

Der Kampf um den Korrektionsplan für Grossbasel

Autor(en): **Redaktion / Bernoulli, Hans**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **67 (1949)**

Heft 49

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-84161>

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.

Der Mensch kann von sich aus seine Minderwertigkeitsgefühle nicht überwinden; aber er kann die Selbsttäuschung aufgeben, die andern seien die Schuldigen; er kann einsehen, wo und warum er minderwertig gehandelt hat, und er kann vor sich und vor den Betroffenen sein Versagen offen und ehrlich zugestehen. Wenn er das in Demut und Liebe tut, erlebt er die Befreiung nicht nur von der einzelnen Schuld, sondern auch vom Zwang, sie zu kompensieren. Wohl wird er immer wieder minderwertig handeln; wenn er es aber einsieht und sich bemüht, den Schaden wieder gut zu machen, ordnet er sich wieder in die Gemeinschaft der übrigen Menschen ein, die auch so handeln; er ist ihnen gegenüber gleichwertig und trägt mit ihnen allgemeines Menschenschicksal.

Die Kenntnis der geschilderten Entwicklungsvorgänge im Kindes- und Jünglingsalter ist insofern für uns alle von besonderer Bedeutung, als wir immer wieder mit Menschen zusammengeführt werden, die mit Bindungen an frühere Phasen belastet sind. Die Schwierigkeiten, die sich daraus innerhalb der Arbeitsgemeinschaft ergeben und deren Leistungsfähigkeit oft empfindlich beeinträchtigen, können bei Kenntnis der psychologischen Zusammenhänge durch eine verständnisvolle Behandlung der Gehemmten wesentlich gemildert werden. Bei genügender Geduld dürfte es in vereinzelten Fällen sogar möglich sein, den Belasteten schrittweise zum Erkennen der tieferen Ursachen seiner Bindungen zu führen und ihm so deren nachträgliche Lösung wenigstens teilweise zu ermöglichen.

Wir lernen ferner einsehen, wie sehr wir als «psychisch Gesunde» selber mit Restbeständen aus der Jugendzeit belastet sind, wie oft wir uns hinreissen lassen, das Böse zu tun, das wir nicht wollen und das Gute gegen unseren Willen nicht zu tun. Gerade der Umgang mit Belasteten ist eine vortreffliche Charakterschule: Sie deckt eigene Mängel rückhaltlos auf und fordert ihre Behebung, denn nur ein absolut sauberes Vertrauensverhältnis kann einen solchen Menschen veranlassen, die Ursachen seiner Lebensnöte bei sich selber zu suchen.

Die vierte Siebenjahr-Periode des Mannes ist in der Regel ausgefüllt mit dem Aufbau einer Stellung. Hier müssen nun alle jene vielen Kenntnisse, Geschicklichkeiten und Erfahrungen in fachtechnischer, gesellschaftlicher und allgemein menschlicher Richtung erworben werden, die den tüchtigen Berufsmann ausmachen, aber an keiner Schule gelernt werden können. Es ist gerade für die Absolventen unserer technischen Fachschulen, vor allem der Hochschulen, von Bedeutung, dass sie sich dieser Schule der Praxis und des Lebens unterziehen lernen und die Kraft aufbringen, trotz aller Härten und Demütigungen in Treue und guten Mutes auszuhalten, bis die Fähigkeiten in natürlicher Entwicklung herangereift sind, die zu verantwortungsvolleren Aufgaben befähigen. Mit Recht warnt aber der Verfasser vor dem einseitigen Vorwärtstreben, nur um rasch zu Macht, Reichtum und Ansehen zu kommen.

Eine neue Krise tritt mit etwa 50 Jahren (siebte Siebenjahr-Periode!) ein, wenn die Lebenslinie ihren Zenith überschritten hat. Hier zeigt sich nun, ob in den früheren Jahren jene inneren Werte erarbeitet worden sind, die auch der zweiten Lebenshälfte einen sinnvollen Inhalt zu geben vermögen. Bei einer grossen Zahl von Menschen ist das nicht der Fall. Entweder treten bei ihnen wieder kindische Züge stärker hervor, oder sie erstarren zu Gewohnheits- und Routinemenschen, die nur das «Altbewährte», das sie einst selber geholfen hatten aufzubauen, für gut finden; aber alles Neue, das die «Jungen» tun, ablehnen. Alle Tüchtigkeit und Erfahrung bewahrt sie nicht vor einem Versinken in Neid, Missgunst, Bitterkeit und Leere; in zunehmendem Masse werden sie für ein erspriessliches Zusammenarbeiten in einer Arbeitsgemeinschaft unfähig; bei vielen kommt es früher oder später zu einem eigentlichen Nervenzusammenbruch.

Für die geistig Aktiveren stellt sich die Aufgabe, noch einmal den Lebensstil umzustellen, Gewohntes zu verlassen und Neues zu wagen: Man wechselt die Wohnung, die Stelle, man übernimmt Aemter, neue Nebenbeschäftigungen, man sucht Aufgaben, deren Lösung einige Jahrzehnte Lebenserfahrung erfordert. Vor allem aber drängt sich eine weltanschauliche Neuorientierung auf: Die bisherige Sicherung und Erweiterung der Erwerbsbasis wird unbefriedigend und nichtssagend, während gleichzeitig die Relativität aller verstandesmässigen Bewertungen der diesseitigen Lebensinhalte immer tiefer empfunden wird. Die Sehnsucht nach einem übergeordneten Absoluten und der Wiederverbindung mit ihm

wird lebendig und weckt die innere Bereitschaft, den Glauben an eine transzendente Wirklichkeit voll zu bejahen.

Solange der Mensch noch im Diesseitigen verhaftet ist, regt sich in ihm die Angst vor dem Tod; sie verfolgt ihn mit zunehmendem Alter mit dämonischer Macht. Denn der Tod bedeutet für ihn den absoluten Zusammenbruch seines Ichs mit allen mit soviel Mühe, Fleiss und Opfern zu seiner Sicherung und zu seinem Ansehen erarbeiteten Werten. Der Blick nach vorwärts, der dem Tätigen angemessen ist, wird durch die Aussicht auf den Tod unerträglich. Dem Gläubigen hingegen ist ein anderes Ziel verheissen: Den leiblichen Tod lernt er als einen neuen Durchgang aus einer engeren Daseinsform in ein anderes Leben erkennen. Dieses Leben ist mit dem Verstand nicht fassbar; aber der von Gott Berührte erkennt es vorausschauend, wenn auch nur stückweise, als eine in tieferem Sinne wahre Wirklichkeit. Unter diesem Eindruck wandeln sich die Bewertungen der Inhalte dieser vergänglichen Welt: Was als sicher galt, wird irgendwie fragwürdig; was absolut war, wird relativ; das Erstrebenswerte verliert seinen Reiz; anderes, dauerhafteres tritt in den Vordergrund des Interesses.

Sehr schön schildert A. Ackermann in einem letzten Abschnitt die Welt der Frau und die hervorragende Bedeutung der weiblichen Komponenten im Wesen des Mannes. Als Ehegatten sind Mann und Frau nach der natürlichen Ordnung nicht nur eine leibliche, sondern — und mit zunehmender Lebensreife immer mehr — auch eine geistige Einheit. Die Spannungen und Krisen, die sich aus der Verschiedenheit der Charaktere und ihrer Entwicklungsphasen ergeben, müssen infolge des nahen Zusammenseins jeweilen ganz und dauerhaft gelöst werden. Dieses andauernde Durcharbeiten, gegenseitige Tragen, Geben und Nehmen ist eine unvergleichliche Lebensschule, in der allein jene Ganzheit des Wesens und jene innere Festigkeit ausreifen können, die den Menschen befähigen, seinen schöpfungsgerechten Beruf zu erfüllen: Gute Ehegatten sind denn auch die tragfähigen Elemente jeder menschlichen Gesellschaft. Sie sind zugleich gute Eltern und damit die eigentlichen Zubereiter der Zukunft.

