiten und Hotelbetrieb scharf trennen, und damit zu einer sauberen Durchorganisation des Baublocks kommen, die systematisch wirkt, aber den Nachteil baugesetzwidriger Höhen nach sich zieht.

Es würde gewiss im Interesse aller Beteiligten liegen, wenn man sich bei künftigen Wettbewerben von Anfang an ausdrücklich mit der Behörde darüber einigen könnte, bis zu welcher Höhe gebaut werden darf, besonders in solchen Fällen, bei denen es ohne Ausnahmegewilligungen ohnehin nicht abläuft. P.M.

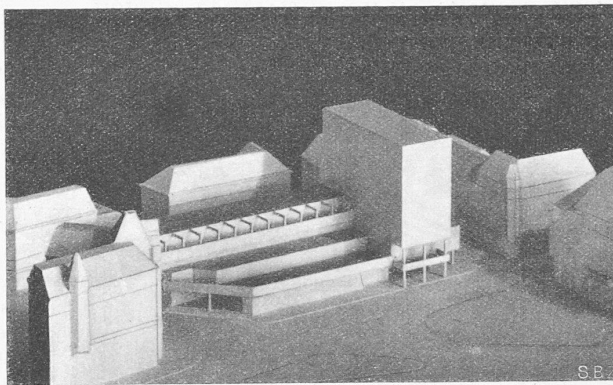
*

Reproduktions-technische Anmerkung. Mit einziger Ausnahme von Nr. 62 waren alle in voriger und dieser Nummer gezeigten Entwürfe so sauber und korrekt in *Tusch* oder *scharfen Bleistiftstrichen* auf weisses Papier gezeichnet, dass es möglich war, darnach so schöne und deutlich lesbare *Strich-Clichés* zu machen, wie dies leider selten der Fall ist. Auch eine gute, ungeschminkte Zeichnung, ohne Effekt-Tönung, gehört zur neuen Sachlichkeit; überdies liegt diese, im Hinblick auf die Veröffentlichung, *vorbildliche Darstellungsart* im Interesse der Leser wie der Projektverfasser selber.

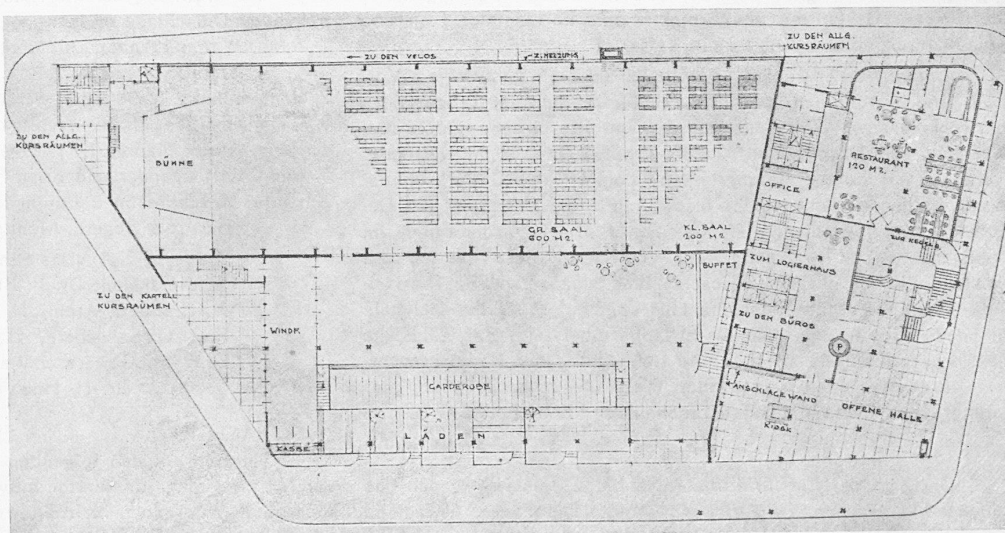
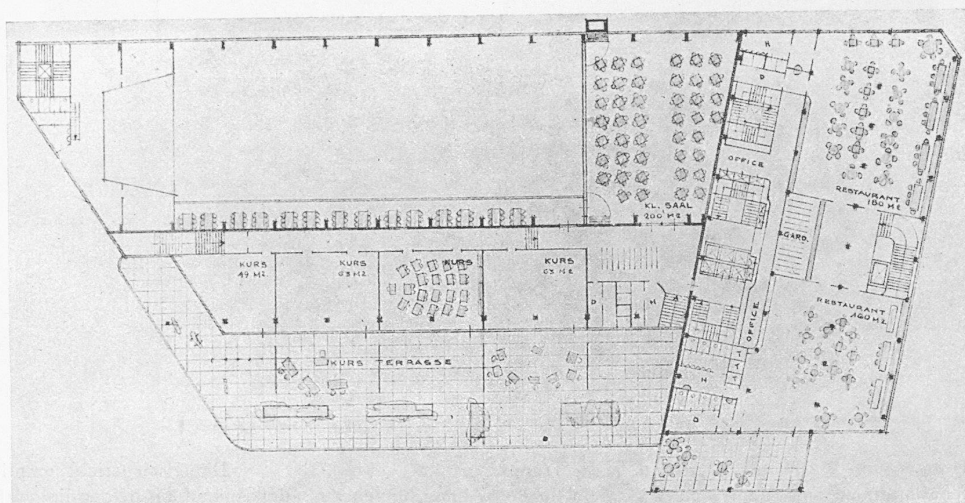
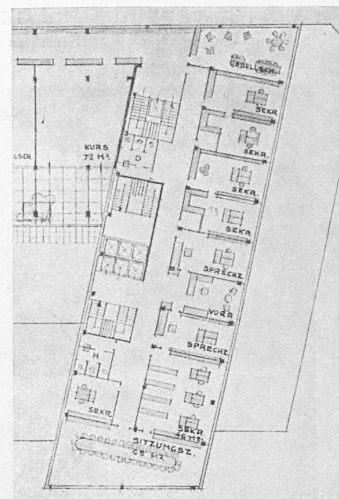
Funktionelle Baukunst.

