Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 92 (1974)
Heft: 17: SIA-Heft, Nr. 4/1974: Mensch und Technik

Artikel: Neue Wasserstrasse durch den Balkan
Autor: Stambach, Ernst
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-72354

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: 02.07.2025

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

geregelte Entwicklung. Im Mai 1970 wurden Baugesetz, Zonenplan, Verkehrsplan, generelles Kanalisationsprojekt und das Vorprojekt für die Abwasserreinigungsanlage von den Stimmbürgern angenommen. Die Sorge um den Wald wurde den Splügnern von ihren Vorfahren allerdings abgenommen, indem sie vor Jahrhunderten die Abhänge rodeten, an denen sich heute die für Splügen charakteristischen Weiden und Wiesen befinden. Dafür hat man in Splügen heute andere Sorgen. Wer soll diese Wiesen, die grösstenteils im übrigen Gemeindegebiet liegen, in dem jede Bautätigkeit untersagt ist, künftig instand halten, wenn die bäuerliche Bevölkerung weiterhin abnimmt? Die neuen Wohnzonen wurden so festgelegt, dass sie den klassischen Dorfkern nicht tangieren. Die Ausnützungsziffern gehen von 0,2 bis 0,6. Es darf im ganzen Dorf je nach Zone höchstens dreigeschossig gebaut werden, und die Ausnahmeklauseln sind so streng gehalten, dass etwas anderes praktisch gar nicht in Frage kommt.

Auch Splügen hat seine Fehler und Unterlassungen begangen. Aber man erkannte zum Beispiel sehr bald, dass Ferienhäuser und Zweitwohnungen, besonders dort, wo sie quartiermässig auftreten, nichts anderes als eine urbanisierte Verödung darstellen, da sie ja während der meisten Zeit nicht bewohnt sind. So wurde in der Bürgergemeinde die Auflage durchgebracht, dass in einem bestimmten, ihr gehörenden Areal keine Landparzellen mehr für Zweitwohnungen abgegeben werden dürfen. Man möchte vielmehr, dass im Ortskern durch einen guten Innenausbau der nicht mehr voll beanspruchten Gebäude vermehrt Wohnraum geschaffen wird, den die Besitzer dann an Gäste vermieten können.

Splügen weiss seine Tradition mit einer durchaus modernen Denkweise zu vereinbaren. Die Ortschaft hat sich in mancher Hinsicht reorganisiert und steht mit ihrem infrastrukturellen Plan recht weit vorn. Sie will ausdrücklich ihren ländlichen Charakter wahren und ist sich bewusst, dass sie nur mit einem qualitativ einwandfreien Touristikangebot, auch wenn es eben begrenzt ist, konkurrenzfähig bleiben kann. Selbstverständlich gibt es in Splügen auch Leute, die den Stil von San Bernardino bevorzugen würden, um das Geld zum Rollen zu bringen.

Wäre es nach den Kraftwerkprojekten gegangen, deren Initianten in den vierziger Jahren bis vors Bundesgericht gingen, um ihr Vorhaben durchzusetzen, so wäre das Rheinwald heute Stauseegebiet: ganz Splügen und ein Teil des Dorfes Medels wären überflutet worden. Heute wird für die Erhaltung des Dorfbildes von Splügen geworben. Dies in richtiger Anerkennung der Leistung, die das Dorf über die Wahrung seines Siedlungscharakters im Rahmen einer verantwortungsbewussten Raum- und Wirtschaftspolitik erbracht hat. San Bernardino hingegen ist drauf und dran, von einer Bauentwicklung überflutet zu werden, deren Folgen auf ihre Weise nicht weniger vernichtend sein können als der Plan, der seinerzeit die Talschaft am Hinterrhein auslöschen wollte.

SLL (gekürzt nach Dr. *Wermelinger* in der NZZ, Nr. 322/1973).

