Die Entwicklung der Rheinschiffahrt nach Basel

Autor(en): **Groschupf, L.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **81/82 (1923)**

Heft 19

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-39006

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

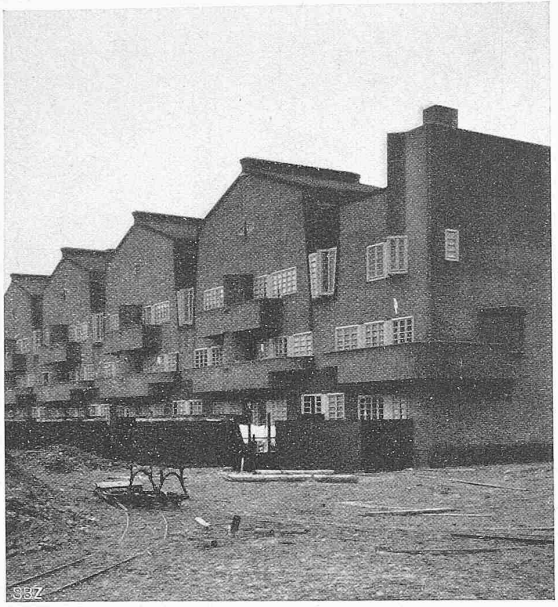

Abb. 25. Wohnungsbau „de Dageraad" in Amsterdam. Architekt M. de Klerk (1922). Auflösung des Blockes in Einzelhäuser an einem verkehrsreichen Innenplatz.

mechanische Produktion im Wohnungsbau zu einem individualistischen Aeussern führt, dass das Besondere als äussere Erscheinung des Allgemeinen auftritt. Dabei darf aber nicht verkannt werden, dass die Amsterdamer Architekten mehr und mehr in der Grosstadt das Grosse, Organische zu sehen beginnen und dass sie als Menschen unserer Zeit die grossen Faktoren von Verkehr und Technik nicht verleugnen werden.

Wo die Amsterdamer kleinere Aufgaben zu lösen haben, Villen und Aehnliches, da findet ihr Geist oft ein so knetbares und elastisches Objekt, dass hie und da eine allzu absichtliche Form entsteht, ein Wesen, das uns in seiner Kompaktheit an ein Organ aus der Tier- oder Pflanzenwelt oder an einen Maschinenteil oder an den Schiffbau denken lässt. Auch in ihren Möbeln finden wir ähnliche Neigungen. Sie sind immer gescheit — aber vielleicht doch ein zu sehr ausdrucksvolles Bauwerk, ein zu starkes, fast mit Selbstbewusstsein begabtes Organ, wo wir von unserer direkten Umgebung eher eine gewisse Passivität verlangen.

Die Ideen und Gestaltungen, denen wir kurz gefolgt sind, bilden die Entwicklung weniger Jahre. Bei unserer Kritik müssen wir deshalb wohl bedenken, dass grössere Zukunftsaussichten innerhalb so kurzer Zeit kaum geschaffen werden konnten. Es scheint mir nicht zweifelhaft, dass wir erst im Anfang einer bedeutungsreichen Entwicklung stehen, dass ein neues Lebensgefühl die ersten Schritte nach einer unbekannten Zukunft richtet. Alte Begriffe fallen, alte Theorien scheinen, mit einem Mal ihre festen Grundlagen verloren zu haben und stützen uns nicht mehr, während irgendwo ein frischer Geist des Lebens und des Leben-Wollens wie ein frischer Wind durch die Länder geht. Junge Köpfe fühlen das Leben in sich brennen und werfen von sich ab, was die Aeltern ihnen an Theorien überlieferten. Denn sie fühlen das Neue stärker und intensiver in sich, als Systeme es je umfassen könnten. (Schluss folgt).

Mit diesen objektiven Darlegungen wollte Arch. Stam so wenig wie wir, natürlich weder Vorbilder geben noch Wege weisen; in einem spätern Abschnitt über Städtebau wird er anhand von Beispielen auch eigene Ideen entwickeln. *Red.*

Die Entwicklung der Rheinschiffahrt nach Basel.

Von *L. Groschupf*, Basel,
Direktor der Schweizerischen Schleppschiffahrts-Genossenschaft [1]).