Am 14. Februar 1931 sprach Prof. Dr. W. Gropius anlässlich der Eröffnung der Ausstellung „Neues Bauen“ (14. Februar bis 15. März; vergl. S. 97 f. d. Bds.) im Kunstgewerbemuseum Zürich über „Funktionelle Baukunst“. Wir können uns mit dem Bericht kurz fassen, da der Vortrag nichts enthielt, was nicht schon früher von anderer Seite, besonders auch in der „Schweiz. Bauzeitung“ gesagt worden wäre. Doch liegt gerade darin die beste Bestätigung für die Objektivität der gegenwärtigen Bauprobleme: es handelt sich eben nicht um die Marotten und mehr oder weniger geistreichen Theorien Einzelner, sondern um objektive Gegebenheiten, bei deren Ueberlegung jeder, der sich überhaupt die Mühe nimmt sie durchzudenken, zu den ungefähr gleichen Ergebnissen kommen muss. Prof. Gropius verstand es, anhand vorzüglich gewählter Lichtbilder in einer von jedem Sektendoktrinarismus freien, einfachen Art den Unterschied zwischen der von der äusseren Erscheinung ausgehenden Architektur der letzten Jahrzehnte und der „funktionellen“ Architektur herauszuarbeiten, die nichts anderes sein will als die unmittelbare Gestaltung von Lebensvorgängen.

Es dürfte für verschiedene Zuhörer, besonders unter den jüngern Architekten, eine Ueberraschung gewesen sein, mit welcher unbefangener Selbstverständlichkeit Prof. Gropius die *ästhetische Komponente* auch der modernen Baukunst nicht nur so *nebenher* gelten liess, sondern ganz ausdrücklich unterstrich. Was wir hier

