

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 119/120 (1942)
Heft: 26

Artikel: Wohnhaus zum Geissberg in Zürich: Architekt Moritz Hauser, Zürich
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-52386>

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: 22.02.2026

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

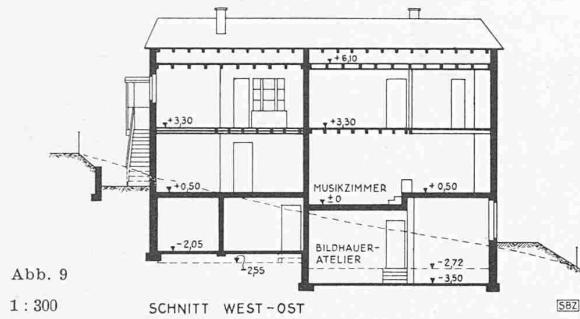


Abb. 12. Wohnzimmer im I. Stock des Hauses West
in der Wohnung des Malers (Hauseingang 4)

Photos Müller

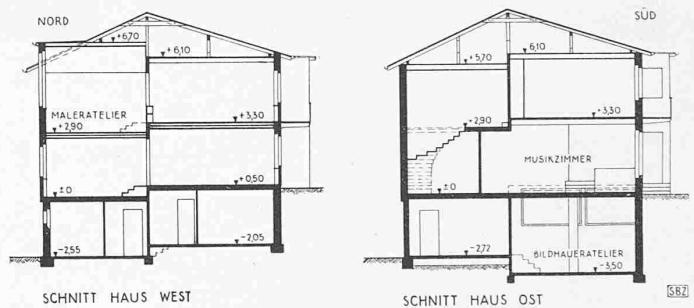


Abb. 8. Querschnitte senkrecht zur Dachfirst. — 1:300

Th. Kuhn (Männedorf) eingebaut ist, die selbe, die an der LA im stattlichen Raume von Knuchel & Kahl in der Abteilung Wohnen zu sehen war¹⁾, auf neun Register samt Pedalwerk erweitert, wobei das Pfeifenwerk sich bis unter die Treppe erstreckt. Musik- und Wohnraum können durch eine Faltwand abgetrennt werden (Abb. 10), sodass der um drei Tritte (zum Gunsten des hier auf 3,70 m Lichthöhe gebrachten Bildhauerateliers) erhöhte Teil als Schlafräum benutzt werden kann.

Im Westhaus liegen zwei geräumige Zweizimmerwohnungen übereinander; beide haben Ateliers mit Nordlicht, von denen das untere («Schlafzimmer») einer Graphikerin, das obere einem Maler dient, dessen gute alte Möbel und Plastiken dem mit einem behaglichen Kamin versehenen Wohnzimmer einen besonders gediegenen Charakter verleihen (Abb. 12 bis 14).

Für ein ungestörtes Zusammenwohnen unter einem Dach war eine gute Schallisolation erforderlich, wobei insbesondere der Musikraum gegen die drei andern Wohnungen akustisch abzuschirmen war. Die Decke über Keller ist in Eisenbeton, darüber auf einer doppelten Lage von Glasseidematten ein schwimmender Blindboden und Eichenparkett. Über dem Erdgeschoss liegt eine Holzbalkendecke mit Schrägboden aus Schlackenplatten und darüber eine 4 cm starke Betonplatte. Während die Schallisierung der Orgel innerhalb der Wohnung Schlatter naturgemäß nicht eine vollkommene ist, ist sie doch nach unten und gegen die beiden westlichen Wohnungen sehr befriedigend gelungen.

Zum Innenausbau ist zu sagen, dass die Wände durchweg mit Putzabrieb bekleidet sind; das Holzwerk ist Tanne gebeizt und zum Teil mit Zaponlack mattiert. Die Böden erhielten eichenes Würfelparkett. Mit guter Wärme und Sanitär-Installation stellten sich die Baukosten (Juni bis Dezember 1941) nach den neuen S.I.A.-Normen berechnet, ohne Umgebung, aber einschließlich Honorar auf rd. 75 Fr./m².