Die Kenntnis der Welt der Frau, die sich in Wahrheit nur aus dem Zusammenleben mit ihr gewinnen lässt, bildet auch den Schlüssel zur Kenntnis und zur Bejahung des weiblichen Anteils im Manne. Wer sich dieses Anteils schämt, ist noch unreif und unterliegt der Gefahr der Kompensation am falschen Ort. Der ganze Mann pflegt aus innerem Bedürfnis neben den männlichen besonders sorgfältig auch die weiblichen Inhalte seines Wesens, da sich das Leben nur im Wechselspiel der beiden Komponenten zur Ganzheit entfalten kann.

*

Es ist ein grosses Glück, für das wir nicht genug dankbar sein können, dass die angewandte Psychologie in so freier und umfassender Weise an der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich, sowie an den meisten Universitäten und an verschiedenen Instituten unseres Landes gepflegt wird. Die da vermittelten Erkenntnisse und Einblicke sind Wahrheiten, gegen die keiner ungestraft sündigen kann. Im Abschnitt: «Aufgabe der Lebensmitte» ruft A. Ackermann seinen Hörern zu: «Sie werden immer beobachten können, dass eine auch nur annähernd objektive Selbsterkenntnis zu den schwierigsten Aufgaben gehört, die man dem Menschen stellen kann; der Lösung dieser Aufgabe nähern sich nur die wenigsten und sicher nicht die, die überzeugt sind, dass sie selbst sich doch am besten kennen werden.» Es liegt an jedem einzelnen von uns, ernsthaft zu prüfen, von welcher Art Menschen wir sind!

A. O.

Zum Kampf um den Korrekionsplan für Grossbasel

DK 711.4(494 23)

Der Grosse Rat des Kantons Baselstadt hat in seiner Sitzung vom 22. September 1949 den vom Stadtplanbureau ausgearbeiteten Entwurf für den Grossbasler Korrekionsplan angenommen. Gegen ihn wurde im Laufe der ordentlichen Frist das Referendum ergriffen. Am 11. Dezember 1949 wird nun die Volksabstimmung über diesen stark umstrittenen Plan stattfinden. Auf seine Entwicklungsgeschichte und auf die mit ihr verwickelten, teils äusserst unerfreulichen persönlichen Auseinandersetzungen einzugehen wollen wir verzichten, weil es heute nur darum geht, dem Stimmbürger bei der Urteilsbildung behilflich zu sein, denn die zur Diskussion stehenden Fragen sind von solcher Tragweite, dass die Klar-

heit des Urteils getrübt wäre, wenn man sie mit Menschlichem, oft allzu Menschlichem belasten würde. Der vorliegende Plan ist das Ergebnis langjähriger Studien und die Zusammensetzung verschiedener Detailentwürfe, die wir z. T. schon publizierten (Wettbewerb Bahnhofgebiet, SBZ 1948, Nr. 16 und Nr. 20, Wettbewerb Marktplatz, SBZ 1949, Nr. 37). Die dafür bestellte grossrätliche Kommission hat schliesslich mittels ihres Berichtes an den Grossen Rat vom 7. Juli 1949 die Arbeit zur Abstimmungsvorlage ausreifen lassen. Im folgenden soll kurz untersucht werden, weshalb gegen dieses Werk jetzt in Basel Sturm gelaufen wird.

Der zur Abstimmung gelangende Basler Plan beansprucht auch von schweizerischer Warte aus Interesse. Er wurde nämlich, was das Bahnhofgebiet anbetrifft, in ausgesprochenem Gegensatz zu den Empfehlungen des Preisgerichts von 1947 (siehe SBZ 1948, Nr. 16, S. 224) aufgestellt. Durch den ausgearbeiteten Entwurf ist das Urteil eines kompetenten und unangefochtenen Preisgerichts aufgehoben worden, ohne dass die Preisrichter selbst angehört worden wären. Man entschloss sich einfach, den Rat des Preisgerichts und die vier erstprämiierten Entwürfe zu übergehen, obwohl damals 18 besonders eingeladene und die in Basel ansässigen Firmen am grossaufgezogenen Wettbewerb teilnahmen. Man wird sich daher in Basel nicht wundern dürfen, dass die ganze am Wettbewerbswesen interessierte Fachwelt die Vorgänge gespannt verfolgte und mit grossem Interesse der Bekanntgabe des jetzt vorliegenden Resultates entgegenseh.

Wir greifen den Grossbasler Korrekptionsplan auch deshalb auf, weil die Art und Weise, wie eine so wichtige Frage zur Abstimmung gebracht wird, zu grundsätzlichen Ueberlegungen Anlass gibt. In unserem Staate entscheidet der Stimmbürger auch über grosse Baufragen. Vertrauen wird ihm entgegengebracht und gleichzeitig wird ihm eine Pflicht auferlegt wie in keinem andern Lande, denn dort sind es entweder die Parlamente oder die Regierungen, die zu entscheiden haben. Jeder Schweizer muss sich bei Planungsfragen mit einer Materie auseinandersetzen, die ihm zunächst nicht sehr geläufig ist. Bei einzelnen kleinen Bauaufgaben, wie etwa bei Schulhäusern, Verwaltungsbauten, Spitälern usw. kann er sich eine konkrete Vorstellung machen; bei einem komplizierten Gebilde, wie eine Stadt es darstellt, fällt ihm das viel schwerer, besonders dann, wenn es sich darum handelt, einen Entschluss zu fassen, der Massnahmen zur Folge hat, die in einem unabsehbaren Zeitraum das bekannte Stadtbild verändern sollen. Folglich ist es unbedingt erforderlich, dass solche Baumassnahmen mit einem sachlich wohlfundierten und womöglich reich bebilderten Bericht jedem Einzelnen erklärt werden, wie das etwa die Stadt Zürich und andere Gemeinwesen mehr mit ihren Weisungen an die Stimmbürger aufs sorgfältigste tun. Die Stadt Genf ging sogar noch weiter, indem sie einen reichhaltigen Rapport über ihren Plan in einem Verlag erscheinen liess¹⁾, lange bevor dieser Plan selbst zur Abstimmung kommt. In Basel geht man anders zu Werk, man legt den Plan auf und lässt darüber abstimmen. Die Aufklärung überlässt man den Tageszeitungen und der Propaganda der Freunde und Gegner der Vorlage, wobei es sogar vorkommt, dass die Gegner in der Tagespresse überhaupt nicht zu Worte kommen, wie es sich in diesem Herbst z. B. in bezug auf den Korrekptionsplan zeigte. Auch die Tatsache, dass in Basler Fachkreisen die Probleme seit Jahren besprochen wurden, behebt den Mangel an Orientierung des Stimmbürgers nicht. In einer so weitschichtigen Materie kann man sich nur durch ruhiges Studium auf Grund solider Unterlagen ein Urteil bilden, nicht aber an Vorträgen und öffentlichen Versammlungen. Uebrigens ist auch der Bericht der Grossratskommission vom 7. Juli 1949 als Unterlage für die Urteilsbildung zu dürftig, was die massgebenden Zahlen (z. B. Verkehrszählungen, Bodenbewertungen, Etappenkosten usw.) anbetrifft. Gerade aus dem Grund, weil in unserm Lande gegenwärtig an vielen Orten geplant wird (etwa 500 Gemeinden befassen sich mit Planungen), müssen wir uns dafür einsetzen, dass die Planungsmassnahmen gründlich und einwandfrei erklärt werden, denn sonst gerät die Planung nur allzuleicht in Verruf.