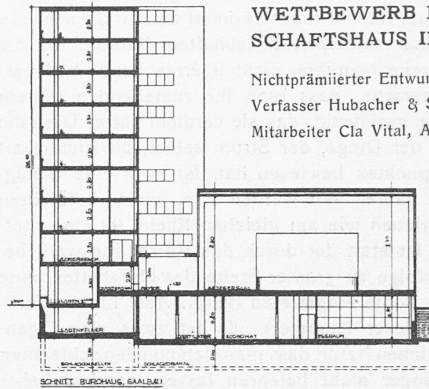
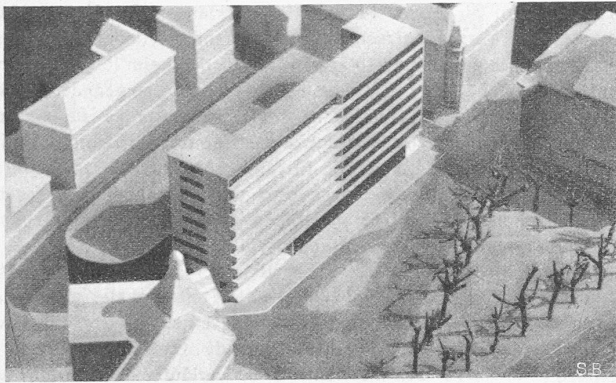


Gewerkschaftshaus Zürich. Nichtprämiierter Entwurf Nr. 62, von Architekt Werner Moser, Zürich.
Grundrisse vom Erdgeschoss, 1. und 2. Stock. — Masstab 1 : 600.



seit je und im Gegensatz zu gewissen Avantgarde-Manifesten betont haben¹⁾, das hat in seinem Vortrag auch Prof. Gropius betont: Dass ästhetische Bedürfnisse genau so objektiv unter die von einem Bauwerk zu befriedigenden Zwecke gehören wie irgendwelche andere Lebensbedürfnisse auch, und dass die moderne Architektur wie jede andere die Aufgabe hat, gerade auch diese ästhetische Seite mit objektiver Klarheit durchzudenken. Moderne Architektur ist nicht die Angelegenheit irgendeiner auserwählten

¹⁾ Vergl. z. B. „S.B.Z.“, Band 92, Seite 318 (Dez. 1928); ferner „Krisis der Architektur“ in Bd. 93, insbesondere S. 257 und 267 (Mai 1929).



WETTBEWERB FÜR EIN GEWERKSCHAFTSHAUS IN ZÜRICH.

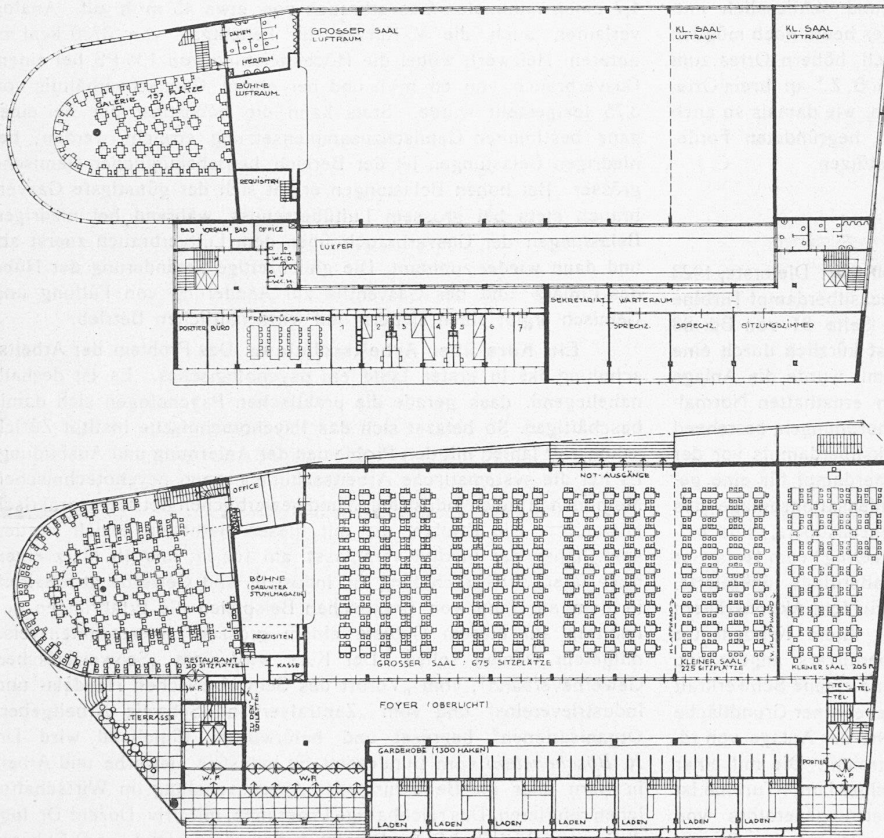
Nichtprämierter Entwurf Nr. 64.