Abb. 10. Schlafzimmer im Erdgeschoss
Wohnung des Grossmünster-Organisten Viktor Schlatter

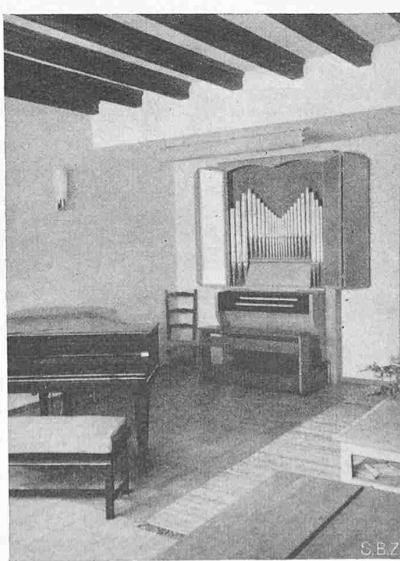


Abb. 11. Hausorgel im Musikzimmer
(Phot. Weegmann, Zürich)

¹⁾ Erinnerungswerk der LA, Band II, Seite 92.



Abb. 13. Wohnzimmer des Malers (Westhaus, I. Stock), gegen Südost



Abb. 14. Wohnzimmer des Malers, gegen das Atelier

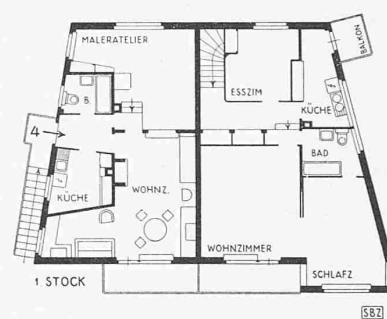
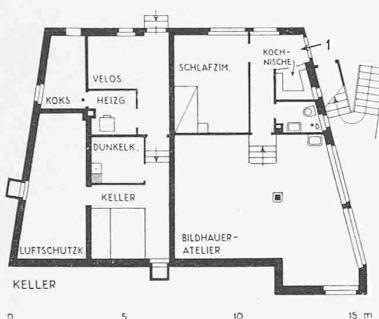


Abb. 7. Grundrisse vom Keller, Erdgeschoss und I. Stock des Hauses z. Geissberg. Arch. MORITZ HAUSER, Zürich. — 1:300

Die Landkarten des Johann Stumpf 1538 bis 1547

Verdanken wir es dem Impuls durch unsere Landesausstellung oder ist es ein Zeugnis des Selbstbehauptungswillens in schwerer Zeit, dass sich die Schweiz heute in besonderer Masse ihrer kulturellen Leistungen bewusst zu werden sucht? Grosses Teile unseres Volkes besass ein starker Interesse an den Karten des Landes. Schmerhaft wird die heutige kriegsbedingte Karteneinschränkung empfunden. So richtet sich die Aufmerksamkeit wieder mehr auf die kartographischen Leistungen unserer Vorfahren und man entdeckt mit einem Mal, dass hier Schätze von internationaler Bedeutung zu heben sind. Wir erleben gegenwärtig eine erfreuliche Aktivität in der geschichtlichen Erforschung und Neuherausgabe seltener alter Kartendokumente.

Die älteste Karte der Schweiz, die Landtafel des Konrad Türst aus dem Jahre 1496, ist die älteste Detailkarte eines Landes überhaupt. Ihre Faksimile-Herausgabe wird gegenwärtig durch die Schweizerische Bibliophilen-Gesellschaft vorbereitet. Eine nur 25 Jahre jüngere, ausserordentlich schöne und bildhafte Basler Umzeichnung dieser Karte erschien 1939 ebenfalls als Faksimiledruck im Orell-Füssli-Verlag in einer kleinen Arbeit des Verfassers dieser Zeilen über «Die ältesten Schweizerkarten». Letztes Jahr veröffentlichte der Berner Geograph Richard Grob eine zusammenfassende «Geschichte der Schweizerischen Kartographie» (Verlag Kümmel & Frey in Bern). Ebenso erschienen damals einige glarnerische Kartendokumente in Ernst Jenny-Kappers prachtvollem Buche «Der Kanton Glarus» (Verlag Huber & Co. Frauenfeld). Gegenwärtig erstreben wir eine Faksimileausgabe der Karte des Kantons Zürich von Konrad Gyger, wohl der international bedeutendsten Detailkarte des 17. Jahrhunderts.

