Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 67 (1949)
Heft: 50

Artikel: Bericht über den Internationalen Schiffahrtskongress in Lissabon
Autor: Schweiz. Eidgenössisches Amt für Wasserwirtschaft
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-84170

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: 10.12.2025

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

eigentlich bedauerlich, dass die Zeit zur Diskussion nicht eingeräumt werden konnte.

Zwei weitere Vorträge von Prof. Dr. R. König, Zürich, über die soziologischen Probleme des Städtebaues und von Arch. M. Werner, Chef des Regionalplanbureau des Kt. Zürich, über die Möglichkeiten zur Verhinderung der Verstädterungserscheinungen beschlossen die etwas reichlich ausgefallene Vortragsserie. Viele Tagungsteilnehmer zog es eher in die lachende Sonne des warmen Südens als in das düstere, ach so nüchterne Tagungslokal.

Die Mitgliederversammlung der Vereinigung, die unter der Leitung von Oberbauinspektor W. Schurter, Bern, stand, fand im üblichen Rahmen statt. Bloss das Traktandum Voranschlag 1950 gab zu reden. Die Vereinigung, die einen Bundesbeitrag von 25 000 Fr. erwirken möchte, da ihre Bestrebungen auch dem Bunde zugute kommen, ist auf diese Mittel angewiesen, um ihr an sich schon bescheidenes Zentralbureau in Zürich weiterhin aufrecht erhalten zu können. Die Verhandlung mit den eidgenössischen Instanzen sind schon eingefädelt. Sollten sie negativ ausfallen, so wird eine ausserordentliche Mitgliederversammlung darüber zu entscheiden haben, was zu geschehen habe, damit die mit soviel Elan in Angriff genommene Landesplanungstätigkeit nicht allzu empfindlich getroffen und vielleicht sogar gelähmt wird. Vorderhand ist noch zu hoffen, dass die Instanzen des Bundes die nötige Einsicht haben und den kleinen Betrag zur Verfügung stellen werden. H. M.

Bericht über den Internat. Schiffahrtskongress in Lissabon

DK 061.3 : 656.62

Zur Ergänzung der Berichterstattung über die *Staumauer Castelo do Bode* auf S. 627 dieses Jahrgangs (Nr. 44) gibt das Bild auf nebenstehender Seite eine Ansicht der Unterwasserseite der Staumauer mit angebautem Maschinenhaus. Mit dem Aufbau der Installationen für die Betonierung wurde anfangs 1948 begonnen. Die dargestellte Arbeit zeigt 350 000 m³ Beton; das fertige Objekt wird 470 000 m³ Beton und Eisenbeton erfordern. Diese Angaben und das Bild verdanken wir Kollege Erwin Schnitter in Lissabon, Oberingenieur der A.-G Conrad Zschokke, Genf und Zürich.

Zum Kampf um den Korrektionsplan für Grossbasel

DK 711.4(494.23)

In den in Basel stetig an Schärfe und auch an Unsachlichkeit zunehmenden Kampf um den am 11. Dezember 1949 zur Abstimmung kommenden sog. «Korrektionsplan Grossbasel» hat sich nun auch die SBZ mit ihrem Artikel in Nr. 49 eingeschaltet. Das Recht auf sachliche Kritik wie auch auf selbständiges Urteil in allen Fragen der Technik im weitesten Sinn soll der SBZ nicht grundsätzlich bestritten werden. Es mag viele sogar sympathisch berühren, dass sich die Redaktion «der Ansicht einer Anzahl von Basler Fachleuten anschliesst, die zu den bestqualifizierten gehören und schon deshalb nur eine Minderheit darstellen». Die aus dem Artikel hervorklingenden Ober- und Untertöne sind aber den Eingeweihten zu gut bekannt, als dass sie sich nicht bewusst wären, wie sehr mit dem vorerwähnten Artikel in der Hauptsache nicht die Redaktion, sondern eine ganz bestimmte personifizierte Minderheit zu Wort gekommen ist, die in der Hauptsache für die für alle Beteiligten heute so unerfreuliche Situation selbst verantwortlich ist. Es ist deshalb am Platz, dass das, was zu sagen unterlassen wurde, noch nachgeholt wird.

Wird nicht allzuweit zurückgegriffen, so kann die Leidensgeschichte der Korrektionspläne stichwortartig wie folgt angegeben werden: I. Plan Schumacher 1933; II. Plan Stadtplanbureau (Trüdinger) 1946; III. Plan Grossratskommission 1949.

Aus dem Vergleich der Entstehungsjahre der einzelnen Pläne kann entnommen werden, dass offenbar der Plan II, trotz seiner langen Entstehungszeit, vollständig ungenügend ausgereift gewesen war, als sich die Behörden damit zu befassen hatten, sonst hätte sich nicht eine grossrätliche Kommission während fast drei Jahren derart eingehend mit ihm befassen müssen, um ihn mindestens für die Mehrheit der Stimmberechtigten annehmbar zu gestalten.