Verfasser Hubacher & Steiger, Arch., Zürich,
Mitarbeiter Cla Vital, Arch., Zürich.

Schnitt 1 : 600.

Grundrisse vom
Erdgeschoss und
1. Stock.

Modellbild
aus Westen gesehen.



sein werden. Beim Diepoldsauer Durchstich scheint nämlich die Sohle zu breit angelegt worden zu sein, und es dürfte eine nachträgliche Verengung des Profiles notwendig werden. Da diese Arbeiten nicht als solche des Unterhaltes angesehen werden können, macht die Schweiz den Vorbehalt, dass derartige Korrekturarbeiten auf gemeinsame Kosten zu gleichen Teilen erstellt werden müssen.

Zur Ehrenrettung des verstorbenen Projektverfassers für den Diepoldsauer Durchstich, den damaligen schweiz. Rheinbauleiter Obering. Jost Wey, muss bei diesem Anlass daran erinnert werden, dass die mit der Projektierung und Ausführung des Diepoldsauer Durchstiches betrauten schweizerischen Ingenieure stets auf dem Standpunkt gestanden sind, dass für diese Flussregulierung durch den Staatsvertrag von 1892 festgelegte Mittelbett sei mit 120 m zu breit. Zwar hatte die Internat. Rheinregulierungs-Kommission auf Antrag der damaligen beiden Rheinbauleiter, Obering. Jost Wey und Baurat Philipp Krapf, schon 1894 sich mit einer Verringerung der Bettbreite von anfänglich 120 auf 110 m einverstanden erklärt; dagegen wurde daran festgehalten, dass für die ganze zu regulierende Flussstrecke, also von der Illmündung bis zum Bodensee, und ohne Rücksicht auf das von oben (1,5‰) nach unten (0,8‰) stark abnehmende Gefälle, die gleiche Mittelbettbreite beizubehalten

und besonders erleuchteten Gruppe, sondern eine Aufgabe, an der jeder, wo er auch stehe, von seinem Ort aus mitarbeiten kann; sie ist eine öffentliche und nicht eine Kliquen-Angelegenheit. Gropius hat für seine Person den Sektenfanatismus zugunsten einer entspannten und umfassenden Menschlichkeit überwunden, und so war der Vortrag auch für jene ein höchst erfreulicher Eindruck, denen er inhaltlich nicht viel Neues bot.

P. M.

Vom Diepoldsauer Durchstich der Internat. (st. gallischen) Rheinkorrektion.

Der Zufall fügt es, dass wir uns im gleichen Heft ein zweites Mal mit dem Rhein zu befassen haben, und zwar in einer Frage, die im technisch entscheidenden Punkt eine Bezugnahme auf die Rheinstrecke unterhalb Basels nahelegt.

Durch die Tagesblätter ging jüngst die Mitteilung, der Schweiz. Bundesrat habe das Politische Departement beauftragt, eine Note an das österreichische Bundeskanzleramt zu richten, die die Uebernahme der beiden Stromabschnitte „Diepoldsauer Durchstich“ und „Zwischenstrecke“, nachdem deren Bauzeit abgelaufen ist, zum Gegenstand hat. In dieser Note soll ein Vorbehalt angebracht werden durch den Hinweis, dass wahrscheinlich nicht nur Unterhalt-Arbeiten, sondern auch weitere Bau-Arbeiten notwendig

