Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 14 (1957)

Heft: 2

Rubrik: Mitteilungen = Communications

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: 05.12.2025

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

Die *Technische Kommission VLP* trat am 25. Januar 1957 in Zürich zu ihrer 8. Sitzung zusammen. Am Vormittag hatte sich die Kommission einführend zum Normalvertrag zu äussern, der von der Geschäftsstelle jeweils herausgegeben wurde, zurzeit aber vergriffen ist. Es stellte sich der Kommission die Frage, ob es wünschbar wäre, diesen Vertrag bei dieser Gelegenheit neu zu redigieren und vielleicht in Form eines Rahmenvertrags — ähnlich dem Architektenvertrag des SIA — in Doppelauflage für Orts- und Regionalplanungen herauszugeben. Die Kommission bestimmt eine kleinere Arbeitsgruppe — bestehend aus Dr. Hottinger (Zürich), Architekt F. Lodewig (Basel) und Planungsexperte Rolf Meyer (Zürich) —, die zur Aufgabe hat, den Normalarbeitsvertrag vorerst redaktionell zu überarbeiten und dann zu prüfen, ob er in Zusammenarbeit mit dem SIA als Rahmenvertrag herausgegeben werden könnte.

Anschliessend hatte die Kommission über einen Beitrag an die Studiengruppe «Neue Stadt» zu entscheiden. Jakob Hunziker, Obmann dieser Gruppe, orientierte in diesem Zusammenhang über die finanzielle Lage der Studiengruppe und konnte mitteilen, dass der Gruppe für eine Untersuchung in Wil ein Beitrag aus dem Nationalfonds bewilligt und für eine andere Studie ein solcher aus dem Zipfelfonds in Aussicht gestellt wurde.

Unter dem Traktandum «Grünflächen», das ebenfalls am Vormittag zur Diskussion stand, orientierten Dr. Wechsler und Rolf Meyer über den Stand des seinerzeitigen Auftrages, Richtlinien zur Sicherung von Turn-, Spiel-, Erholungs- und Sportflächen in bezug auf Menge und Qualität aufzustellen. Die Arbeiten sind sozusagen abgeschlossen, die Gruppe benötigt lediglich einen weiteren kleineren Kredit zur endgültigen Inventarisierung der Resultate. Die Technische Kommission bewilligte diesen Kredit und knüpfte den Wunsch daran, die Resultate möchten in einer ansprechenden Publikation (in deutscher und französischer Sprache) zusammengefasst werden. Die Gruppe ist bemüht, ihren Auftrag baldmöglichst abzuschliessen, damit auch die Grünflächen bei der Planung von Verkehrslinien in Zukunft gebührend berücksichtigt werden.

Am Nachmittag hielt Kantonsingenieur J. Bernath im Zusammenhang mit der Hauptstrassenplanung einen interessanten Vortrag über den Fragenkomplex «Bundesstrassen oder Kantonsstrassen». Einführend stellte er fest, dass die Planung des schweizerischen Hauptstrassennetzes durch die Schaffung einer zentralen Planungskommission nationalen Charakter erhalten hat. Er beleuchtete sodann den Gesetzesentwurf über das Hauptstrassennetz, wonach die Kantone im Einvernehmen mit dem Bund projektieren und bauen und später auch den Unterhalt nach Weisung des Bundesrates übernehmen. Kantonsingenieur J. Bernath spricht sich eher für nationale Strassen aus, da auf diese Weise die Projektierung und der Bau derselben einheitlich durchgeführt werden könnten. So glaubt er auch, dass ein einwandfreier Unterhalt derselben nur durch eine zentrale Verwaltungsstelle garantiert wäre. Die technische Kommission wird dieses Problem in ihrer nächsten Sitzung zur Diskussion bringen.

Die diesjährige *Geschäftsleiterkonferenz*, der jeweils die Geschäftsleiter der Regionalplanungsgruppen VLP beiwohnen, fand am 25. Januar 1957 in Zürich statt. Anlässlich dieser Sitzung wurde der Wunsch geäussert, dieses Gremium möchte häufiger zusammentreten, da der Gedankenaustausch zwischen den verschiedenen Geschäftsleitern sehr fruchtbar und für jeden einzelnen förderlich sei. Die Geschäftsleiter erklären sich damit einverstanden, die Mitgliederwerbung in ihren Regionen zu aktivieren.