Der rührigste und sachkundigste Erforscher der älteren schweizerischen Kartengeschichte ist Prof. Dr. Leo Weisz in Zürich. Seine Artikel in der «Neuen Zürcher Zeitung» trugen einige seiner Ergebnisse in weitere Kreise; ein grösseres Buch über «Die Schweiz auf alten Karten» ist in Vorbereitung. Die erste Frucht seiner Arbeit verdanken wir dem Berner Verlag Kümmel & Frey¹⁾: es ist die von Weisz kommentierte Neu-

herausgabe der Landtafeln des Johannes Stumpf aus den Jahren 1538 bis 1547. Stumpf, der «helvetische Livius», hatte seiner berühmten Schweizer Chronik eine Menge von Holzschnittkarten beigegeben und einen Teil derselben dann im Jahre 1552 auch in Atlasform vereinigt. So entstand, nicht nur für die Schweiz, sondern überhaupt, der erste Spezialatlas eines Landes. Dieser Atlas enthielt je eine Karte von Europa, von Germania und Gallia, eine Karte der Eidgenossenschaft und acht Karten schweizerischer Gau. Er ist nun durch die vorliegende Neuherausgabe wieder leicht zugänglich gemacht worden. Alle Karten sind nach Süden orientiert; ihre Farben entsprechen dem Handkolorit alter Exemplare.

Die ausserordentlich bildhaften, mit Wappen, Textbändern und Bildfiguren geschmückten Landtafeln bieten das vielseitigste Interesse. Dem Schweizer des 16. Jahrhunderts gaben sie zum erstenmal klare Bilder seiner heimatlichen Gau. Uns erfreuen sie durch ihre Lebendigkeit und graphische Schönheit. Vor allem aber wecken sie unser Interesse, da wir in diesen Bildern die Anfänge geographischer Raumvorstellungen kennen lernen. Die Berge erscheinen in der Art von «Maulwurfshügeln» in Seitenansicht, sie sind jedoch, im Gegensatz zur Türstkarte, zu Ketten und Gebirgstöcken zusammengefasst. Alle Talbäche schlängeln sich durch ungeformte Ebenen. Erst Gyger gelang es, auch die Formzusammenhänge der Täler darzustellen.

Wir zeigen in einem Bildausschnitt das Gotthardgebiet aus einer der Stumpf'schen Tafeln. «Der Gothart-Summae Alpes» lesen wir in dieser Karte, und sieben Ströme fliehen von hier nach allen Himmelsrichtungen auseinander. Diese Vorstellung vom Gotthard als der höchsten Erhebung der Alpen herrschte bis in die Anfänge des letzten Jahrhunderts; sie kommt jedoch kaum irgendwo zu so anschaulichem Ausdruck, wie in der Stumpf'schen Karte. Wir finden hier auch schon die Namen der drei grossen Pässe Grimsel, Furka und Gotthard; der Oberalppass aber, ursprünglich von lokalerer Bedeutung, erscheint stark verschoben unter der Bezeichnung Crispalt, einem Namen, der später auf eine nahe gelegene, relativ unbedeutende Bergspitze abgewandert ist. Ähnliche Namensverschiebungen finden wir auch beim Splügen- und Bernhardinpass (Urschlerberg und Vogelberg) usw. Die Täler, Seen, Ortschaften usw. südwärts der Alpenscheide sind fast ausnahmslos deutsch angeschrieben. Wir finden da das «Palensertal» für Bleniotal, das «Meyental» für Val Maggia, das «Kämifegertal» für das Val Onsernone, den Herkunfts-

¹⁾ Die Landkarten des Johann Stumpf 1538 bis 1547, neu herausgegeben von Prof. Dr. Leo Weisz, Zürich. Halbleinenband mit sechs photographischen, zwölf kolorierten Landkarten und einer Schweizerkarte im Schutzmumschlag. Geographischer Kartenverlag Kümmel & Frey, Bern. Preis Fr. 7,80.