I. Die Vorbereitungs- und Propagandaperiode bis zum Kriegsausbruch.

Die Grosschiffahrt auf dem Rhein bis nach Basel beginnt mit den Versuchfahrten des Jahres 1903, die das Resultat unermüdlicher Vorarbeit und Propaganda des Herrn Rudolf Gelpke waren. Der Erfolg der Versuchfahrten wies nach, dass die damals allgemein verbreitete Ansicht, die Rheinstrecke Strassburg-Basel sei in ihrem heutigem Zustand für die moderne Grosschiffahrt gänzlich unbrauchbar, nicht richtig war. Er zeigte vielmehr, dass, sobald der Schiffspark sich einigermassen den Anforderungen der Stromstrecke anpasst, in den wasserreichen Frühjahr- und Sommermonaten sehr wohl eine rentable Grosschiffahrt nach Basel möglich ist [2]).

Bis zur Durchführung der Versuchfahrten war die Idee, die Rheinschiffahrt nach Basel weiterzuführen, in der Schweiz fast unbekannt. In den letzten Jahren des vergangenen Jahrhunderts waren in Basel Bestrebungen aufgetaucht, Anschluss an die Rheinschiffahrt in Strassburg zu suchen durch Verlängerung des Hüninger-Kanales bis nach Basel. Die deutsche Regierung zeigte sich indessen dem Anschluss der Schweiz an das elsässische Kanalnetz und über dieses an die Rheinschiffahrt abgeneigt, und die bezüglichen Verhandlungen zwischen dem Bundesrat und der deutschen Reichsregierung verliefen erfolglos. Grosse Arbeit und grosses Verdienst bei der Weckung und Verbreitung des Interesses an der Rheinschiffahrt kommt dem auf Veranlassung von R. Gelpke im Jahre 1905 gegründeten *Verein*

[1]) Wir freuen uns, dass dieser praktisch erfahrene Schiffahrts-Fachmann unserm Wunsche um eine zusammenfassende Darlegung der massgebenden schiffahrtstechnischen Verhältnisse auf dem Oberrhein entsprochen hat und damit unsern Lesern eine willkommene, wertvolle Ergänzung unserer frühern Mitteilungen bietet. *Die Redaktion.*

[2]) Vergl. R. Gelpke in „S. B. Z." vom 25. Februar 1905 und vom 17. Februar 1906. *Red.*

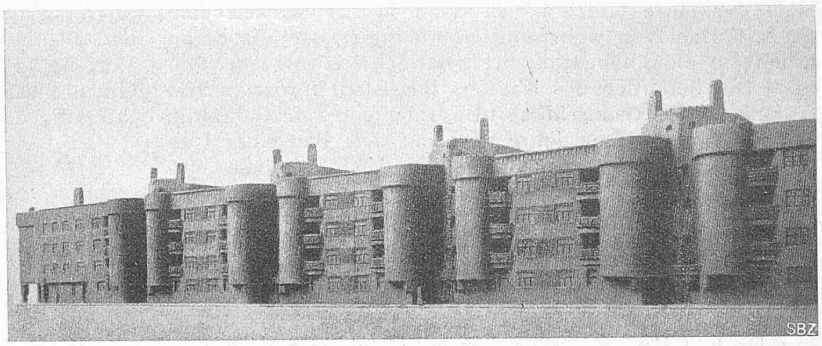

Abb. 27. Modell zum Wohnhausblock „Samenwerking" in Amsterdam. Arch. J. F. Staal. Die Funktionen von Eingang, Treppenhaus, Küchenpartie und Wohnteil sind mit den stärksten Ausdruckmitteln betont.

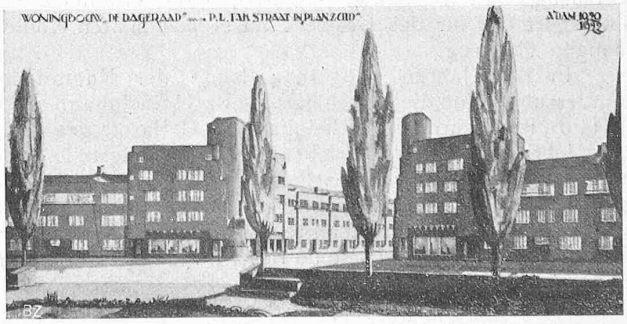

Abb. 26. Wohnungsbau „de Dageraad" der Amstels Bouwvereeniging. Arch. M. de Klerk (1922). Die Fassadenlänge wird durch ein grosses, dem Raum der Strasse folgendes Bewegungsmotiv zusammengefasst.