Ein weiterer Punkt, der vom Referendums-Komitee zu Recht hervorgehoben wird, ist der, dass so weittragende Kor-

rektions-Massnahmen rechtskräftig erklärt werden sollen, ohne dass die Frage der öffentlichen Verkehrsmittel gründlich abgeklärt wurde. Im Bericht der grossrätlichen Kommission, der dem Grossen Rat am 7. Juli 1949 vorgelegt wurde, steht: «Die Frage, ob schienegebundene oder schienenfreie Traktion ist an sich insofern für den Korrekptionsplan nur von sekundärer Bedeutung, als sie die Dimensionierung der Strassenzüge nicht wesentlich beeinflusst. Gleichwohl hielt die Kommission aus allgemein staatspolitischen und volkswirtschaftlichen Ueberlegungen eine vorurteilsfreie Abklärung des Problems Tram oder Trolleybus für notwendig und beantragte daher dem Regierungsrat, die nötigen Untersuchungen so rasch als möglich durchführen zu lassen. Ihr Ergebnis liegt noch nicht vor».

Die Behauptung, dass die Dimensionierung der Strassenzüge nicht wesentlich von den eingesetzten öffentlichen schienegebundenen oder schienenfreien Verkehrsmitteln beeinflusst werde, lässt sich mit gutem Recht bestreiten. Schienenfreie Fahrzeuge können vorhandene, oft recht winklige Strassenzüge besser ausnützen als die Strassenbahn. Nicht umsonst sind grosse Städte (Lausanne, Bern, Zürich) dazu übergegangen, zahlreiche Auto- und Trolleybuslinien einzuführen, die den Verkehr der Strassenbahn bedeutend entlasten, weil sie eben Strassenzüge befahren können, die für das Tram nur schlecht oder gar nicht befahrbar wären. Man weiss nun aber, dass die Verkehrsbetriebe der Stadt Basel in jüngster Vergangenheit nach längerer Diskussion grosse Anschaffungen von neuem Rollmaterial (Grossraumwagen für 100 Fahrgäste) machten und daher nicht ohne weiteres bereit sein wollen, an eine tramfreie Innerstadt zu denken. Eine Lösung liesse sich für Basel aber sicher finden, indem wenigstens etappenweise gewisse Strassenbahnlinien entfernt und durch Auto- oder Trolleybuslinien ersetzt würden. Man müsste zuerst das ganze Verkehrsnetz studieren lassen, um nachher die Korrekptionsmassnahmen zu planen, und nicht, wie das heute der Fall ist, in umgekehrter Reihenfolge vorgehen.

Die Hauptaufgabe der Basler Korrekptionsplanung besteht darin, das Geschäftszentrum sowohl mit dem Bahnhof als auch mit den Wohnquartieren besser zu verbinden. Eine leistungsfähige Strasse vom Marktplatz bis zum Bahnhof, und die vom Zentrum ausstrahlenden Radialverbindungen müssen z. T. ausgebaut und verbessert werden. Erschwert wird die Aufgabe durch die topographischen Gegebenheiten. Die Wohngebiete und der Bahnhof liegen auf den erhöhten Ost- und Westplateaux, während die City in der Talsohle des Birsigs eingebettet ist (Bild 1). Die beiden Plateaux sind untereinander mittels des Viaduktes, der einzigen flüssigen Ost-Weststrasse verbunden. Diese dient dem Stadtverkehr zwischen den beiden Plateaux und gleichzeitig dem Durchgangsverkehr Elsass — Ost- und Zentralschweiz. Die Strasse übernahm seinerzeit das Traçé der Elsässerbahn, sie mündet daher auf den Centralbahnplatz, gerade vor den Ausgängen des Bahnhofs; sie durchschneidet somit den Fussgängerstrom, der sich von den Zügen zum Strassenbahnhof und zur Stadt ergiesst, und den von Fahrzeugen aller Art bewerkstelligten Zubringerverkehr zum Bahnhof (Bild 2).

Die Ost-Westverbindung wird von den Radialverbindungen, d. h. von den Strassen, die vom Zentrum in das Gebiet des Gundeldingerwohnquartiers südlich des Bahnhofs und in das Wohngebiet des Westplateau führen, in der Gegend der Markthalle empfindlich gestört. Die Kreuzung an der innern Margarethenstrasse ist so stark belastet, dass sie den Verkehr in seiner heutigen Führung nicht mehr bewältigen kann. Die beiden Strassenbahnlinien Nr. 16 (Gundeldingerquartier) und Nr. 18 (Westplateau), die den Stossverkehr bei Geschäftsanfang und -schluss abwickeln müssen, kreuzen auf einem Punkt à niveau mit der wichtigen Ost-Weststrasse. Es gehört

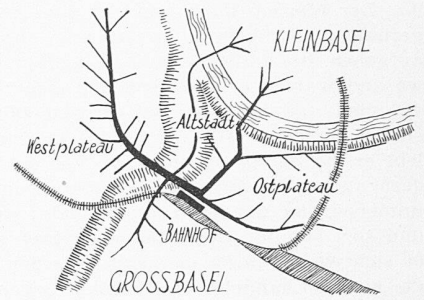


Bild 1. Schematische Darstellung der topographischen Verhältnisse und der Hauptverkehrswege, die die Korrektionen im Bahnhofgebiet bedingen

¹⁾ Rapport de la commission d'étude pour le développement de Genève. Mandaté par le département des travaux publics 1948. 126 Seiten, 52 Beilagen. Genf 1948, Verlag A. Jullien. Preis geb. 20 Fr.

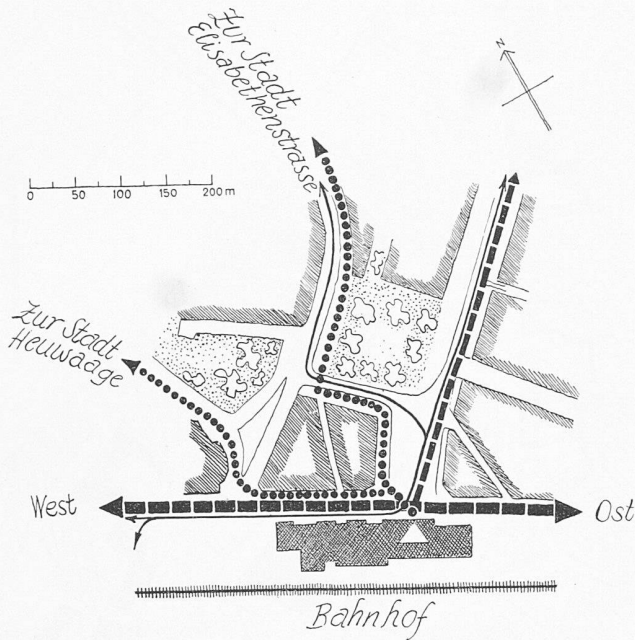


Bild 2. Die heutige Anlage des Centralbahnplatzes und der Verkehrswege im Bahnhofgebiet