Abb. 6. Westgiebel mit Eingängen 3 und 4 (vgl. Abb. 1)

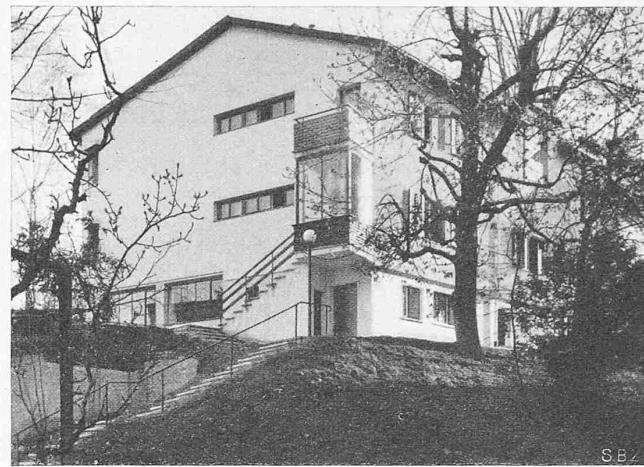


Abb. 5. Ostgiebel mit Eingängen 1 und 2 (vgl. Abb. 1)

verlegen seinen Anfang an das unterhalb Genf liegende Kraftwerk Chancy-Pougny. Die Staustufe von Verbois muss mit zwei Schleusen von 17 bis 20 m Hubhöhe überwunden werden. Das Genfer Kraftwerk in Chêvres ist zu beseitigen, um in das Gebiet des zukünftigen Hafens der Stadt Genf zu gelangen. Es folgt das grösste Hindernis für den Bau des transhelvetischen Kanals, der Durchgang durch die Stadt Genf. Hier ist auf Grund zahlreicher Studien ein 2,3 km langer Tunnel unter der Stadt hindurch in Aussicht genommen, an den beidseits je ein Vorhafen mit Schleuse sich anschliessen.

In der Nähe der Mündung der Venoge in den Genfersee (372 m ü. M.) beginnt der «transhelvetische Kanal». Er steigt über fünf Schleusen zur Scheitelhaltung (443 m ü. M.), die in tiefem Einschnitt den Höhenzug des Mormont durchquert, folgt dann dem Tale der Orbe, um mittels zwei Schleusen bei Yverdon zum Neuenburgersee (429 m ü. M.) hinunterzusteigen. Die Anlage von zwei Speicherbecken soll das Aufbessern des Schiffahrtswassers in der Scheitelhaltung ermöglichen. Borel spricht mit ausserordentlichem Optimismus von einem jährlich möglichen Verkehr von 6 Mio t, also fast soviel, als die Schweiz in normalen Zeiten an Gütern gewichtsgemäss im gesamten einführt. Die Schleuse bei Nidau erlaubt den Abstieg zum Bielersee, an den die schiffbare Aare bis unterhalb Solothurn anschliesst. Beim Kraftwerk Luterbach gelangen die Schiffe durch eine Schleuse in den Werkkanal von Wangen. Der Einbau zwölf weiterer Schleusen ermöglicht das Durchfahren und das Absteigen in der Aare bis in den Rhein bei Koblenz (310 m ü. M.).

Ganz richtig bemerkte Borel in seiner Broschüre selbst, dass der Bau eines nicht an ausländische Netze angeschlossenen Binnenkanals sich nicht rechtfertigen lasse. Der Rhein-Rhonekanal könnte nur als Verbindungsglied bedeutender, unsere Landesgrenzen berührender Wasserstrassen des Auslandes ins Auge gefasst werden, als notwendiges Verbindungsglied eines kontinentalen Systems. Wie weiter oben dargetan wurde, steht aber der Ausbau der französischen Rhone offensichtlich noch in weiter Ferne, da Frankreich vorerst für seine Volkswirtschaft nützlichere Wasserstrassenprojekte verwirklichen wird. Ingenieur Borel übersieht dann im weitern, dass Deutschland sein Wasserstrassennetz für Schiffe von 1200 bis 1500 t ausbaut. Solche Schiffe kommen schon seit einigen Jahren nach Basel. Die Rhein-Main-Donauverbindung, die Donau bis nach Ulm hinauf, der vorgesehene Schiffahrtsweg von Ulm zum Bodensee sind alle für 1200 t-Schiffe gebaut oder geplant. Man versteht daher auch das Bestreben Deutschlands, den Hochrhein von Basel zum Bodensee, als dem Schlussstück seines Wasserstrassensystems im Süden, für diese Schiffsstück auszubauen. Einem nur für 600 t-Schiffe befahrbaren helvetischen Kanal kann daher nie die Rolle einer vollwertigen Ergänzung der Grossschiffahrtswwege im Raum zwischen dem Rhein und der Nordsee zufallen. Solange die französische Rhone nicht bis zur Schweizergrenze schiffbar gemacht ist, gilt die Feststellung von Dr. Krucker in cit. Verbandsschrift Nr. 36: Zwischenstrecken ohne fertige Zufahrten besitzen keine wirtschaftliche Begründung und keine Existenzberechtigung.