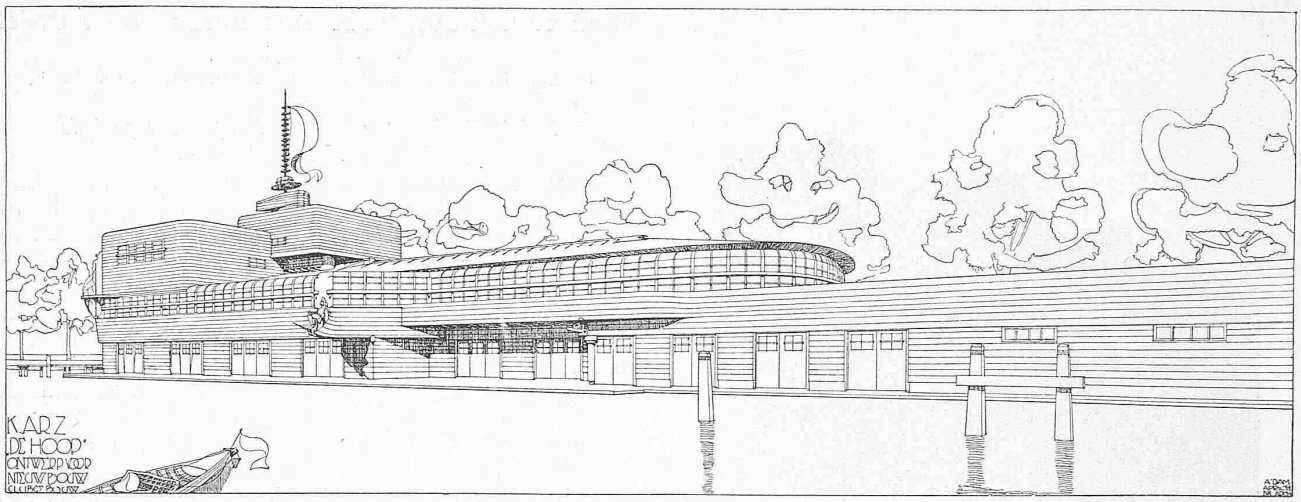

Abb. 35. Klubhaus der Amsterdamer Ruder- und Segler-Vereinigung (Wasserseite). Architekt M. de Klerk (1922).
Holzbau, unten Bootschuppen, darüber Gesellschaftsräume (vergl. Grundriss Abb. 37). Der Entwurf entfaltet sich in einer vom Innern ausgehenden, das ganze Gebäude umspielenden und jede Einzelheit mitreissenden Bewegung, die sich der Ankunftrichtung der Boote entgegenstellt.

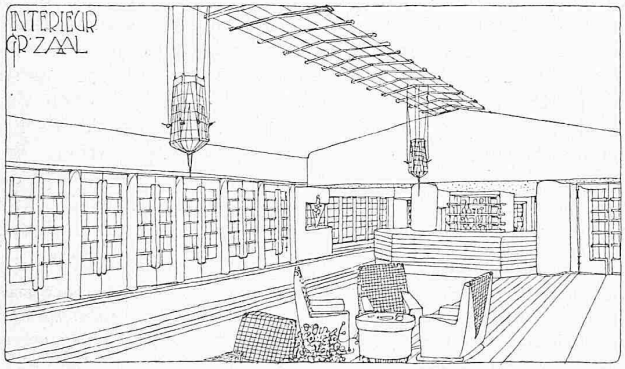

Abb. 38. Klubhaus der A. R.- u. S.-V. — Grosser Saal im Obergeschoss.

Rheinschiffahrt-Verkehr in Basel 1904 bis 1. August 1914.

	Zu Berg Tonnen	Zu Tal Tonnen	Total Tonnen
1903	—	Versuchfahrten	—
1904	300	—	300
1905	2028	1121	3149
1906	2722	740	3462
1907	3015	1235	4250
1908	13877	1592	15469
1909	35634	5174	40808
1910	48561	16139	64700
1911	27654	8080	35734
1912	47145	24055	71200
1913	62376	34277	96652
1914	61527	28492	90019

für die Schiffahrt auf dem Oberrhein in Basel zu. Im Verlaufe der Jahre bildeten sich dann in der Schweiz eine ganze Anzahl von weiteren Vereinigungen, die alle daran arbeiteten, die Binnenschiffahrt in der Schweiz vorzubereiten.

