

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 89 (1971)
Heft: 23

Artikel: Schweiz. Rheinschiffahrt 1970
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-84876>

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: 15.10.2024

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

Schweiz. Rheinschiffahrt 1970

DK 656.62

Der Güterverkehr auf dem Rhein bestreitet einen wesentlichen Teil des internationalen Verkehrs der Schweiz. Im Jahre 1970 wurden von und nach Basel 8 924 826 t auf dem Wasser transportiert oder rund 310 000 t mehr als im bisherigen Rekordjahr 1965. Die Ladekapazität der Flotte gestattete in den meisten Fällen termingerechte An- und Ablieferung, wobei die günstige Wasserführung zwischen März und September eine gute Auslastung der Schiffe zuließ. Bei Hochwasser traten allerdings einige negative Erscheinungen zutage, wie die Notwendigkeit von Vorspannbooten und gelegentliche Wasserstrassensperrungen.

Die in der Schweiz. Reedereikonvention zusammengeschlossenen Schifffahrtstreibenden entfachten eine rege Tätigkeit, die sich günstig und regulierend auf den Frachtenmarkt auswirkte. Ihr Grundgedanke liegt in den einheitlichen Frachtsätzen und Transportbedingungen für geschlossene Gütergruppen. Daneben bestehen Ausgleichskassen zur Abgeltung besonderer Risiken wie zum Beispiel Niederwasser oder Eis. Man erwartet auf Grund dieser Auswirkungen in absehbarer Zeit eine einheitliche Wettbewerbsordnung für den Rhein. Die Investitionsfreude muss für

das vergangene Jahr eher als zurückhaltend beurteilt werden, obwohl mehr neue Schiffe gebaut wurden als 1969. Viele Eigentümer machen von der gebotenen Möglichkeit der prämierten Verschrottung unrentabler Fahrzeuge Gebrauch. Allein in Deutschland wurden 9 Mio DM ausbezahlt für die Abwrackung von 170 000 t Schiffsraum. Demgegenüber steht ein Neubau von grösseren Einheiten, die diesen Abgang mehr als wettmachen. Zudem wurden umlaufzeitverkürzende Massnahmen getroffen wie etwa die Tag- und Nachtfahrt (sog. Continuefahrt) und Verkürzungen von Lade- und Löszeiten. Doch eine Modernisierung der Rheinflotte ruft nach Anpassung des Wasserweges. Damit Schiffe mit grösserem Tiefgang passieren können und Kreuzungen und Überholungen an engen Stellen möglich werden, sind seit einiger Zeit Austeufungen der Rheinsohle in Gänge. Die Deutsche Bundesrepublik führt sie zwischen Neuburgweier und St. Goar, Frankreich zwischen Strassburg und Lauterburg durch. Weil die Schweiz an diesem Verkehrsweg stark interessiert ist, hat die Eidgenossenschaft beiden Staaten eine Finanzhilfe zugesagt. (Nach «Strom und See», Zeitschrift für Schifffahrt und Weltverkehr, 66. Jahrgang, Nr. 1, Jan. 1971.)

Schweizerisches Schulbauzentrum in Lausanne

DK 727.1.008

Die Konferenz der kantonalen Erziehungsdirektoren (EDK), das Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit (BIGA), der Schweizerische Gemeindeverband (SGV) und der Schweizerische Städteverband (SSV) sind Träger des neugegründeten Schweizerischen Schulbauzentrums, Chemin des Ruines Romaines 5, 1007 Lausanne. Es wird in seinen Bestrebungen durch den Schweizerischen Lehrerverein (SVL), den Schweizerischen Ingenieur- und Architektenverein (SIA) und den Bund Schweizer Architekten (BSA) unterstützt. Als wichtigstes Ziel gilt der Aufbau einer reichhaltigen Dokumentation über den Schulbau. Diese bildet die Grundlage für eine informatorische und beratende Tätigkeit, welche die am Schulbau interessierten Kreise, wie Kantone und Gemeinden, Schulbehörden, Lehrer, Architekten und Ingenieure sowie alle Baufachleute beanspruchen können. In einer späteren Phase sollen Richtlinien aufgestellt und auch Forschungsaufgaben bearbeitet werden.