Die *Rechtskommission VLP* hat ihre Thesen über das «öffentliche Interesse» bereinigt und wird sie dem Arbeitsausschuss VLP in dessen nächster Sitzung zur Genehmigung vorlegen.

Die Subkommission *«Dauerfreiflächen»* hat in ihrer letzten Sitzung vom 1. Februar 1957 ihre «Thesen zur Erhaltung von Kulturland» gründlich durchdiskutiert und war vor allem darauf bedacht, diese Thesen so abzufassen, dass sie leicht verständlich sind, den Leser ansprechen und das Interesse möglichst weiter Kreise wecken. Auch diese Kommission wird ihre Thesen in bereinigter Form dem Arbeitsausschuss VLP in dessen nächster Sitzung unterbreiten. Der Auftrag dieser Arbeitsgruppe ist somit abgeschlossen.

H. Sigrist, Sekretärin VLP.

Mitgliederversammlung 1957

Voranzeige

Die Mitgliederversammlung unserer Vereinigung findet dieses Jahr am *4. Mai 1957 in Luzern* statt und wird ausschließlich dem Thema **«Industrie und Landesplanung»** gewidmet sein.

Mitglieder und Mitarbeiter unserer Vereinigung sind zu dieser Veranstaltung herzlich eingeladen. Das Sekretariat ist gerne bereit, auch Nichtmitgliedern, die sich für das Tagungsthema interessieren, nähere Auskunft zu erteilen.

Geschäftsstelle VLP

Tagung der Gesellschaft «Neue Stadt» im Schloss Worb bei Bern, 23. und 24. März 1957

Die Gesellschaft «Neue Stadt» veranstaltete kürzlich im Schloss Worb bei Bern eine zweitägige Arbeitstagung, verbunden mit der ersten, ordentlichen Mitgliederversammlung. An die 100 Teilnehmer fanden sich ein, um über das Thema «Wohnen» in kleinen Arbeitsgruppen zu diskutieren. Eine abschliessende, allgemeine Aussprache bot Gelegenheit, die gruppenweise herausgearbeiteten Ergebnisse kritisch zu vergleichen.

Es dürfte unsere Leser interessieren, über Entstehen und Aufbau dieser Gesellschaft Näheres zu hören. Anstoss war die bekannte Broschüre «Achtung, die Schweiz». Das von ihr ausgelöste Gespräch veranlasste die Technische Kommission der Vereinigung für Landesplanung, die Verwirklichungsaussichten einer neuen Schweizer Stadt eingehender zu studieren. Sie hat den Zürcher Architekten *Jakob Hunziker* mit dieser Aufgabe betraut und ihm gleichzeitig das Recht eingeräumt, weitere Mitglieder der Technischen Kommission zur Mitarbeit heranzuziehen. So entstand eine Studiengruppe, die nach eingehenden Untersuchungen zur Ueberzeugung kam, dass der Bau neuer Städte in der Schweiz ein dringliches Postulat zur bessern Besiedlung und Bewirtschaftung unseres Landes darstelle, besonders im Hinblick auf die stark anwachsende Bevölkerung und das allmähliche Ungenügen der bestehenden, grossen Städte. In der Folge prüfte die Studiengruppe einlässlich Mittel und Wege, die geeignet scheinen, die Realisierung neuer Städte anzubahnen. Zu ihrem Aktionsprogramm gehörte auch die Bildung einer Gesellschaft, der es obliegen soll, die Idee neuer Städte zu verbreiten und politisch voranzutragen. Ferner soll sie die Arbeiten der Studiengruppe ideell und nach Möglichkeit auch finanziell unterstützen. Die erweiterte Studiengruppe konstituierte sich hierauf als Gründungskomitee und vollzog nach den nötigen Vorarbeiten die Gründung der Gesellschaft. Innert Jahresfrist ist dann aus dem kleinen Kern eine Körperschaft von über 500 Mitgliedern herangewachsen. Die Gesellschaft ist erstmalig anlässlich einer Veranstaltung der Neuen Helvetischen Gesellschaft in Zürich an die Oeffentlichkeit getreten. Es folgte eine Arbeitstagung in Bad Lauterbach bei Oftringen, welche bezweckte, die Mitglieder an Hand praktischer Uebungen in die Probleme der Neuen Stadt einzuführen. Im Sommer 1956 zeigte sie bei Jelmoli, Zürich, eine instruktive Ausstellung über das Thema der Neuen Stadt. Diesen Veranstaltungen hat sich nun die erste Mitgliederversammlung im Schloss Worb angeschlossen.