Die Behörden des Kantons Baselstadt förderten von Anfang an die Rheinschiffahrt-Bestrebungen sehr tatkräftig. Sie waren es, die im Jahre 1905 mit dem Bau einer Umschlagstelle begannen. Aus dieser Umschlagstelle entwickelte sich der heutige „Rheinhafen Basel-St. Johann". Auch die eidgenössischen Behörden unterstützten die neuen Bestrebungen von Anfang an dadurch, dass sie die vom Kanton Baselstadt im Interesse der Rheinschiffahrt aufgewendeten Ausgaben subventionierten. In Basel war es vor allem der verstorbene Direktor des Gaswerkes Basel, Ing. Dr. h. c. Paul Miescher, der mit Gelpke die praktische Entwicklung der Rheinschiffahrt förderte. Er verschaffte den für die Schiffahrt nach Basel Interesse zeigenden Rheinschiffahrt-Gesellschaften in den ersten schwierigen Versuchsjahren Berggüter dadurch, dass er ihnen den Transport der für das Gaswerk Basel bestimmten Kohlenmengen übertrug.

In den Jahren 1905/1914 baute der Kanton mit Bundessubvention die Umschlagstelle Basel St. Johann aus [1]). Im Jahre 1907 wurde die „Rheinhafen A.-G. Basel" gegründet zur Uebernahme des Betriebes der Umschlagstelle. Sie war eine private Aktiengesellschaft, die die dem Kanton gehörenden Umschlag-Einrichtungen pachtete und ergänzte, soweit ihre bescheidenen Mittel dies erlaubten. Bis zum Krieg weist die Umschlagstelle Basel-St. Johann die nebenstehenden Verkehrsziffern auf.

Die Propaganda-Tätigkeit der Schiffahrt-Vereine und vor allem Gelpkes hatte bis zum Kriegsausbruch in der ganzen Schweiz lebhaftes Interesse für die Rheinschiffahrt geweckt. Alle an der Entwicklung der Zufahrtwege interessierten Kreise des schweizerischen Wirtschaftslebens und alle in Frage kommenden Behörden sahen die grossen Vorteile, die die Rheinschiffahrt bis Basel bringen kann, ein und waren entschlossen, die Entwicklung der Schiffahrt tatkräftig zu fördern.

II. Die Stellung der Schiffahrt nach Basel in den allgemeinen Betriebsverhältnissen der Rheinschiffahrt.

Um die Entwicklung der Schiffahrt nach Basel zu beurteilen, muss man sich zunächst klar machen, welche Stellung der Betrieb auf der Strecke Strassburg-Basel in den allgemeinen Betriebsverhältnissen der Rheinschiffahrt einnimmt.

Die Flusschiffahrt trifft im allgemeinen auf immer grössere Schwierigkeiten, je weiter hinauf sie im Oberlauf eines Flusses steigt. Dies gilt auch für die Rheinschiffahrt. Die starke Strömung auf der Strecke Breisach-Basel und die zahlreichen Kiesbänke auf der Strecke Strassburg-Breisach bieten der Rheinschiffahrt grössere Hindernisse, als sie sie auf der Strecke bis Strassburg findet. Es muss dabei allerdings berücksichtigt werden, dass auf der Strecke Strassburg-Basel im Gegensatz zum übrigen Rheinlauf noch gar keine Verbesserungen des Stromes zur Erleichterung der Schiffahrt vorgenommen worden sind. Die Strassen- und die Eisenbahnbrücken zwischen Strassburg und Kehl liegen so niedrig, dass sie nur ganz flach gebauten Schleppdampfern und Kähnen bei gutem Wasserstand die Durchfahrt erlauben.

Diese Verhältnisse auf der Strecke zwischen Strassburg und Basel bringen es mit sich, dass nur ein sehr kleiner Teil der vorhandenen Schleppdampfer und Schleppkähne die Fahrt über Strassburg hinaus bis nach Basel fortsetzen kann. Nur starke Seitenraddampfer mit geringem Tiefgang und geringer Höhe der Deckaufbauten sind auf