Auch ein Fachmann in Schiffahrtsfragen, der Direktor des Rheinschiffahrtsamtes in Basel, Dr. Schaller, kommt bei einer Untersuchung der betriebswirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Seite schweizerischer Binnenwasserstrassen für den transhelvetischen Kanal mit seinen 40 Schleusen zwischen Genf und Basel und den dadurch bedingten langen Fahrzeiten zu keinem

ermutigenden Ergebnis. Da dem transhelvetischen Kanal weder grosse Mengen von Kohlen noch Getreide zur Beförderung zur Verfügung stehen, fehlt ihm das Transportrückgrat. Dr. Schaller stellt im weitern das Fehlen einer Grundlage für einen Transitverkehr fest; die von den Befürwortern des Kanals angegebenen Transportmengen seien rein hypothetisch und reduzieren sich beim näheren Hinsehen ganz gewaltig.

Die «Schweiz. Bauzeitung» hat schon in Nr. 5 vom 1. Aug. 1941 (S. 54) in einem redaktionellen Artikel «Gedanken zum transhelvetischen Kanal» darauf hingewiesen, dass dieses Problem nicht so einfach sei, wie es gewisse Enthusiasten sehen wollen; sie sprach einer internationalen Konferenz, zunächst zur Abklärung der *Grundfragen* des Problems, das Wort. Die Ausführungen sind durch instruktive Zeichnungen und Diagramme begleitet. Sie zeigen das Längenprofil des bestehenden französischen Rhone-Rhein-Kanals (für 300 t Pénichen), des transhelvetischen Kanals, sowie der geplanten Bodensee-Donau- und Main-Donau-Verbindungen, sowie eine Uebersicht der bestehenden und geplanten Binnenschiffahrtswege Mitteleuropas und der Längenprofile von Rhein, Rhone und Po-Tessin. Es sei auf diese Veröffentlichung nachdrücklich hingewiesen.

Vorläufig wird man sich gegenüber den Plänen eines transhelvetischen Kanals reserviert verhalten müssen und die Ergebnisse nicht nur der Untersuchung über die einmaligen Baukosten, sondern auch der jährlich wiederkehrenden Unterhalt- und Erneuerungskosten abwarten⁷⁾. Ferner wird die Frage der Bedienung der Schleusen zwischen dem Genfersee und dem Rhein und der Kostentragung abgeklärt werden müssen. Erst wenn alle diese bau- und verwaltungstechnischen sowie finanziellen Untersuchungen einwandfrei abgeschlossen sind und vorliegen, wird man sich ein Bild über die Verteilung der tragbaren Aufwendungen und ein Bild über die Wirtschaftlichkeit des neuen Wasserweges machen können.

III.

Eine weitere europäische Wasserstrasse, die in ihrem Oberlauf gegen Mitteleuropa und die Schweiz vorstösst, ist die *Donau*, ein alter Verkehrsweg, auf dem heute wieder lebenswichtige Waren für die Schweiz transportiert werden und der für uns in erster Linie als Verbindung mit den Donauländern eine Bedeutung hat. Sie ist für 1200 t-Schiffe heute schon bis Regensburg (340 m ü. M.) benützbar. Der Ausbau bergwärts bis Ulm (463 m ü. M.) ist teilweise in Angriff genommen. Von Ulm aus ist eine Grosswasserstrasse nach dem Bodensee (396 m ü. M.) mit einer auf 546 m gelegenen Scheitelhaltung geplant, wodurch die Schweiz einer direkten Wasserstrassenverbindung mit der Donau erhaftig würde. Da aber Deutschland vorerst für seine Industrien und Bodenschätze lebenswichtigeren Schiffahrtswege auszubauen hat, wird diese Verbindung noch geraume Zeit auf sich warten lassen.

IV.