Es mag widersprüchlich anmuten, wenn eine Gesellschaft, die sich für den Bau neuer Städte einsetzt, ausgerechnet in einem alten Schloss tagt. Indessen bot das Schloss Worb, das von seinen Besitzern in zuvorkommender Weise der Tagung geöffnet wurde, einen dermassen ansprechenden Rahmen, dass manches von seiner grosszügigen Anlage auf die Gespräche über das Wohnen abgefärbt hat. Dieses Thema war nun allerdings nicht Selbstzweck, was ja dem Ziel der Gesellschaft nicht gerade entsprechen würde, sondern fusste auf der Vorstellung, die Neue Stadt von der kleinsten selbständigen Raumeinheit her anzugehen, die gleichzeitig das Korrelat zur gesellschaftlichen Einheit von Einzelmensch und Familie bilden müsste. Den Gesprächen lag ein Exposé zugrunde, das von der Planungsgruppe Neue Stadt als Zwischenbericht allen Mitgliedern zugestellt worden war.

Der anschliessenden Mitgliederversammlung oblag es, die Wahl des bisher provisorisch amtierenden Vorstandes vorzunehmen. Die Versammlung hat einstimmig gewählt: als Präsidenten den Zürcher Architekten *Werner Aebli*, ferner als weitere Vorstandsmitglieder *Jakob Hunziker*, Obmann der Studiengruppe, Zürich; Dr. *R. Oehler*, Ing., Zürich; *Geiger*, Buchhaltungsfachmann, Zürich; Prof. Dr. *E. Winkler*, Zürich; *R. Hässig*, Arch., Zürich; *W. M. Graf*, Reklameberater, Zürich.

Dem Leser mag es befremdend erscheinen, dass sämtliche Vorstandsmitglieder Wohnsitz in Zürich haben. Doch ist damit dem Umstand Rechnung getragen, dass der Vorstand die Geschäfte leitet und daher in der Lage sein muss, ohne grosse Umstände zusammentreten zu können. Dem Bedürfnis nach regionaler Betätigung ist durch Regionalgruppen Genüge getan.

Die nun mündig gewordene Gesellschaft wird zu beweisen haben, dass sie nicht im Verbalismus stecken bleibt. Zusammen mit der Studiengruppe als fachlich affiliiertes Arbeitsteam und Bindeglied zur befreundeten Landesplanung steht ihr eine nicht einfache Arbeit bevor. Die erste Mitgliederversammlung bedeutete in dieser Hinsicht ein gutes Omen. Sie lehnte eine formal durchaus verständliche Statutenrevision ab, um darzutun, dass es nicht auf eine noch so schöne Papierorganisation ankomme, sondern auf Leistungen.

Die Tagung hat einen ausgezeichneten Verlauf genommen. Sie ist vom Präsidenten und der Berner Regionalgruppe hervorragend vorbereitet worden. Die Gespräche in den Arbeitsgruppen verliefen äusserst angeregt. Ein zusammenfassendes Referat von *E. Brühlmann, Arch., Zürich*, über das Tagungsthema «Wohnen» löste spontane Diskussionen aus.