Es mag eine gewisse Tragik darin liegen, dass in den Plänen für die Verbesserung baulicher oder verkehrstechnischer Zustände in einer bestehenden Stadt die sog. Ideallösungen mit den realisierbaren Lösungen nie ganz in Einklang gebracht werden können. Bei solchen Aufgaben wird es deshalb immer zu irgendwelchen Kompromissen kommen, wenn überhaupt etwas durchgeführt werden soll.

Bis vor zwei Jahren war es in Basel noch so, dass die Stadtplanung als höchst eigene Sphäre der mit dieser Aufgabe Betrauten betrachtet wurde. Die Fachkreise konnten sich überhaupt nicht oder dann nur nach besonderen Sonderaktionen Gehör verschaffen.

Seit 1947 ist nun insofern eine Wandlung eingetreten, als dem neuen Chef des Stadtplanbureau eine Fachkommission beigegeben wurde. Diese Kommission besteht aus zwei Architekten und einem Ingenieur, die vom Chef des Baudepartements auf Grund von Vorschlägen folgender Fachverbände gewählt wurde: Basler Ing.- und Architekten-Verein; Bund Schweizer Architekten, Ortsgruppe Basel; Freie Schweizer Architekten, Sektion Basel. Sie behandelt und entscheidet unter dem Vorsitz des Chefs des Stadtplanbureau über die Gestaltung aller wichtigeren Studien und Planungsarbeiten. Sie hat denn auch alle von der Grossratskommission angeregten oder generell beschlossenen Abänderungen des Planes II in ihrer jetzigen Form bearbeitet und planlich bereinigt. Dabei wurden weitgehend gemeinsame Sitzungen mit den zuständigen Organen der Basler Verkehrsbetriebe und der Verkehrsabteilung des Polizeidepartements durchgeführt.

In grundsätzlichen Fragen wurde ausserdem die sog. Stadtplandelegation, d. h. eine gemeinsame grössere Fachkommission der vorerwähnten Fachverbände zugezogen, die auch nochmals Gelegenheit hatte, den Standpunkt der Fachverbände der Grossratskommission vorzutragen.

Es kann demnach festgestellt werden, dass der nunmehr vorliegende Plan III nicht ausschliesslich einen Plan des Stadtplanbureau oder einen Plan der Grossratskommission darstellt, sondern dass er aus einer reibungslosen Zusammenarbeit aller behördlichen Instanzen mit den Spitzen der Fachverbände entstanden ist.

Wenn heute in allen Veröffentlichungen dargelegt wird, die Grossratskommission habe sich über die Entscheidung des Preisgerichtes im Wettbewerb «Bahnhofplatz» hinweggesetzt, so müsste dieser Vorwurf ebensosehr die Fachverbände treffen, denn diese sind es, die in der Sitzung vom 12. Januar 1949 der Grossratskommission den Antrag gestellt hatten, der Lösung «ohne Unterführung» den Vorzug zu geben.

Die kleine Fachkommission des Stadtplanbureau hat in sehr minutiöser Arbeit die Lösung «mit Unterführung», d. h. die Lösungen gemäss dem 1., 2., 3. und 4. Preis des Wettbewerbes Bahnhofplatz und die Lösung «ohne Unterführung», 5. Preis des Wettbewerbes, wie aber auch alle andern eingegangenen Projekte auf ihre Verwendbarkeit überprüft. Es wurden dann zwei besondere Varianten «mit Unterführung» und «ohne Unterführung» auf vollständig gleicher Basis, unter Berücksichtigung der Empfehlungen des Preisgerichts neu aufgestellt und vor allem hinsichtlich der etappenweisen Ausführungsmöglichkeiten genau untersucht. Dass diese Arbeiten in unparteiischer, sachlich einwandfreier Weise durchgeführt worden sind, mag schon daraus hervorgehen, dass die beiden Architekten des Fachkollegiums zufälligerweise die Träger des 1. und 5. Preises des Wettbewerbes «Bahnhofplatz» gewesen waren.

Die vorerwähnte Stellungnahme der Stadtplandelegation und damit der Grossratskommission erfolgte, ohne dass die kleine Fachkommission selbst eindeutig zu Gunsten einer der beiden Varianten Stellung genommen hatte.

Beim Entscheid hinsichtlich der Wahl zwischen den Varianten «mit oder ohne Unterführung» spielte die Ausführbarkeit in Etappen eine wesentliche Rolle. In dieser Hinsicht ist die Lösung «ohne Unterführung» der andern Variante weit überlegen. Schon das Preisgericht hatte dies erkannt, denn im Bericht über das erstprämiierte Projekt wurde festgestellt: «Die etappenweise Ausführung ist durch kostspielige Strassenprovisorien erschwert».

Dass aber auch in verkehrstechnischer Beziehung die Variante «ohne Unterführung» in keiner Weise der Lösung «mit Unterführung» nachsteht, mögen die Bilder 1 und 2 zeigen.

Es ist ein bedenklicher Trugschluss, wenn man glaubt, eine Unterführung des Verkehrs Bahnhof-Heuwaage unter die