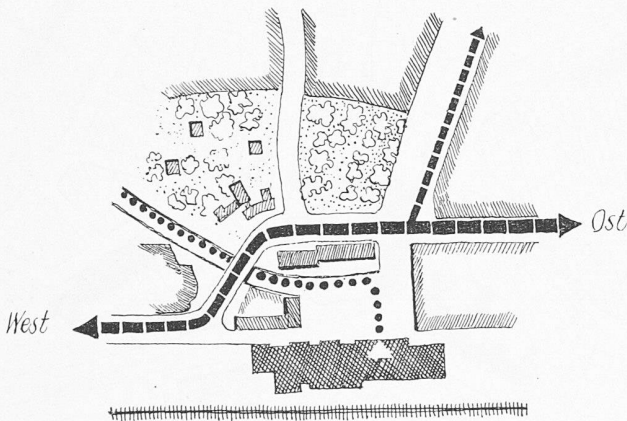


Bild 3. Schema der Platzgestaltung und der Verkehrswege gemäss Ergebnis des Wettbewerbes von 1947, im Text bezeichnet als «A 47»

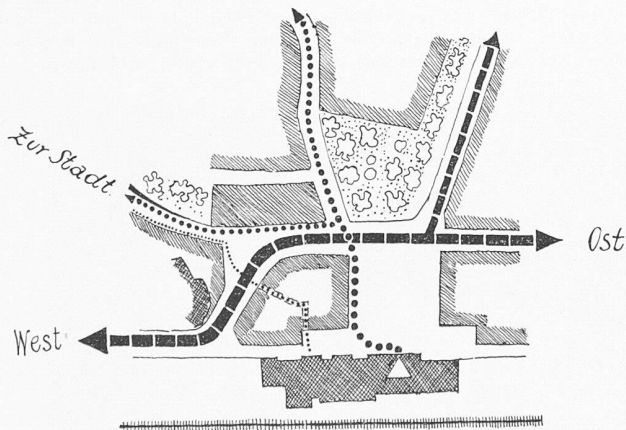


Bild 4. Schema der Platzgestaltung und der Verkehrswege gemäss grossräthlichem Kommissionsbericht vom 7. Juli 1949, im Text bezeichnet als «B 49»

folglich mit zu den dringenden Korrektionsmassnahmen, eine Verlegung dieser Strassenbahnlinien oder ihre Ersetzung durch andere und vor allem auf anderen Strassen geführte Verkehrsmittel zu prüfen.

Die schwierigste Aufgabe stellt wohl die Kreuzung der Hauptaxe Bahnhof-Innerstadt mit der wichtigen Ost-West-Verbindung dar, wenn man am Grundsatz der à niveau Kreuzung (Umsteigemöglichkeit von einer Tramlinie in die andere und umweglose Abzweigungen für den schienenfreien Verkehr) festhalten will. Wenn hingegen von dieser Forderung ab-

gewichen wird und die Kreuzung auf zwei verschiedene Höhenlagen, d. h. mit Unter- oder Ueberführungen gesucht wird — wozu die Voraussetzungen dank den topographischen Gegebenheiten äusserst günstig sind — dann lassen sich diese Anlagen so erstellen, dass die gegenseitigen Störungen der beiden Verkehrsrichtungen vermieden werden. Diese Anordnung bringt aber den teilweisen Verzicht auf die von der Verwaltung der Verkehrsbetriebe geforderten Umsteigemöglichkeiten mit sich.

Aus diesen Voraussetzungen für die Korrektionsplanung leiten sich für das Bahnhofgebiet zwei grundsätzlich verschiedene Lösungsmöglichkeiten ab, die wir der Einfachheit halber mit A 47 (Bild 3) und B 49 (Bild 4) bezeichnen wollen, wobei A die Variante mit den Unterführungen und 47 das Jahr der Projekterstellung (d. h. des Wettbewerbes) bezeichnen, während B 49 die Lösung aus dem Jahre 1949 darstellt, die keine Ueber- oder Unterführungen vorsieht und heute dem Volke zur Abstimmung vorgelegt ist. A 47 fusst auf den Studien des ehemaligen Stadtplanchefts P. Trüdinger und entspricht grundsätzlich den mit dem 1. bis 4. Preis im Wettbewerb 1947 ausgezeichneten Entwürfen (Verfasser waren die Architekten Otto Senn, H. Baur und J. Schütz, Walter Senn, F. Rickenbacher und P. Tittel), während B 49 die Weiterbearbeitung des 5. Preises (Verfasser Arch. H. Schmidt) ist.

*

In dem vom Grossen Rat genehmigten Plan wird der Forderung nach einer besseren Verbindung Innerstadt-Bahnhof insofern Rechnung zu tragen versucht, als die Axe in der Talsohle durch die Gerbergasse hindurch über den Barfüsserplatz zur Theaterstrasse und über die Heuwaage gesucht wird. Die für den Zweirichtungsverkehr ausgebaute Gerbergasse wird zum eigentlichen Rückgrat des Strassenetzes. Freilich ist dieser Vorteil nur zu Lasten der heutigen Liegenschaften an dieser Gasse erreichbar. Die Häuserfronten müssen an der westlichen Seite des obern Strassenstückes zurückversetzt werden, sie erhalten ausserdem Arkaden eingezaut, während das untere Strassenstück, im wesentlichen den heutigen Baufuchten folgend, beidseitig Arkadeneinbauten erhalten wird. Dieser Entschluss, der auf die Studien der Architektengruppe zurückgeht, die in der Mitte der Dreissigerjahre unter der Leitung von Prof. H. Bernoulli arbeitete, ist sicher richtig und begrüssenswert, und es gibt in Basel ernstzunehmende Fachleute, die den Gesamtkorrektionsplan bloss wegen dieses fortschrittlichen Strassenzuges in Kraft gesetzt wissen möchten.

Das Referendums-Komitee wendet sich im Prinzip auch nicht gegen diese Hauptarterie. Seine Kampfansage gilt viel eher — und nach unserer Auffassung zu Recht — dem zweiten Strassenzug, der sogenannten *Entlastungsstrasse*, die quer durch alle Liegenschaften hindurch parallel zur Gerbergasse vom Fischmarkt bis zum Barfüsserplatz geführt werden soll. Ein Blick auf den Planausschnitt (Bild 5) dieses Gebietes zeigt deutlich, dass aus der Realisierung der Entlastungsstrasse höchst unerfreuliche Zustände in verkehrstechnischer und baulicher Hinsicht sowohl beim Barfüsserplatz als auch längs des neuen Strassenzuges resultieren würden (schlechte Einmündung im Barfüsserplatz, hohe Stützmauer gegen den Leonhardskirchplatz, schmale Bauparzellen von etwa 11 m Tiefe zwischen der erweiterten Gerbergasse und diesem Strassenzug). Wenn die Entlastungsstrasse, deren Bau übrigens in der Gegend des Spiegelhofs zum Leidwesen vieler schon begonnen wurde, in den Plan aufgenommen wird, besteht die grosse Gefahr, dass die sich längs dieser Strasse ansiedelnden Geschäftshäuser das heute hier ansässige Kleingewerbe vertreiben werden, ohne dass den Handwerkern und Gewerbebetreibern ein vollwertiger Ersatz für ihren Verlust geschaffen wird. Das Referendums-Komitee hebt ausserdem hervor, dass durch den Bau der von ihm bekämpften Strasse zahlreiche gotische Fassaden einer modernen, lärmigen und stilistisch wertlosen Geschäftsstrasse geopfert werden. Dazu wehrt es sich für die Beibehaltung des Marktes an seiner heutigen Stelle, denn auch die Verlegung desselben gehört zum Korrektionsprogramm.