[1]) Beschrieben in „S. B. Z." vom 9. November 1912. *Red.*

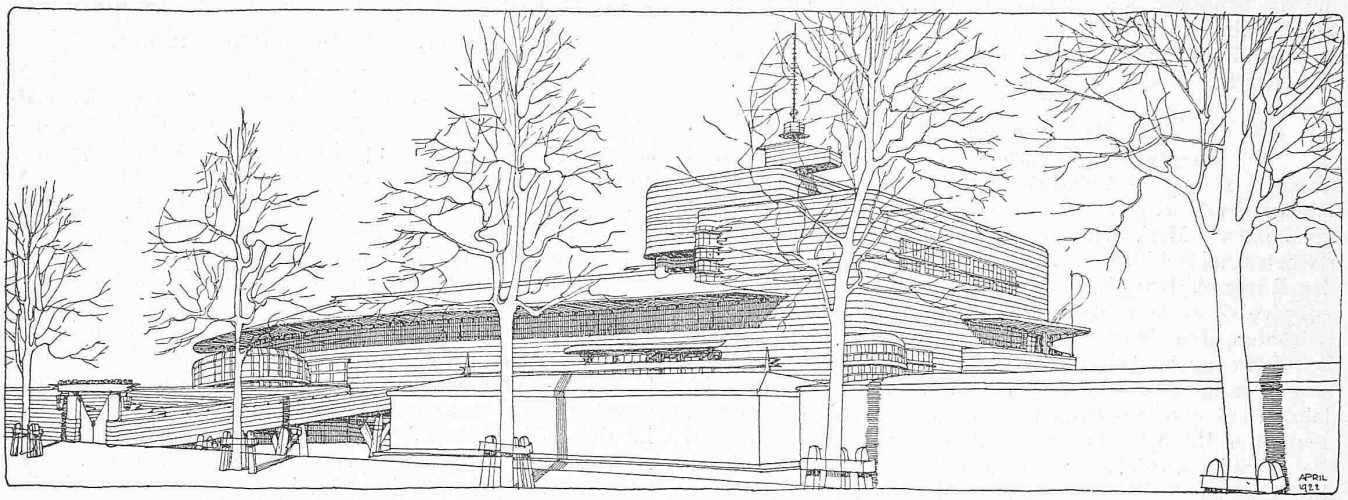

Abb. 36. Klubhaus der Amsterdamer Ruder- und Segler-Vereinigung „De Hoop" (Landseite). Architekt M. de Klerk (1922).

dieser Strecke brauchbar; Eigentümer derartiger Schleppdampfer sind nur die grössten Rheinschiffahrt-Gesellschaften. Die praktische Durchführung der Schiffahrt nach Basel war deshalb zum vornherein auf eine geringe Zahl von grossen deutschen Schiffahrt-Gesellschaften beschränkt. Nur zwei der nach Strassburg fahrenden Gesellschaften, die „Rheinschiffahrts A.-G. vorm. Fendel", Mannheim, und ihr schärfster Konkurrent, die „Vereinigten Spediteure und Schiffer G. m. b. H." in Mannheim, interessierten sich für die Schiffahrt nach Basel. Beide Gesellschaften waren Oberrhein-Reedereien und ein sehr grosser Teil der von ihnen bis Mannheim oder Strassburg-Kehl beförderten Gütermengen waren für die Schweiz bestimmt. Für sie war es von grösstem Interesse, die Schweizer Kundschaft noch mehr an sich zu ketten dadurch, dass sie die für die Schweiz bestimmten Waren auf dem Wasserweg bis Basel beförderten und dadurch gegenüber dem Bahntransport ab Mannheim oder ab Strassburg-Kehl noch Frachtersparnisse bieten konnten. Wenn sich durch diese gebotenen Frachtvorteile mehr für die Schweiz bestimmte oder von der Schweiz herrührende Güter dem Rheinweg gewinnen liessen, so war dies für die beiden Gesellschaften eine erwünschte Verstärkung ihrer Stellung im Schweizer-Verkehr.

Bei allem Interesse, das die beiden deutschen Gesellschaften der Schiffahrt nach Basel entgegenbrachten, blieb diese für sie doch immer nur ein kleiner Teil ihres ausgedehnten Schiffahrtbetriebes. Der deutsche Verkehr von der Ruhr und dem Mittelrhein nach Mannheim und Strassburg und der Seehafenverkehr von Antwerpen-Rotterdam nach der Ruhr, Mannheim und Strassburg war für beide Gesellschaften viel wichtiger als die Schiffahrt nach Basel.