Eine Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen an schweizerischen Hochschulen wird angestrebt.

Das Schweizerische Schulbauzentrum mit Sitz in Lausanne ist eine öffentlich rechtliche Körperschaft. Gegenwärtig besteht das Personal aus einem Leiter, einer pädagogischen Mitarbeiterin, einem Dokumentalisten und einer Sekretärin. Die Tätigkeit hat im Januar 1971 begonnen. Sie wird sich aber, da die Aufbauphase noch nicht abgeschlossen ist, erst 1972 voll entfalten können. Die Kontakte mit ähnlichen Institutionen des Auslandes werden aufgenommen, diejenigen mit Behörden, Pädagogen und Baufachleuten ausgebaut. Initiant, Träger und Leitung sind überzeugt, mit der Verwirklichung dieser seit langem geforderten zentralen Informations- und Beratungsstelle eine stark empfundene Lücke zu schliessen und an einen zweckmässigen, zeitgemässen und rationellen Schulbau wesentlich beitragen zu können.

Gesamtentwicklungsplanung «Aarau – Morgen»

DK 711.4

Der Einwohnerrat der Stadt Aarau hat am 3. Mai 1971 einem Kredit von 770 500 Fr. für die *Erarbeitung eines Leitbildes* für die Stadt Aarau zugestimmt.

Bemerkenswert ist nicht nur die Tatsache, dass die Behörden von Aarau gewillt sind, alle planerischen, baulichen und organisatorischen Massnahmen der einzelnen Ämter auf ein Leitbild auszurichten, sondern die Art und Weise, wie diese Absicht von allem Anfang der Gesamtbevölkerung zur Diskussion unterbreitet wird: Das Arbeitsprogramm für die Erarbeitung des Leitbildes wurde in einer 31seitigen Broschüre mit dem Titel «Aarau, Gesamtentwicklungs-Planung Morgen – Bericht des Gemeinderates der Stadt Aarau» von der Exekutive nicht nur den Parlamentariern, sondern jedem Einwohner der Stadt zugeschickt.

Dieser Bericht, verfasst von der städtischen Planungskommission in Zusammenarbeit mit der Bauverwaltung und der METRON, enthält folgende Abschnitte: Aaraus Probleme und Ziele; Aaraus Wirtschaftskraft ist bedroht; Aarau droht im Verkehr zu ersticken; Aarau hat zu wenig

Wohnungen; Aarau braucht mehr Einrichtungen für Bildung, Freizeit und Kultur; Aaraus Innenstadt darf nicht zerstört werden; Aarau hat ein stärkeres Image nötig; Aarau hört an seinen Grenzen nicht auf; Warum eine Gesamtentwicklungsplanung?; Wie soll eine Gesamtentwicklungsplanung durchgeführt werden?; Arbeitsphasen; Fachgebiete; Was kostet die Gesamtentwicklungsplanung?

Die Probleme sind in knappen Sätzen, Photos und Schemata klar dargelegt. Wegweisend sind die folgenden Sätze des Schlusswortes:

«Die vorgesehene Gesamtplanung soll ein *Leitbild* für die zukünftige Entwicklung der Stadt Aarau liefern. Ausgehend vom heutigen Zustand und den gegenwärtigen Tendenzen sollen die Bedürfnisse der nächsten fünfzehn Jahre abgeschätzt werden. Ergänzende oder davon abweichende Zielsetzungen sollen in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung formuliert und auf ihre Durchführbarkeit geprüft werden. Verschiedene Entwicklungsvarianten sind auf ihre Vor- und Nachteile und ihre finanziellen Auswirkungen zu unter-