Von ganz besonderer Bedeutung aber ist der Umstand, dass die neue Strasse einer künstlichen *Verbreiterung* der Geschäftsstadt gleichkäme, während die natürliche und heute noch nicht voll ausgenutzte Erweiterungsmöglichkeit der Geschäftsstadt längs der Theaterstrasse in Richtung Heuwaage-Bahnhof zu suchen ist. Zur Unterstützung der Grundidee des

Korrektionsplanes, also zur Schaffung einer Hauptaxe-Bahnhof-Innerstadt ist die Vergrößerung der Geschäftsstadt in der Längsaxe der Talsohle unbedingt erforderlich, denn solche Strassenzüge können nur dann verwirklicht werden, wenn auch die Aussicht besteht, dass sie von einem regen Geschäftsverkehr belebt sein werden. Die *Verlängerung der Geschäftsstadt* in Richtung Heuwaage gehört somit zur Voraussetzung für die Verwirklichung der wichtigsten Massnahme der Korrektionsplanung. Alle Anordnungen, die einer solchen Verlängerung entgegenwirken, also vor allem der Bau der oben erwähnten Entlastungsstrasse, müssen daher abgelehnt werden. In diesem Zusammenhang betrachtet, sind die Korrektionsvorschläge in der Talsohle eng mit denjenigen am Bahnhof verknüpft und es geht nicht an, sie für sich gesondert zu betrachten.

*

Der Plan A 47 beruht auf der Idee, dass sich die Innerstadt im beschriebenen Sinn, also bis zur Heuwaage erweitert. Selbst das verhältnismässig kurze Strassenstück zwischen der Heuwaage und dem Bahnhofplatz (es ist rd. 350 m lang, Bild 6) weist auf seiner Südwestseite, also längs der gegen die Markthalle gelagerten Front, Geschäftsbauten auf, während die nordöstliche Strassenseite eine schöne Beziehung zur Grünanlage der Elisabethenschanze mit den locker in der Grünfläche verteilten Hotelbauten vermittelt. Auch dieses Teilstück der Hauptaxe ist wirtschaftlich und nicht nur verkehrsmässig durchdacht. B 49 weist in diesem Punkte eine Schwäche auf, indem die nördliche Strassenseite durch eine — allerdings im Plan nicht sichtbare — Stützmauer gebildet wird, die die Rudimente der Grünanlage der Elisabethenschanze tragen wird. Die Strasse zielt am Bahnhof vorbei, weil sie dem Prinzip der à niveau Kreuzung folgend, den Anschluss an die Ost-West-Verbindung suchen muss (Bild 7). Ihre Funktion ist also in erster Linie eine vom Verkehr diktierte, während bei der Lösung gemäss A 47 eine Strasse entsteht, die als Geschäftsstrasse den eigentlichen Anfang der Basler City bildet.

Die grossrätliche Kommission wich vom Wettbewerbsergebnis ab, weil A 47 laut Bericht vom 7. Juli 1949 im Endausbau 7 Millionen Franken teurer sei als B 49 und in der etappenweisen Durchführung von A 47 Schwierigkeiten entstünden, die B 49 nicht enthalte. Wir müssen der Vollständigkeit halber diesen Faktoren einzeln nachgehen, denn sie sind es, die das Wettbewerbsergebnis — wenigstens vorläufig — ausser Kraft setzten. Wenn man die beiden Pläne im engern Bahnhofgebiet miteinander vergleicht, kann man feststellen, dass bei einem endgültigen Ausbau beider Projekte kein einziges der heute bestehenden Gebäude erhalten bleiben würde. Es handelt sich somit bei beiden um einen völligen Umbau des Centralbahnplatzes. Das Ergebnis des Umbaus ist bei B 49 ein Platz, der dem heutigen sehr ähnlich ist und

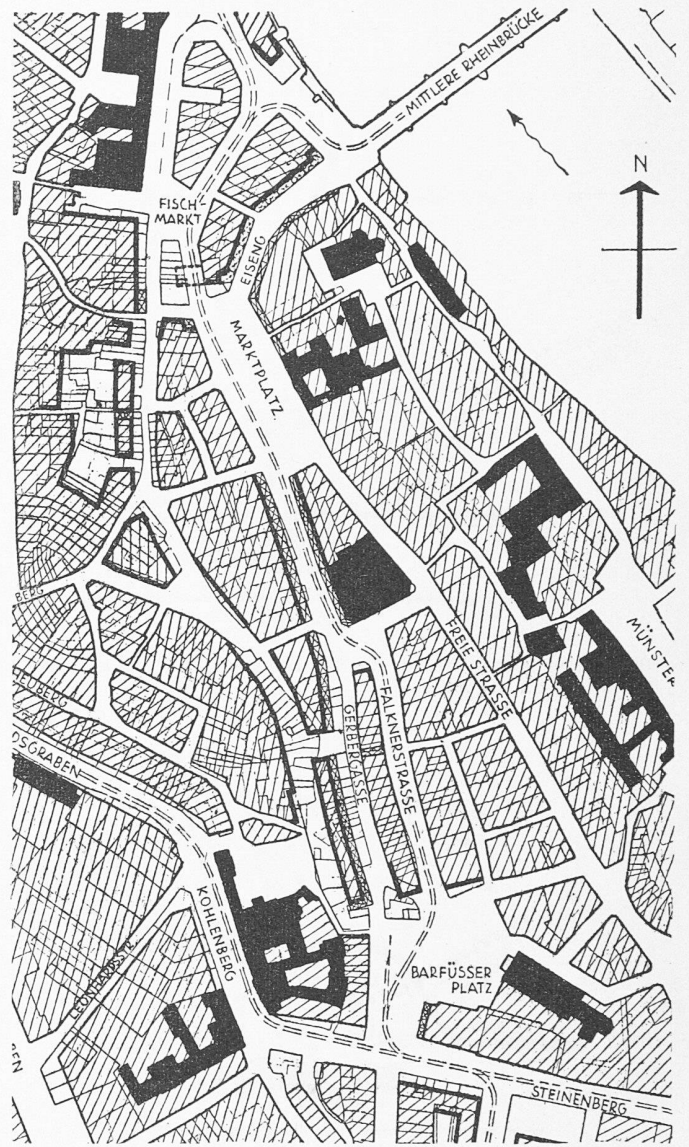


Bild 5. Ausschnitt aus dem Korrektionsplan gemäss grossrätlichem Kommissionsbericht vom 7. 7. 49, Masstab 1:5000. Westlich neben der zur Hauptstrasse ausgebauten Gerbergasse befindet sich die stark umstrittene «Entlastungsstrasse», die vom Fischmarkt bis zum Barfüsserplatz geführt werden soll. Diagonalen bedeuten Arkaden