Ein leises Bedenken darf aber trotzdem nicht verschwiegen werden. Gewiss ist es nützlich und wertvoll, Wohnbedürfnisse und Wohnvorstellungen abzuklären. Dahinter mag beste Facharbeit stecken, aber sie zündet nicht. Sie wird als selbstverständlich vorausgesetzt. Wer jedoch daran geht, etwas zu wollen, was vielen zunächst als ganz nettes aber unreales Hirngespinst erscheint, der muss überzeugen, und das heisst, auf den Kern der Sache zielen. Jede neue Idee kämpft gegen ein verständliches Beharren-Wollen. Darin, in dieser Auseinandersetzung mit dem Bestehenden, hat sie sich zu bewähren, bis zur endlichen Realisierung. So möchte man wünschen, dass bei künftigen Veranstaltungen, neben fachlichen Themen, auch das Vorhaben selbst, der politische Wille, zur Geltung kommt.

Hans Aregger.

Grossangelegter Plan für neue Städte, Häfen und Industrien in Holland

Wir veröffentlichen nachstehend einen Artikel, den wir der holländischen Zeitung «Haagsche Post» vom 5. Mai 1956 entnommen haben und für unsere Leser übersetzen liessen, weil wir der Auffassung sind, dass dieser grosszügige Planungsvorschlag sicherlich auf Interesse stossen wird. Wir haben diesen Beitrag von zuständigen Seiten beurteilen lassen und kamen an Hand der verschiedenen Kommentare zur Ueberzeugung, dass wir dieses gewaltige Projekt allen Ernstes zur Diskussion stellen dürfen, besonders da man uns mitteilt, dass es in Holland durchaus ernst genommen wird, stellt doch die Unterbringung der gewaltig wachsenden Bevölkerung das Land schon heute vor fast unlösbare Probleme. Die Realisierung und Durchführbarkeit des «Planes Lange» begegnet allerdings vielerorts noch einiger Skepsis, besonders wegen der ungeheuren finanziellen Anforderungen, aber auch aus arbeitstechnischen Gründen. Auch werden im jetzigen Zeitpunkt noch andere Grossaufgaben als vordringlich angesehen, wie die Beendigung des Zuidersee-Projektes, die Verbesserung des Strassen- und Autobahnnetzes und vor allem die Ausführung des eigentlichen Delta-Planes, welcher auf jeden Fall realisiert werden soll. Des weitern soll der Ausbau des Hafens von Rotterdam so grosszügig konzipiert sein, dass er den Anforderungen der nächsten Jahrzehnte ausreichend dienen müsste. Als Nahprogramm kommt der Plan Lange wohl nicht in Frage, für die Zukunft ist er keineswegs Utopie.

*

Noch vor Ende dieses Jahrhunderts wird vermutlich die Landkarte der Niederlande ein ganz anderes Aussehen haben. Das traditionelle Städtevieleck Rotterdam - Den Haag - Amsterdam - Utrecht wird nicht mehr von Wasser umschlossen sein, denn ganz neue Gebiete und grosse Städte sollen da entstehen, wo unsere Karten jetzt noch Wasser oder Polder angeben. Kleine, verträumte Städtchen wie Tiengemeten, Hellevoetsluis und Middelharnis sollen sich zu grossen, Hunderttausende von Einwohnern zählenden, modernen Hafen- und

Industriestädten entwickeln, und im Herzen der Niederlande weicht die Zuiderzee einem der reichsten Landwirtschaftsgebiete der Welt.

Mit den Zuiderzeewerken sind wir ja nun schon vertraut — seit Jahrzehnten wird darüber gesprochen — und jetzt, da sich das wahrhaft grosszügige Werk seiner Vollendung nähert, wundert sich niemand mehr darüber. Aber bereits erhebt sich vor uns ein neues nationales Unternehmen, das auf seine Ausführung wartet.

Die Ueberschwemmungskatastrophe von 1953 hat uns neben viel Traurigem auch den Deltaplan gebracht, den Plan zur Eindämmung der grossen Meeresbuchtungen. Dieser Plan, in erster Linie gedacht, weitere Wasserkatastrophen zu verhindern, birgt bei näherem Studium die Möglichkeit in sich, der nationalen Existenzbasis eine breitere Grundlage und grössere Sicherheit zu verschaffen. In erster Linie öffnet er die Aussicht, unserer schnell wachsenden Bevölkerung Land und Arbeit zu bieten.