sei. Der schweizerische Bauleiter, Obering. Wey, gab sich aber damit nicht zufrieden, und er hat in wiederholten Darlegungen, in der „Schweiz. Bauzeitung“ und insbesondere in seinem „Memorial zum Diepoldsauer Durchstich“, 1906 auf die Unrichtigkeit dieser Massnahme hingewiesen, seine Befürchtung einer unbefriedigenden Wirkung des Diepoldsauer Durchstiches ausgesprochen und für diesen eine Bettbreite von nur 90 m vorgeschlagen¹⁾. Der st. gallische Regierungsrat seinerseits liess 1906 die Frage des oberen Durchstiches durch eine kantonale Expertenkommission (Baudirektor L. Kilchmann, Obering. R. Weber und Dir. H. Peter) prüfen; auch diese Experten beanstandeten die vorgeschriebene Bettbreite und beantragten ihre Reduktion um mindestens 20 m, also auf höchstens 90 m. Oesterreich aber beharrte auf der durchgehend gleich breiten Mittelrinne, und lehnte auch eine weitere Ueberprüfung dieser Frage ab. So blieb nur die Ausführung nach dem nun einmal festgelegten Normalprofil übrig. Auch seitherige Bemühungen des gegenwärtigen schweiz. Rheinbauleiters, Obering. Karl Böhi, wenigstens für die Normalisierung der „Oberen Strecke“, vom Diepoldsauer Durchstich bis zur Illmündung, welche Strecke ungefähr doppelt soviel Gefälle erhält wie der Fussacher Durchstich²⁾, eine angemessene Bettverschmälerung zu erwirken, blieben erfolglos.

¹⁾ Vergl. „S. B. Z.“ Bd. 49, Seiten 19, 20, 21, dann Seite 38! (Jan. 1907).

²⁾ Vergl. die Längenprofile in Bd. 49, Seiten 10 und 38.