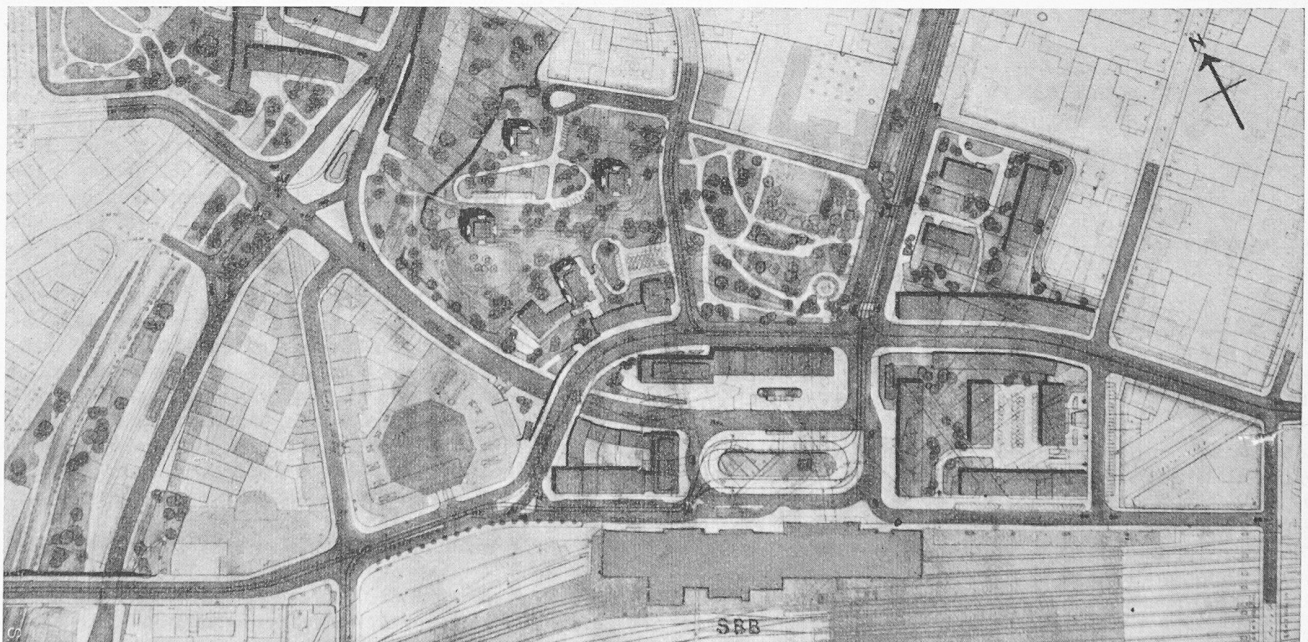


Bild 6. Das Bahnhofgebiet gemäss Projekt «A 47», Wettbewerbentwurf von Arch. Otto Senn. Masstab 1:5000

einen grossen Teil seiner Fehler wieder enthält. Er ist quer zum Bahnhofgebäude orientiert und zielt mit seiner Hauptaxe nach wie vor an der Innerstadt vorbei. A 47 dagegen bringt einen völlig veränderten und richtig gelegenen Platz, dessen Längsaxe parallel zum Aufnahmegebäude der Bahn liegt. B 49 schlägt eine Zurückversetzung der Baufluchten um 16 bzw. 22 m vor und schafft somit einen Platz von 97 m Breite, der gegenüber den Bahnhofausgängen zusätzliche Ausbuchtungen erhalten wird, die dazu dienen sollen, den Fussgängerstrom von den Bahnhofausgängen einzufangen. Vom gestalterischen Gesichtspunkt aus kann man diesem Vorschlag nicht zustimmen, besonders dann nicht, wenn man bedenkt, dass sich hinter den neuen Platzwänden die bekannten Hinterhöfe mit ihren Zutaten verbergen. A 47 zeigt einen mit guten Baukörpern neuzeitlicher Prägung gestalteten Platz, der — und das dürfte nach unserer Auffassung massgebend sein — eindeutig gegen die erweiterte Innerstadt zielt, konsequent

die vorher geschilderte Tendenz verfolgend. Die Richtung zum Aeschengraben wird richtigerweise zur Nebenlinie degradiert, die dem schienengebundenen Verkehr erhalten bleibt. Ueberhaupt zeichnet sich das Projekt A 47 dadurch aus, dass es den drei grundsätzlich verschiedenen Verkehrsarten, nämlich den Fussgängern, den schienenfreien und den schienengebundenen Fahrzeugen gebührend Rechnung trägt. Man beachte dagegen die in B 49 eingezeichnete Fussgängerpassage durch den westlichen Gebäudekomplex, die die Verbindung zum Steinentorberg sicherstellen soll. Eine solche Lösung ist zum mindesten als Notbehelf zu bezeichnen

Die Basler Gegner der Vorlage führen die Ursachen der z. T. recht unbefriedigenden Detaillösungen von B 49 (Bild 7) auf das Fehlen der Verkehrslinienplanung zurück, die den Bauteilschlüssen vorausseilen und nicht hinternach hinken sollte. Zu welcher räumlich und verkehrstechnisch unbefriedigenden Lösungen dies führt, beweist der in B 49 enthaltene Vorschlag

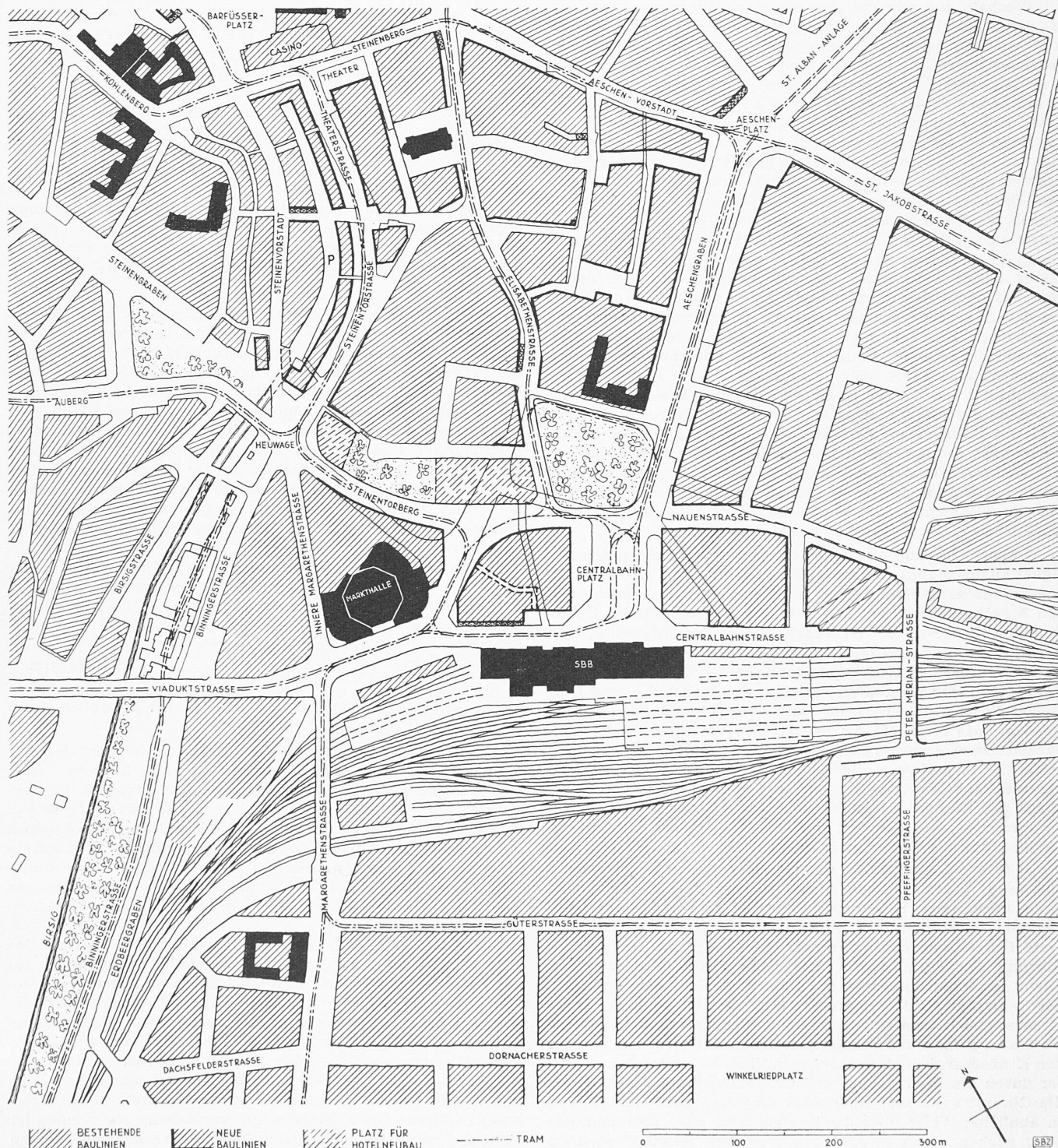


Bild 7. Das weitere Bahnhofgebiet, Lösung B 49. Plan 1 : 6000 gemäss grossrätlichem Kommissionsbericht vom 7. Juli 1949