Steht für die Provinz Zeeland die Sicherheit im Vordergrund, so bedeutet der Deltaplan für die Provinz Zuid-Holland die Möglichkeit, die gewaltig wachsende Zahl von Einwohnern, welche in den nächsten Dezennien zu erwarten sind, aufzunehmen und zu ernähren. Diese Ueberlegungen haben das regionale Planungsbüro zu einer eingehenden Studie veranlasst, die nun als Plan Lange vorliegt, so genannt nach seinem Verfasser, Ing. G. C. Lange. Der Plan Lange ist vorläufig noch eine Vision, er gibt noch keine ausgearbeiteten Skizzen, keine Details, aber er schildert in grossen Zügen die Möglichkeiten, welche der Deltaplan bietet. Auf den ersten Blick wirkt der Plan so phantastisch, dass man Lust verspürt, das Ganze als eine Art planerischer Utopie zu betrachten. Ing. Lange gibt aber in seiner Studie «Randstadt und Delta» deutlich an, auf welchen realen Unterlagen sein Plan beruht, und er beweist auch die dringende Notwendigkeit für die Ausführung eines solchen Werkes. So wie die Lage jetzt ist, dauert es nur noch ein paar Jahre, bis Zuid-Holland «aufgefüllt» sein wird. Zurzeit befinden sich in der Provinz zwei Agglomerationen, jede mit mehr als 700 000 Einwohnern: Rotterdam und Den Haag. Man rechnet damit, dass nach 1968 das weitere Wachstum der Residenzstadt nur noch ausserhalb ihrer Grenzen und denjenigen ihrer Randgemeinden Rijswijk, Voorburg und Wassenaar stattfinden kann. Nachbarstädte wie Delft und Leiden werden sich anstrengen müssen, um der in Den Haag arbeitenden Bevölkerung Wohngelegenheit zu bieten. Den Haag als Sitz der Regierung, als Standort grosser internationaler Unternehmen (BPM, Shell, Aramco, Esso, KLM), zahlreicher wirtschaftlicher Organisationen, Versicherungsgesellschaften usw., muss mit einer regelmässigen Bevölkerungszunahme rechnen, die ihr schon heute ein fast unlösbares Problem stellt.

Dann ist da Rotterdam, als Arbeitseinheit und Hafengebiet sozusagen zu einer ununterbrochenen Stadt von Hoek van Holland bis Rotterdam zusammengewachsen. Die Stadt am Waterweg ist zur Waterwegstadt geworden. In den Poldern um Delft entstehen ganz neue Viertel als Folge der in dieser Stadt der Technischen Hochschule beigesiedelten neuen Industrien. Dordrecht entwickelt sich zu einem modernen Umschlagshafen für kleinere Seeschiffe, und die umliegenden Orte wachsen mit der Schiffsbau-Industrie und den damit verwandten Betrieben.

Kurz gesagt: Holland ist «voll». Momentan zählt Zuid-Holland etwa 2,5 Mio Einwohner, wovon 2 Mio in Städten wohnen. Im Jahre 1980 wird nach Berechnungen des Centralen Statistischen Büros die Gesamtbevölkerung des Landes um etwa 3,6 Mio zugenommen haben, wovon sicher 1 Mio in den Städten Zuid-Hollands. Das ist eine beinahe unmögliche Situation. Den Haag kann noch höchstens 30 000 Menschen aufnehmen, kleinere Städte wie Leiden, Delft, Dordrecht, Gouda können höchstens einige hunderttausend Personen zusätzlich unterbringen.

Rotterdam ist in Tat und Wahrheit bereits über seine Grenzen hinaus gewachsen. Ijselmonde wird gegen 1980 eine eigene Stadt mit 40 000 Einwohnern sein, Hoogvliet — eine ganz neue Satellitenstadt von Rotterdam, ebenfalls. In Richtung Hoek kann Rotterdam nicht weiterwachsen, weil dann das Westland, der Gemüsegarten Hollands, in Gefahr geriete, wie es schon jetzt im Norden von Den Haag bedroht wird.