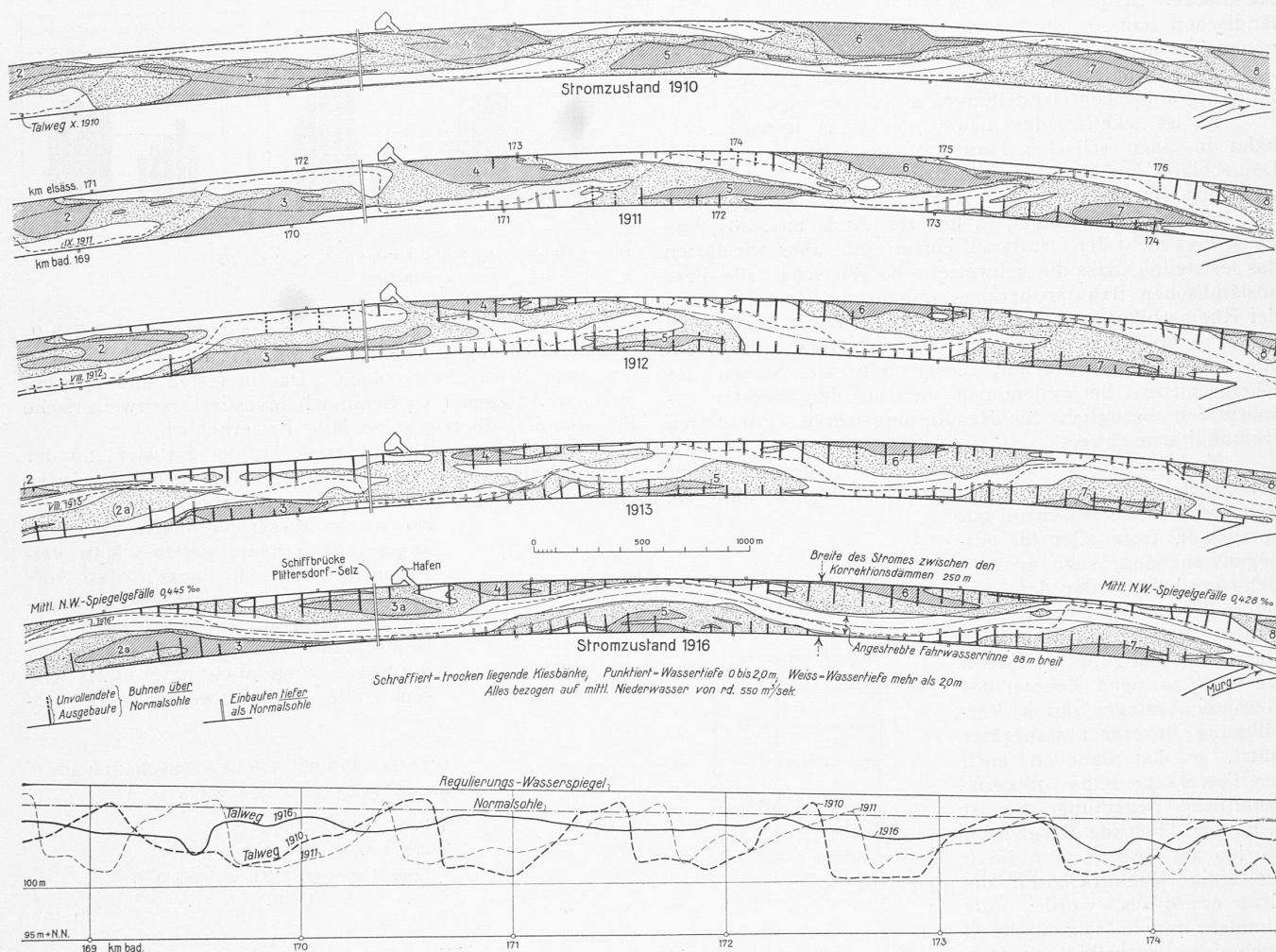


Abb. 14. Beispiel der raschen Auswirkung der Rheinregulierung Strassburg-Sondernheim auf die Ausbildung einer ausgeglichenen, stabilen Niederwasserrinne mit durchgehend über 2,0 m Wassertiefe (vergl. die Talweg-Längenprofile). — Masstab 1 : 30 000.
Die kleinste Wassertiefe bei Gl. W. zwischen Sondernheim und Strassburg hat sich verbessert von 0,64 m (1907) auf 1,95 m (1922).

Frankreich zu tragen, sind demgemäss in der Wirtschaftlichkeits-Berechnung nicht berücksichtigt.

Recht interessant ist diese der Botschaft 2474 beigegebene, von Dr. Ing. A. Strickler (Bern) durchgeführte *Wirtschaftlichkeits-Untersuchung* auf die beiden Hauptkomponenten der Schifffahrt-Selbstkosten, die Kahnkosten und die Schleppkosten. Es kommt in Betracht, dass bei einem Gefälle von z. B. 1 ‰ (unterhalb Basel) und einer bestimmten Kahngrösse (z. B. 850 t-Kahn) eine Vermehrung der Tauchtiefe von 1 m auf 2 m die Ladung sich verdreifacht, während umgekehrt der spezifische Fahrwiderstand in kg/t auf die Hälfte sinkt. Der spezifische Schleppkraftaufwand in PS/t in Abhängigkeit von der Schleppzug-Grösse errechnet sich für die Verhältnisse nach durchgeführter Regulierung zu 0,76 PS/t als Mittelwert, gegenüber dem heutigen Mittelwert von 1,31 PS/t. Gegenüber dem bisherigen Durchschnitt der Gesamt-Schleppkosten der Basler Fahrt von 4,35 Fr./t errechnet sich für das regulierte Fahrwasser ein Ansatz von 2,76 Fr./t, d. h. eine Verbilligung von 36,6 %. Von Interesse ist in diesem Zusammenhang ein Vergleich mit den aus der Regulierung Strassburg-Sondernheim für die Schiffstraktion effektiv erzielten Verbesserungen: bei einer Zunahme des Beladungsgrades von 0,48 (1907) auf 0,68 (1922) ist der Schleppkraftaufwand gesunken von 0,72 auf 0,48 PS/t, d. h. um ein Drittel.