Der gesamte Rheinverkehr hat nun aber im Verlaufe des Jahres gewisse, regelmässig wiederkehrende Perioden flauen Geschäftsganges. Eine derartige Periode sind die Frühjahr- und Sommermonate mit ihrem guten Wasserstand. In dieser Zeit ist auf dem ganzen Rhein relativ wenig Beschäftigung für den Schiffspark vorhanden. Infolgedessen sinken die Rheinfrachten in diesen Monaten so sehr, dass sie kaum mehr die Selbstkosten decken. Dieser Umstand, der regelmässig zu der Zeit eintritt, wo auf der Strecke Strassburg-Basel der gute Wasserstand die Schiffahrt ermöglicht, veranlasste die beiden Reedereien, einen Teil ihres Schiffsparkes auf der Strecke Strassburg-Basel zu beschäftigen. Die oben erwähnten natürlichen Schwierigkeiten geben der Reederei, die für die Strecke ausgerüstet ist, eine gewisse Monopolstellung, die ihr gestattet, die Anschlussfrachten Strassburg-Basel auf einer lohnenden Höhe zu halten, selbstverständlich unter Berücksichtigung einer Frachtersparnis gegenüber den Eisenbahnfrachten, die sie ihrer Schweizer Kundschaft einräumen muss.

Die starke Strömung und die relativ geringe Ausnützung des Schiffsraumes auf der Strecke Strassburg-Basel

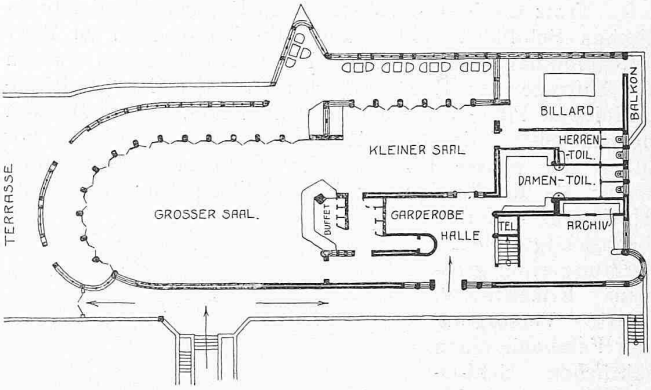

Abb. 37. Klubhaus der A. R.- u. S.-V. — Obergeschoss 1 : 400.

gestattet schon bei einer geringen Gütermenge einen ziemlich bedeutenden Schiffspark in der Basler-Fahrt zu beschäftigen. Durch die Kombination der Basler-Fahrt mit ihrem übrigen Betrieb waren deshalb die beiden Reedereien in der Lage, ihren Schiffspark auch in der flauen Frühjahr- und Sommerzeit voll auszunützen und lohnend zu beschäftigen. Sie verbesserten ihre Stellung gegenüber den an der Basler-Fahrt nicht beteiligten Gesellschaften. Sie hatten aber kein Interesse daran, in Rheinschiffahrtskreisen eine spezielle Propaganda für die Schiffahrt nach Basel durchzuführen. Ihre Bestrebungen, die Schiffahrt nach Basel zu entwickeln, mussten stets in Einklang gebracht werden mit ihren übrigen manigfaltigen Interessen auf dem ganzen Rhein.

Dadurch, dass die Schiffahrt nach Basel nur in den guten Wassermonaten des Frühjahrs und des Sommers durchgeführt werden kann, entstehen für die Umschlag-Anlagen in Basel sehr schwierige Betriebsverhältnisse. In der Zeit des guten Wasserstandes ist der Verkehrsandrang stark, er erfordert zahlreiche Kranen, Schiffsliegeplätze, ausgedehnte Geleiseanlagen und Lagergelegenheit. In der Zeit der geschlossenen Schiffahrt nach Basel ist es dann nicht leicht, für diese ausgedehnten Anlagen lohnende Beschäftigung zu bekommen. Der Ausbau der Umschlag-Einrichtungen in Basel lastete infolge dieses Umstandes fast ausschliesslich auf dem Kanton Baselstadt und der die Ausgaben subventionierenden Eidgenossenschaft, also auf staatlichen Behörden. Die Rheinschiffahrt-Gesellschaften zeigten wenig Neigung, eigenes Kapital in den Umschlag-Einrichtungen festzulegen. Ein grosszügiger Ausbau der ungenügenden Umschlagstelle Basel-St. Johann war zudem durch deren topographische Verhältnisse unmöglich.

Alle diese Verhältnisse in Verbindung mit den an und für sich ziemlich grossen nautischen Schwierigkeiten,

die die Schiffahrt auf dem noch vollständig unausgebauten Strome findet, erklären die im Vergleich zur Entwicklung der Schiffahrt nach Strassburg langsamere Entwicklung der Schiffahrt nach Basel bis zum Kriegsausbruch.