Dem Verkehr auf dem Wasser als Zubringer von Gütern aller Art zur Schweiz ist heute einziger der Rhein vom Meer weg bis an unsere Grenzstadt Basel dienstbar gemacht. Der Rhein erfüllt in hohem Masse die Ansprüche, die an die Qualität einer Wasserstrasse gemacht werden müssen. Die Schwankungen seiner Wasserstände sind nicht erheblich⁸⁾, die Schiffahrt wird nicht

⁷⁾ Vgl. Resolution des Rhone-Rhein-Verbandes vom 14. Juni 1941 in Bd. 118, S. 10.
Red.

⁸⁾ Vgl. die Diagramme in Bd. 77, S. 234* (1921).
Red.

Wohnhaus zum Geissberg in Zürich. Architekt MORITZ HAUSER, Zürich (Text siehe Seite 308)



Abb. 2. Ansicht von Südost (vgl. Lageplan)

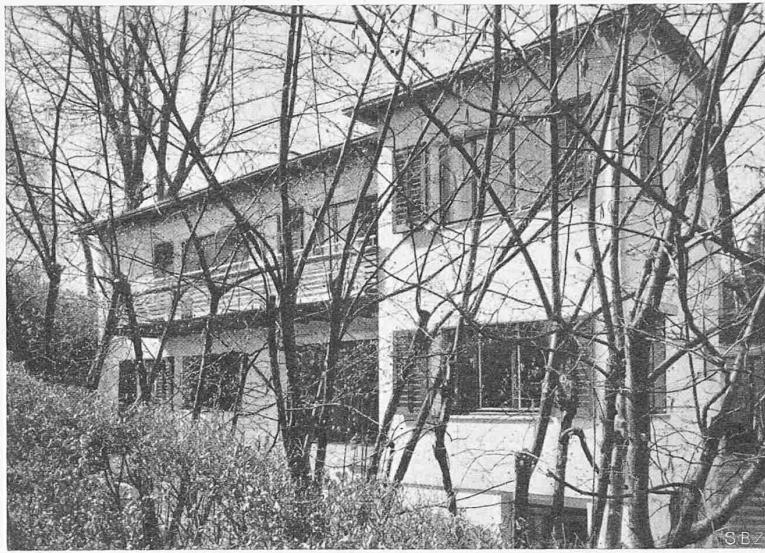


Abb. 3. Ansicht von Südost, rechts das Haus Schlatter

Photos von P. Müller, Zürich



Abb. 4. Detail der Südfront

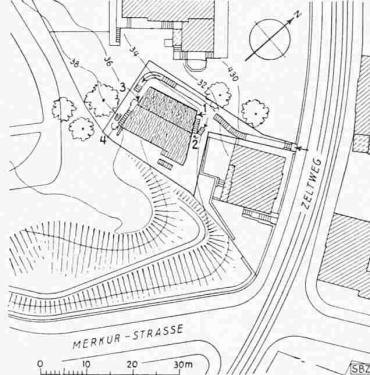


Abb. 1. Lageplan. — 1 : 1500

durch Eisbildung erschwert oder verunmöglicht, auch erlaubt das Flussgefälle die freie Fahrt vom Meer herauf bis nach Kembs, wo eine einzige Schleuse zu passieren ist. Selbst bei Niedrigwasser ist die Wasserstrasse mit voll ausgelasteten Schiffen befahrbar dank einer ausgeglichenen Wasserführung und der grossen Wassertiefen⁹⁾. Diese durchgehend grossen Fahrwassertiefen wirken sich günstig aus auf die Unterhaltskosten der Stromstrecke. So ist es nicht verwunderlich, dass sich der Güterverkehr nach dem Rheinhafen von Basel seit 1905 vergrössert hat und in den Jahren vor 1939 gegen 3 Mio t anwuchs. Dass die Schiffahrt in Basel nicht für alle Zeiten Halt machen wird, sondern weiter den Strom hinauf strebt, liegt auf der Linie der bisherigen Entwicklung. Auch unterhalb Basel hat die Schiffahrt Schritt für Schritt bergwärts gemacht trotz der gegenteiligen Bestrebungen des jeweils zu überholenden Endhafens.