Für die Verkehrsentwicklung nimmt das Gutachten Strickler (vom 1. Dez. 1925) einen „Anfangsverkehr“ nach Vollendung der Regulierung (10. Baujahr) von 1,45 Mill. t, und nach weitem zehn Jahren einen „Entwickelten Ver-

kehr“ von 1,7 Mill. t an, somit, gemessen an der seitherigen Entwicklung, gewiss keine übertriebenen Annahmen. Mit diesen Mengen, und mit Frachtsätzen von 3,0 Fr./t für Kohle, 3,50 Fr./t für Getreide und sonstige Bergfahrtgüter (auf 127 km Länge), und im Vergleich mit Frachtsätzen der Bahnen von 4,6 Fr./t für Kohle und 7,50 Fr./t für Getreide (die nur 15 ‰, bzw. 3 ‰ über den Vorkriegssätzen der Bahnen stehen) gelangte das Gutachten zu einer jährlichen Frachtersparnis allein den auf Einfuhr-gütern über den Rhein bis Basel von 3,193 Mill. Fr., berechnet als Durchschnitt während der 35jährigen Amortisationsperiode unseres Regulierungskosten-Anteils. Diese Zahl ist also dem oben genannten Zinsendienst von 2,415 Mill. Fr. gegenüber zu stellen. Man durfte also damals mit Fug und Recht das Regulierungswerk als eine wirtschaftlich wohl gerechtfertigte Unternehmung bezeichnen.

Die seitherige Entwicklung hat zwar alle diese Zahlen sozusagen über den Haufen geworfen, im positiven wie im negativen Sinn. Ende letzten Jahres hat die Vereinigung der fünf Basler Reedereien eine Werbeschrift herausgegeben¹⁾, die in eindrucksvoller Weise, durch viele Zahlen dokumentiert, die mannigfachen direkten und indirekten Vorteile darlegt, die der Schweiz aus der Rheinschifffahrt erwachsen. Wir treten darauf nicht näher ein, beschränken uns vielmehr, auf einen wichtigen Umstand hinzuweisen. Wie der genannten Schrift zu entnehmen, bildete die *Einwirkung der Rheinschifffahrt auf die ausländische Tarifbildung* kürzlich Gegenstand einer Erörterung zwischen einigen führenden Hafenplätzen des Auslands. Von fach-

¹⁾ „Was bietet die Rheinschifffahrt der Schweiz“, von Dir. N. Jaquet.

männlicher Seite sei dabei der Gewinnausfall der ausländischen Bahnen infolge der durch den Rhein erzwungenen Tarifierabsetzungen auf 8 bis 10 Millionen Franken im Jahr geschätzt worden. Unsere Abb. 15 gibt eine der bezügl. graphischen Darstellungen genannter Schrift wieder.

Es ist bekannt, dass neuerdings die Deutsche Reichsbahn in einen scharfen Tarifkampf mit der (vom selben Deutschland mit 40% der Baukosten geförderten) Rheinschifffahrt getreten ist, der bereits weitere Wellen geworfen und lebhaftere Erörterungen in unserm Lande ausgelöst hat. Es ist hier nicht der Ort darauf einzutreten, aber wir dürfen das feststellen, dass die schweizerische Wirtschaft alle diese ausländischen Bahntarifierabsetzungen nur dem Bestehen der Rheinschifffahrt nach Basel verdankt. Wenn auch obige 8 bis 10 Millionen nicht ganz so hoch sein mögen, auf alle Fälle übertrifft schon dieser indirekte Nutzen der Rheinschifffahrt bei weitem den oben aus den direkten Ersparnissen bezüglich des Regulierungswerkes ermittelten Rentabilitätsnachweis.

Und wäre diese Schifffahrt nach Basel, alles ineinander gerechnet, nicht schon jetzt wirtschaftlich, so hätte sie sich nicht so überraschend gut entwickelt, trotz aller ihr entgegenstehenden, sehr grossen Schwierigkeiten aller Art. Sie selbst liefert damit den besten Beweis für ihre wirtschaftliche Daseinsberechtigung. Und wenn sie auch zu neun Zehntel des Gesamtumschlages durch Verbilligung unserer Einfuhrgüter nützt, so hat daneben auch der Talverkehr seine volkswirtschaftliche Bedeutung. So ist z. B. der dauernde Bergwerksbetrieb am Gonzen nur durch die billige Rheinfracht für die Erze ermöglicht worden, die nunmehr regelmässig ab Basel nach dem Ruhrgebiet hinunter schwimmen.