Aber nicht nur die Menschen kommen ins Gedränge. Der Hafen von Rotterdam — nach der Bombardierung von 1940 grösser und besser erstanden — bedarf dringend der räumlichen Ausdehnung. Die zum Hafenbetrieb gehörenden Industrien brauchen Platz und der Deltaplan muss diesen verschaffen.

Der Vorschlag von Ing. Lange ist relativ wenig kompliziert. Zusammenfassend plant er:

1. Man mache von dem eingedämmten Haringvliet ein grosses, neues Hafenbecken als Bestandteil des Rotterdamm-Waterweg-Komplexes.

2. Man baue für den Anfang drei Städte mit einer Kapazität von je etwa 300 000 Einwohnern ungefähr da, wo jetzt Tiengemeten, Hellevoetssluis und Middelharnis liegen.

3. Man mache aus den eingedämmten Grevelingen ein grosses nationales Erholungsgebiet nicht nur für die Bewohner der neuen Deltastädte, sondern auch für Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Den Haag und sogar Antwerpen.

Das Haringvliet könnte ein prächtiges Hafenbecken werden, mit Verbindung zum Waterweg durch Verbreiterung des Voorne-Kanals. Durch Ausbau verschiedener Seitenkanäle könnte eine Verbindung zur Oosterschelde zustande gebracht werden. Für Eisenbahn- und Strassenverbindungen bestehen ebenfalls gute Möglichkeiten. Schon der heutige Deltaplan sieht einen sogenannten Dammweg vor, der über die grossen Seedeiche läuft. Eine zweite Route von Vlaardingen aus schafft die Verbindung nach Süden, ein dritter Weg zwischen den ersten beiden würde nach der Provinz Zeeland führen.

Der Plan Lange sieht die Anlage von sogenannten Grünstreifen, vor allem von Wäldern, in der Nähe der neuen Wohngebiete um den Haringvliet vor. Aber das grosse Erholungsareal für Holland soll das Grevelingenbecken werden, vor allem weil dieses im Gegensatz zum Haringvliet Süsswasser enthalten wird. Das Grevelingenareal wird ein ideales Gebiet für den Sozialtourismus. In 1½ Stunden ist es per Motorrad von Rotterdam oder Den Haag zu erreichen und eignet sich daher ausgezeichnet für Tagesbesuch oder Wochenendausflüge. Es bietet genügend Raum für Sanatorien, Ferienkolonien, Zeltplätze und ähnliche Einrichtungen.

Es stellt sich zwangsläufig die Frage, ob all das nicht ein Unternehmen für Generationen ist. Die Ausführung der Zuiderseewerke benötigte rund 40 Jahre. Wieviel Zeit wird dieser «phantastische» Deltaplan erfordern? Die Fachleute sind optimistisch. Die Eindämmung des Haringvliet kann innert zwölf Jahren erfolgen und dann sollten der Deltakanal, die Eisenbahnen und das Strassennetz ebenfalls fertiggestellt sein. Die Anlage der Industriegebiete muss zu diesem Termin vollständig geplant und die der Städte bereits in Angriff genommen sein. Denn dann drängen sich schon Tausende von Menschen, um den neuen Garten und die neuen Arbeitsplätze von Holland in Besitz zu nehmen. Sechs Jahre später könnten die Grevelingen eingedämmt sein, und schon einige Jahre darnach würden die ersten Erholungsplätze dem Publikum zur Verfügung stehen.

Die *Kosten* des Deltaplans werden grob mit 2,4 Mia Gulden geschätzt. Die Erschliessung der neugewonnenen Gebiete wird sicher noch eine Milliarde kosten. Im ganzen also 3,5 Mia, oder bei einer Arbeitsdauer von 25 Jahren, rund 140 Mio per Jahr. Im Vergleich zu den 1300 Mio, welche das Land gegenwärtig jedes Jahr für militärische Zwecke ausgibt, also ein recht bescheidener Betrag.

Die Ideen sind da, das Geld ist da. Bei allen Bedenken gegen Einzelheiten, bietet der visionäre Plan Lange das grandiose Bild eines neuen, grösseren und pionierhaft mutigen Holland.

Aus der «Haagsche Post» vom 5. Mai 1956, gekürzt übersetzt von Peter Neuhaus, Zürich.