für die Zusammenführung der Ost-West-Verbindung mit der Hauptaxe Bahnhof-Innerstadt: Ein dreieckförmiges Gebilde, das mit einer Seite ungefähr entlang der Kante des Ostplateau verläuft. In die nördliche Ecke dieses Verkehrsknotenpunktes dringt der mit 6% steigende Steinentorberg ein; die Steigung läuft allmählich aus. Der Ost-West-Verkehr muss in seinem Längenprofil einen «Sack» in Kauf nehmen, der alle Fahrzeuge zwingt, zunächst herunter und nachher wieder hinaufzufahren. Dieser Unfallherd ist zu allem Ueberfluss noch mit zwei Strassenbahngleispaaren belastet, nämlich der bereits beschriebenen Schleife Heuwaage-Markthalle und der Linie vom Bahnhof in die Elisabethenstrasse. Die nördliche Strassenhälfte der Ost-Weststrasse führt somit in der kurzen Strecke von etwa 100 m über vier Strassenbahngleise, dies alles nur, um dem Prinzip der à niveau-Kreuzungen zum Durchbruch zu verhelfen. Dass der nicht unbedeutende Fussgängerverkehr auf diesem platzähnlichen Gebilde die Schwierigkeiten stark vermehrt, sei nur erwähnt.

Weshalb zog nun die grossrätliche Kommission und mit ihr der Grosse Rat die weniger gute Lösung B 49 der bessern A 47 vor? Es ist die Kostenfrage, die hier von ausschlaggebender Bedeutung war. Der Kommissionsbericht nimmt für B 49 den Vorteil in Anspruch, dass es im Endausbau um 7, in der ersten Etappe sogar um 15,6 Mio Fr. billiger sei als A 47. Nun rühren aber diese 7 Millionen nicht vom Umbau am Bahnhof selbst her, sondern sie stammen zum grössten Teil (rd. 4,5 Mio) aus Veränderungen, die im Gundeldingerquartier getroffen werden müssen, wenn die Tram-Verbindung vom Bahnhof über die Peter Merianbrücke-Pfeffingerstrasse erstellt werden soll. Das aber ist eine jener Linien, die sich, falls die Organisation der öffentlichen Verkehrsmittel im eingangs geschilderten Sinn studiert würde, ebenso gut oder besser durch Auto- oder Trolleybusbetrieb ersetzen liesse. Man hat somit den Bahnhofplatzumbau mit Kosten belastet, die davon herrühren, dass man es unterliess, im Sinne des Referendum-Komitees zuerst abzuklären, welche Verbindungen den schienengebundenen und welche den schienenfreien Fahrzeugen zu überlassen seien. Das Argument der kostspieligern Ausführung von A 47 im Endausbau lässt sich somit entkräften, denn einen Mehrbetrag von 2,5 Mio Fr. wäre die Lösung A 47 mit ihren vielen Vorteilen wert! Uebrigens machen die Verteidiger von A 47 geltend, dass bei richtiger Einsetzung der Grundstückwerte A 47 überhaupt keine Mehrkosten brächte, sondern sowohl in der ersten Ausbaustappe (welche dem Plan 5100 zum Ratschlag 4224 vom 23. Mai 1946 entspricht) wie im Endausbau nicht teurer würde als B 49.

Daher bleibt noch die Frage der bereits erwähnten Schwierigkeiten des etappenweisen Ausbaus von A 47 zu untersuchen. Diese Schwierigkeiten rühren auch hier zur Hauptsache von den Strassenbahnen her. Die beiden schon erwähnten Strassenbahnlinien Nr. 16, Heuwaage-Gundeldingerquartier, und Nr. 18 Heuwaage-Westplateau benutzen heute die innere Margarethenstrasse als Aufstiegsrampe von der Talsohle zur Höhe des Plateau und verstopfen förmlich die Tramhalte- und Umsteigstelle Markthalle. Dabei muss besonders hervorgehoben werden, dass die Linie Nr. 18, die das Westplateau bedient, paradoxerweise zuerst das Ostplateau erklimmt, um über die schon heute zeitweise überbelastete Viaduktstrasse (die zu den stärkst befahrenen Strassen der Stadt gehört, 4716 Fahrzeuge pro Stunde in den Verkehrsspitzen) das Westplateau zu erreichen; ein Umweg, der für eine typische Radialverbindung auf die Dauer nicht tragbar ist.

B 49 sucht die Lösung mittels einer Schleife, die, von der Heuwaage beginnend, dem Steinentorberg folgend die Markthalle umschliesst. Eine grosse, parallel zum Elsässerbahnhof liegende Umsteigstation gegenüber der Markthalle soll als erste Korrektionsmassnahme errichtet werden. Die Linienführung der Trams wird aber beibehalten und zwar vor allem die schon angedeuteten Fehler der à niveau-Kreuzung der Radiallinien mit der grossen Ost-West-Verbindung. Diese Kreuzungen liessen sich vermeiden, wenn man einerseits die Verbindung ins Gundeldingerquartier im Sinne von A 47 über den Erdbeergraben, d. h. unter dem Viadukt hindurch und weiter durch die Dachsfelder- und Dornacherstrasse, statt durch die Güterstrasse, und andererseits diejenige aufs Westplateau in ähnlicher Weise über die Birsigstrasse oder über den Aberg suchen würde. (Als Zubringer zum Bahnhof wird die Linie 18 inskünftig ohnehin schlecht geeignet sein, da ihre gegenüber der Markthalle angeordnete Haltestelle «Bahnhof»

300 bis 400 m von den Perrons entfernt liegen wird.) Der lästige Schnittpunkt an der Haltestelle Markthalle fiele somit weg. Diese Gedanken sind umso eher berechtigt, als die zur Aufnahme der Verkehrsmittel nötigen Strassen vorhanden sind und nur noch ausgebaut werden müssten, wobei wiederum die Hauptfrage, welches Verkehrsmittel zur Anwendung käme, vom Ergebnis der Verkehrsstudien abhängig wäre.

Die übrigen im Korrektionsplan enthaltenen Massnahmen sind angesichts der beschriebenen Hauptsachen und ihrer Einzelheiten von untergeordneter Bedeutung. Wir können deshalb darauf verzichten, uns auch noch besonders mit ihnen auseinanderzusetzen. Auch ist uns bewusst, dass der für jeden Bahnhof so wichtige Zubringerdienst und das Parkierungsbedürfnis in Bahnhofnähe in unsern Ausführungen keinen Raum finden konnten. Denn wichtig ist vor allem, dass der Korrektionsplan auf die Hauptziele ausgerichtet werde: Schaffung eines besseren Centralbahnplatzes und einer bessern Verbindung zwischen Bahnhof und Geschäftsstadt.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass der vorliegende Plan B 49 zwar eine ganze Reihe von *Verkehrs-Verbesserungen* bringt, die namentlich auch die Strassenbahn betreffen (Befreiung der Spalenvorstadt vom Tram, daher auch Verbesserung am Spalentor, ebenso im Aeschengraben und am Aeschengraben, bessere Einführung der Ueberlandlinien durch die Nauenstrasse). In *städtebaulicher Hinsicht* hingegen bedeutet er gegenüber früheren Phasen des Studiums Rückschritte, die weder durch finanzielle, noch verkehrstechnische Notwendigkeiten hinreichend begründet sind. Im verständlichen Bestreben, ihre Arbeiten zum Abschluss zu bringen, hat die Kommission Mängel in Kauf genommen, die man später ebenso sehr bereuen wird, wie man heute einige der auf Grund des Schuhmacher-Plans ausgeführten Korrekturen bedauert.