Neue Wasserstrasse durch den Balkan

Mit dem Bau des letzten Teilstückes des Europakanals[1]) wird voraussichtlich Anfang des nächsten Jahrzehnts die Grossschiffahrtsverbindung vom Rhein über den Main zur Donau verwirklicht und damit der Wasserweg zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer durchgehend befahrbar sein. Diese integrale, 13 Staaten verbindende Wasserstrasse quer durch Europa ermöglicht im weiteren, über das Schwarze Meer und durch den Bosporus, das Marmarameer und die Dardanellen mit Schiffen auch ins Ägäische Meer zu gelangen und damit die Häfen des östlichen Mittelmeers zu erreichen. Allerdings ist dabei, von der Donaumündung an gerechnet, noch eine Strecke von rd. 700 km Länge mit der Überquerung des offenen Meeres zu überwinden. Um diesen weiten Weg zu verkürzen, steht gegenwärtig, veranlasst von der jugoslawischen Regierung, bei der UNO die Idee zur Diskussion, eine direkte Verbindung von der Donau zur Ägäis zu schaffen, deren Zweckmässigkeit schon beim ersten Blick auf die Europakarte erkenntlich ist. Sie würde, etwa 60 km unterhalb Belgrad beginnend, von der Mündung der Morawa (70 m ü. M.) südwärts diesem Fluss folgend, auf eine Wasserscheide auf 450 m ü. M. ansteigen und dann durch das Pcinja-Tal den Wardar-Fluss erreichen, der sich unter dem griechischen Namen Axios bei Saloniki ins Mittelmeer ergiesst. 580 km der gesamthaft 650 km langen Kanalstrecke passieren jugoslawisches Territorium, und der Rest (70 km) durchquert den griechischen Küstenstreifen von Makedonien. Die Planer berechnen so eine Verkürzung des Wasserweges bis auf Meeresniveau von 550 km und bis in die griechischen Meere von 1250 km, die erst noch den Vorteil erbringen würde, ganz innerhalb der westeuropäischen Sphäre zu verlaufen. Das besondere Interesse Jugoslawiens an diesem Wasserweg ist offensichtlich, weil dadurch im östlichen Landesteil ausgedehnte Wirtschaftsgebiete an das internationale Grossschiffahrtsnetz und damit an die Meere angeschlossen und weite Industrie- und Landwirtschaftszonen begünstigt würden. Diese Verbindung brächte zudem auch wesentliche Erleichterungen im Handelsverkehr mit den östlichen Staaten am Mittelmeer. Man schätzt, dass so eine Verkürzung der Fahrzeit ab Belgrad von 3½ Tagen möglich wäre.

Zur Überwindung der naturgegebenen Höhendifferenzen benötigt die in Aussicht genommene Nordstrecke von der Donau bis zum Kulminationspunkt etwa 25, die südliche bis zur Küste rund 40 Staustufen. Ausser den Hafenanlagen von Belgrad und Saloniki dürften solche in der Nähe der Städte Nisch und Skopje sowie etwa 5 andere anzulegen sein. Der technische Ausbau der Wasserrinne soll den Normen des Europakanals entsprechen, somit die Befahrung mit 1500-t-Kähnen ermöglichen.

Beim weiteren Vorgehen werden unter der Leitung von *Zdenek Lastovka,* dem Chef der Transportabteilung der UN (United Nations Transport Section of the Resources and Transport Division), in Zusammenarbeit mit verschiedenen jugoslawischen Institutionen, zunächst die Voraussetzungen für eine Projektstudie geschaffen. Eine Arbeitsgemeinschaft aus Fachleuten verschiedenster Richtungen soll dann innerhalb von drei Jahren einen Bericht über die technische Ausgestaltung und die wirtschaftliche Tragkraft des Unternehmens aufstellen, auf Grund dessen die beiden tangierten Staaten einen Entscheid über die Verwirklichung dieser bedeutungsvollen Schiffahrtsverbindung fassen können.

Wir haben auch hier wieder ein Beispiel des ständig zunehmenden Ausbaus des europäischen Binnenschiffahrtsnetzes vor Augen, dass vermutlich die Erkenntnis bestätigen wird, dass der Warentransport auf dem Wasser, auf die Dauer gesehen, wichtige Vorteile bringt und dass er stets billiger ist als der auf Schiene und Strasse.

[1]) SBZ 1973, Heft 1, Seite 10

Adresse des Verfassers: *Ernst Stambach,* dipl. Bau-Ing., Österliwaldweg 10, 5400 Baden.