Bei ihrer Bewertung im Hinblick auf die Investition von Bundes-Geldmitteln für die Regulierung ist zu beachten, dass die Rheinschifffahrt keineswegs nur eine baslerische Angelegenheit ist, wie man das gelegentlich immer noch sagen hört, sondern eine eminent *gesamt-schweizerische*. Wohl profitiert Basel als Umschlagsplatz in besonderer Art; indessen steht es in bezug auf Umschlagsmenge keineswegs in erster Stelle. Ein zusammenfassender amtlicher Bericht¹⁾ gibt detaillierte Auskunft über die Zusammensetzung der Berg- und Talgüter und ihrer Bestimmung bzw. Herkunft; für 1930 steht an der Spitze der Nutzniesser am Rheinverkehr der Kanton Zürich mit 18,6% des Gesamt-Umschlages; dann folgen Bern mit 13,1%, Aargau mit 12,3% usw., und erst an 8. Stelle kommt Basel mit nur 4,4%! Andererseits hat Basel

¹⁾ „Die Entwicklung der Rheinschifffahrt nach der Schweiz seit dem Weltkrieg“. Herausgegeben von der Rheinschiffahrtsdirektion. Basel 1929, im Verlag der Frobenius A.-G.

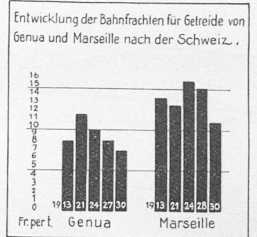
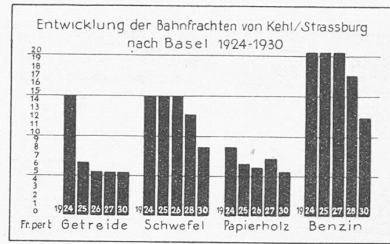
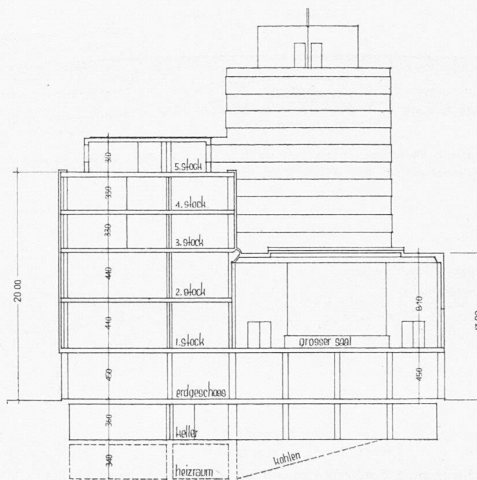


Abb. 15. Einfluss der Rheinschifffahrt nach Basel auf die Senkung ausländischer Eisenbahntarife.

selbst an die bisher aufgelaufenen Staats-Kosten für Schifffahrtseinrichtungen von rd. 18 Mill. Fr. mit 11 1/2 Mill. Fr., fast zwei Drittel beigetragen. Das in festen und schwimmenden Anlagen (164 Schiffen!) investierte schweizerische Privatkapital übersteigt 30 Mill. Fr. erheblich.

Das Hauptverdienst Basels an der Entwicklung der Rheinschifffahrt liegt aber im Persönlichen, es gebührt jenen Männern die in zähem Ringen uns dahin geführt haben, wo wir in dieser nationalen Verkehrsangelegenheit heute stehen. Man vergegenwärtige sich bloss, dass die Schweiz noch vor 12 Jahren als Rheinuferstaat *nicht* anerkannt war, und dass Deutschland von ihrem Begehren um die Regulierung noch 1918 *nichts* wissen wollte. Später waren es die Ab-



WETTBEWERB FÜR EIN GEWERKSCHAFTSHAUS AM HELVETIAPLATZ IN ZÜRICH.

4. Rang (2800 Fr.), Entwurf Nr. 15.

Verfasser Architekt Albert Maurer, Zürich, in Firma Vogelsanger & Maurer, Rüschlikon. Südwestfassade und Schnitte 1 : 600.