Für den Ausbau des Hochrheins von Basel bis zum Bodensee liegen heute baureife Pläne vor, die von schweizerischen Ingenieurbüros unter Leitung des Eidg. Amtes für Wasserwirtschaft ausgearbeitet wurden¹⁰⁾. Zur Ueberwindung der Höhendifferenz zwischen Basel (241 m ü. M.) und dem Bodensee (396 m ü. M.) sind, entsprechend den erstellten und geplanten zwölf Kraftwerken, zwölf Schleusen erforderlich, wozu noch eine Doppelschleuse zur Ueberwindung der Gefällstufe am Rheinfall kommt. Alle Studien werden im Einvernehmen mit Deutschland durchgeführt, das ebenfalls grosses Interesse zeigt an der Fortführung der Schiffahrt bis in den Bodensee. Die heute zu 142 Mio Fr. berechneten Ausbaukosten sind denn auch von beiden Ländern gemeinsam zu tragen. Offen ist noch die Frage der Grösse der Schleusen. Während besonders von Basel aus nur der Kleinausbau, d. h. mit Schleusen von Abmessungen 75×9 m be-

fürwortet wird, strebt Deutschland, unterstützt von der Nordostschweiz und seinem Schifffahrtsverband, den Einbau von 130×12 m grossen Schleusen an, um nicht nur die sog. Selbstfahrer, d. h. Schiffe von 600 bis 900 t Tragfähigkeit, sondern auch Schleppschiffe mit 1200 t Ladefähigkeit auf dem Hochrhein verkehren lassen zu können. Voraussichtlich werden aber die Interessenten aus den Kreisen der Selbstfahrer zu Gunsten des Kleinbaues noch eine lebhafte Propaganda auslösen. Man muss aber immer wieder darauf hinweisen, dass die in dieser Hinsicht für die innerschweizerischen Schifffahrtswege gelgenden Ueberlegungen nicht ohne weiteres auch für den Rhein als einen Grenzfluss massgebend sein dürfen, sondern dass auch auf die Bedürfnisse des Nachbarn gebührend Rücksicht zu nehmen ist. Wie schon erwähnt, baut

Deutschland seine Hauptwasserstrassen (Donau, Donau-Main-Rhein, Neckar usw.) alle für 1200 t bis 1500 t-Schiffe aus. So gesehen erscheint der Hochrhein als die südliche Verbindungsstrasse zwischen den genannten deutschen Wasserstrassen und man kann von diesem Gesichtspunkt das Bestreben Deutschlands schon verstehen, diese südliche Verbindungsstrasse gleichwertig auszubauen, wie sein anschliessendes Wasserstrassennetz.

Die endgültige Stellungnahme der Schweiz in der Frage der Ausbaugrösse des Hochrheins wird erst anlässlich der zwischenstaatlichen Verhandlungen über die Kostenverteilung, den Unterhalt und den Betrieb der Hochrheinwasserstrasse erfolgen können.

V.

Wenn man den ganzen Fragenkomplex der Zufahrtsstrassen auf dem Wasser zur Schweiz überblickt, scheint es zweckmässig, in erster Linie jene Wasserwege in den Vordergrund zu stellen, die nach der Sachlage heute schon eine Verbindung mit dem Meer ermöglichen oder im Einverständnis mit dem betr. Nachbarland in absehbarer Zeit erwarten lassen, und auf diese Tatsachen unsere Politik des weiteren Ausbaues des schweizerischen Binnenstrassennetzes abzustimmen. Ohne Sicherstellung des vollwertigen Anschlusses und der vollwertigen Fortsetzung an eine Verbindung direkt zum Meer darf kein neuer binnenschweizerischer Wasserweg finanziert und gebaut werden. Dann ist zu verlangen, dass nicht nur die einmaligen Baukosten, sondern auch die jährlichen Unterhaltskosten, die Erneuerungskosten und namentlich die jährlichen Betriebskosten, event. die Amortisation der Bauaufwendungen mit in Rechnung zu stellen sind. Nur dann erhält die Oeffentlichkeit ein Bild über die Gesamtaufwendungen, die letzten Endes doch zum grossen Teil von der Oeffentlichkeit zu tragen sind. Ohne eine solche allseitige Abklärung dürfen und sollen keine Bundes- und Kantonsgelder für Schifffahrtswege bewilligt werden.

9) Vgl. Bd. 109, S. 1*. Red.

10) Vgl. H. Blattner in Bd. 116, S. 225*, mit Uebersichtsplänen. Red.