III. Die Rheinschiffahrt nach Basel während des Krieges.

Mit Kriegsausbruch wurde die Schiffahrt nach Basel durch die deutschen Militärbehörden verboten. Auf die internationale Rheinschiffahrtakte wurde keine Rücksicht genommen. Merkwürdigerweise wurde von den schweizerischen Rheinschiffahrt-Interessenten gegen diese Verletzung der Rheinschiffahrtakte nicht protestiert. In den Jahren 1915/1916 wurden dann zwischen den schweizerischen Behörden, den deutschen Militärbehörden und den an der Schiffahrt nach Basel beteiligten Gesellschaften Verhandlungen aufgenommen, die zu dem Ziele führten, dass im Jahre 1916 eine beschränkte Schiffahrt nach Basel von den deutschen Militärbehörden gestattet wurde. Die Schiffahrt, die bewilligt wurde, war eine sehr beschränkte und durch die Militärbehörden streng kontrollierte. Sie entsprach in keiner Weise der durch die völkerrechtlichen Abmachungen garantierten „freien Schiffahrt" auf dem Rhein.

Trotz dieses fast vollständigen Unterbruchs der praktischen Schiffahrt ruhten aber die Vorarbeiten zu ihrer Wiederaufnahme nicht. Durch Ing. Oskar Bosshard wurden im Auftrage der Regierung des Kantons Baselstadt die definitiven Pläne zum Bau des Rheinhafens Kleinhüningen ausgearbeitet[1]. Ernsthafte Rheinschiffahrt-Interessenten, vor allem der grosse Konzern der „Gute Hoffnungs-Hütte" traten als Kauflustige für Hafengelände auf; die „Gute Hoffnungs - Hütte" beabsichtigte die Errichtung einer grossen Brikettfabrik, deren Versorgung mit Feinkohle einen jährlichen Schiffsverkehr von 100 bis 300 000 t gebracht hätte. In den Verhandlungen erwies es sich als ein Mangel, dass in der kantonalen Verwaltung keine fachkundige Amtstelle zur Bearbeitung der Rheinschiffahrt-Fragen vorhanden war. Trotz Befürwortung des Landverkaufes an die „Gute Hoffnungs-Hütte" durch den Regierungsrat lehnte der Grosse Rat den Kaufvertrag ab. Leider, muss man heute sagen, denn ganz zweifellos wäre die Ansiedlung des „Gute Hoffnungs-Hütte"-Konzerns im Hafengebiet Basel eine wertvolle Unterstützung der gesamten Entwicklung der Rheinschifffahrt gewesen.

Versuche während des Krieges, eine schweizerische Rheinschiffahrts-Gesellschaft gemeinsam mit holländischen und deutschen Interessenten zu gründen, führten ebenfalls zu keinem Ziel. Die Verkehrsziffern der Umschlagstelle Basel-St. Johann waren während der Kriegsjahre folgende:

	Zu Berg Tonnen	Zu Tal Tonnen	Total Tonnen
1915/1916	Schiffahrt eingestellt		
1917	24 000	8 000	32 000
1918	17 000	6 000	23 000

(Fortsetzung folgt.)

[1]) Dargestellt in Band 70, Seite 185 (vom 20. Oktober 1917). *Red.*

Zum Bahnhof-Vorplatz und Aufnahmegebäude der neuen Station Zürich-Enge.

Im Anschluss an die Wiedergabe der neuen Projekt-Studien und deren Beurteilung durch die Experten-Kommission (in Nr. 13 und 14, insbesondere Seiten 179 und 180 vom 6. Oktober) waren hier die wichtigsten der vom Standpunkt der städtischen Verkehrsbedürfnisse aus massgebenden Gesichtspunkte kurz angedeutet worden, Gesichtspunkte, die den als Experten zugezogenen Architekten begreiflicherweise ferner lagen, als die Schönheitsfragen der architektonischen Lösung. Inzwischen ist das städtebauliche Problem — zu einem solchen ist es nämlich im Widerstreit der Meinungen geworden — u. a. auch im „Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein" besprochen worden, worüber das Protokoll am Schluss dieser Nummer berichtet. Zu dessen teilweiser Illustration, sowie um unsere ersten Andeutungen allgemeiner verständlich zu machen, seien hier zwei Planskizzen mitgeteilt, in denen eine *Organisation des Platzverkehrs* versucht ist, und zwar für den „Segmentplatz" (Abb. 27) und für den „Dreieckplatz" (Abb. 28). Der Vollständigkeit halber sei bei diesem Anlass noch mitgeteilt, dass Stadtbaumeister H. Herter den „Viereckplatz" durch Führung des diagonalen Durchgangsverkehrs in dieser Hinsicht wesentlich verbessert hat. Wenn auf die Wiedergabe dieser neuesten seiner Studien, die in wirtschaftlicher Hinsicht allen andern Projekten überlegen sein soll, verzichtet wird, so geschieht dies, weil nun doch einmal die *Seestrasse als Basis* des Bahnhofvorplatzes angenommen ist und der Viereckplatz damit endgültig aus der Diskussion ausscheiden muss.

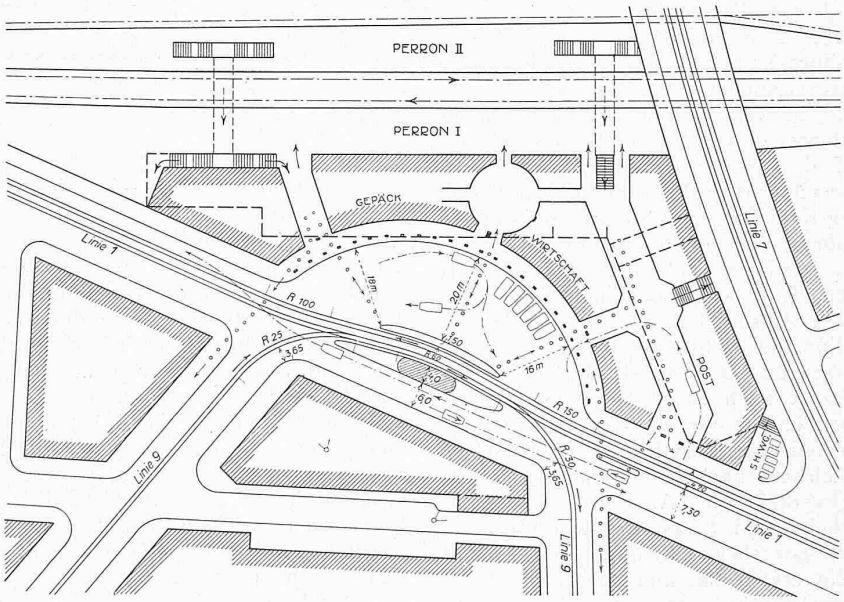

Abb. 27. Organisation der Verkehrsabwicklung auf dem Segmentplatz nach Entwurf Nr. 3. — 1 : 1500. NB. Die Ringlein-Reihen bezeichnen die hauptsächlichen Fussgängerwege der Vorort-Reisenden. Die kräftig gestrichelte Linie ist die stadtseitige Grundrisskontur nach Entwurf Nr. 2 und veranschaulicht den durch Verzicht auf die vorspringenden Segment-Ecken erreichbaren Platzgewinn für den öffentlichen Verkehr.

Bei der Verkehrsorganisation hat man bekanntlich von der Erstrebung grösstmöglicher Sicherheit für die Fussgänger auszugehen. Die Anerkennung der Seestrasse als Basis erfolgte mit Rücksicht auf ihren eigenen Durchgangsverkehr. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, Durchgangs- und Platzverkehr möglichst reinlich von einander zu scheiden, selbstverständlich unter Wahrung ihrer notwendigen Beziehungen. Wir hatten (Seite 179) das Problem einem hydraulischen verglichen, im Hinblick auf die möglichst reibungslose Leitung von strömenden Massen. Noch sinnfälliger kann man auf einen Flusshafen verweisen, wo, unabhängig und ungefährdet vom Durchgangsverkehr, umgeladen und manöveriert werden kann. Ja man kann, stets sinngemäss übertragen, von einem „Umschlagshafen" des Bahnverkehrs auf den differenzierten Stadtverkehr sprechen. Die begrifflichen und formalen Analogien liegen auf der Hand.

Solche Ueberlegung führt dazu, die Strassenbahn-*Halte*stelle aus dem Durchgangsverkehr hinauszurücken[1]).

[1]) Der Kölner Strassenbahn-Direktor *Wattmann*, ein sehr erfahrener Fachmann, sagte («Beziehungen zwischen Strassenbahn und Bebauungsplan») schon 1910, «dass es falsch ist, [auf einem Platze] in die stärkste Verkehrsregion noch die Strassenbahn hineinzulegen».