*

Soweit unsere Auffassung. Wir hätten es nicht verantworten können, sie hier zu veröffentlichen, wenn wir uns nicht einig wüssten mit einer Anzahl von Basler Fachleuten. Sie gehören zu den bestqualifizierten und stellen schon deshalb nur eine Minderheit dar. Die Mehrzahl der Basler Kollegen steht auf dem Standpunkt, der *vorliegende Plan B 49* müsse angenommen werden, damit man endlich, nach jahrzehntelanger Unsicherheit, über eine *tragfähige Grundlage* für die bauliche Weiterentwicklung der Stadt Basel verfüge. Sie beurteilen den Plan B 49 als ein durch intensive Zusammenarbeit aller beteiligten Amtsstellen und politischen Instanzen mit ausserhalb der Verwaltung stehenden Fachleuten geschaffenes Verständigungswerk, das als solches nicht alle Wünsche voll befriedigt, aber wohl in einzelnen Teilen später noch verbessert werden könnte. Wir verweisen diesbezüglich auf die Erklärung des Basler Ingenieur- und Architektenvereins auf S. 700 dieses Heftes und geben zum Schluss dem Schweizer Altmeister des Städtebaues das Wort.

Die Redaktion

Bemerkungen zur Aussprache über den Korrektionsplan der Basler Innerstadt

Kern und Mittelpunkt unserer Städte, die wertvollen Altstadt-Gebiete, sind vom modernen Verkehr bedroht: denn gibt man dem Verkehr nach, werden die Baulinien zurückverlegt, so wird damit der bauliche Bestand aufgehoben. Zwischen die Fragen Verkehr oder Erhaltung der Altstadt ist auch die Stadt Basel geraten: Ihrem Aufbau nach konnte sie keine Grabenlinie als Hauptstrasse, keine «Zürcher Bahnhofstrasse» entwickeln; sie behilft sich bis auf den heutigen Tag, um im selben Bild zu bleiben, mit der Linie «Oberdorf-Niederdorf».

Nun ist ja der «Verkehr» kein einheitlicher Begriff: Das Trottoir, das ist das unbestrittene Reich der Fussgänger; auf der Fahrbahn dagegen liegen zwei einander feindliche Vehikel im Kampf — der frei flüssige Autoverkehr und die starre «unausweichliche» brutale Strassenbahn. Die Strassenbahn mit ihrer Eigengesetzlichkeit, mit ihrem in den engen Altstadt-Strassen unerträglichen Lärm und Getöse — die Strassenbahn ist das eigentliche Karnikel: so hat man denn immer und immer wieder versucht, nicht nur in Basel, die Strassenbahn in die äusseren Bezirke zu verweisen, sie womöglich ganz und gar durch den schienenfreien Busverkehr zu ersetzen.

Es ist nicht gelungen. Der Korrektionsplan von heute rechnet mit der Strassenbahn auch in der Innerstadt. Da-

her die Baulinien-Korrekturen und die Notlösung von sogenannten Arkaden, von Trottoirs, die gewalttätig in die private Sphäre hinter die Baufluchten verlegt sind. Gegen diese Lösung durch Notbehelfe richten sich nun die Stimmen, die den Korrektionsplan verwerfen bzw. der Volksabstimmung überantworten.

Will man die Altstadt erhalten und einem natürlichen Prozess der Erneuerung zuführen, einer allmählichen Auswechslung der einzelnen Bauten, so wird, als erste Etappe, wohl auf Jahrzehnte hinaus genügen, wenn man die Strassenbahn aus der Innenstadt hinausweist und durch Buslinien ersetzt. Das wird sogar erlauben, dass da und dort die Randsteine versetzt werden zu Gunsten der Fussgänger.

Da aber mit der Zeit nicht nur die Zahl der Autos anwächst, sondern auch die Zahl der Fussgänger, so wird früher oder später eine durchgehende Linie — wir nehmen an die Freiestrasse, hinunter bis zum Markt und zur Mittlern Rheinbrücke — dem Fussgängerstrom allein und vollständig überlassen werden dürfen, so wie seit Jahren Städte wie Stockholm, Amsterdam und Köln ihre historischen Hauptstrassen dem Fussgänger vorbehalten.

Es fragt sich nun, welche Partei nachgeben wird: die Strassenfluchten der Altstadt oder das Vehikel. Es ist die Lebensfrage der Altstädte, wie sie sich nicht nur in Basel stellt.

Hans Bernoulli

Voranschlag 1950 der Schweiz. Bundesbahnen

DK 625.1 (494)

Der vorliegende Bericht baut sich aus einem Gesamtüberblick sowie den Voranschlägen der Baurechnung, der Betriebsrechnung und der Gewinn- und Verlustrechnung auf. Der Gesamtüberblick geht aus den Zahlen der Tabelle 1 hervor.

Tabelle 1. Gesamtüberblick

	Rechnung Voranschlag Voranschlag		
	1948	1949	1950
	Mio Fr.	Mio Fr.	Mio Fr.
Personalaufwand	348,5	358,3	355,0
Sachaufwand	222,3	233,9	229,8
Abschreibungen	95,9	94,5	97,8
Kapitalkosten	47,7	47,2	50,5
Uebrige Aufwendungen	46,7	46,5	45,8
Gesamtaufwand	761,1	780,4	778,9
Betriebsertrag	675,8	670,0	622,3
Uebrige Erträge	12,7	8,0	9,6
Aktivierbare Bauaufwendungen	87,6	104,7	108,3
Gesamtertrag	776,1	782,7	740,2
Unterschied Aktivsaldo	15,0	2,3	
Passivsaldo			38,7

Der Personalbestand beträgt nach Rechnung 1948 37910, nach Voranschlag 1949 38298 und nach Voranschlag 1950 37316. Gegenüber dem Stand vom 31. Juli 1949 werden 1950 insgesamt 367 Personen abgebaut (gegenüber 1948 sind es 594 Personen). Der Passivsaldo von 38,7 Mio Fr. ist eine Folge des starken Rückganges des Betriebsüberschusses.

Die Baurechnung weist die Zahlen der Tabelle 2 auf. Die Aufwendungen im Jahr 1950 für grössere Bauten umfassen: Erweiterung der Gleis- und Perronanlagen des Personenbahnhofs Bern, Autogarage- und Bureaugebäude des Bahnhofs Lausanne, Bau eines neuen Güterbahnhofs in Lausanne, neuer Perron in Le Locle-Ville, Erweiterung des Aufnahmegebäudes Aarau, Erweiterungsbauten im Bahnhof Burgdorf, neues Aufnahmegebäude und Ausbau der Gleisanlagen in Nieder- und Oberurnen, Umbau des Aufnahmegebäudes in Winterthur, verschiedene Bauarbeiten im HB-Zürich; Einrichtung des Streckenblocks auf den Strecken Turtmann-Brig, Liesberg-Aesch, Gümligen-Worb, Hasle-Littau, Alpnach-Lungern, Zürich HB-Thalwil, Rapperswil-Rüti-Wald, Uznach-Rapperswil, sowie auf verschiedenen kleineren Teilstrecken; Umbau der Aarebrücke bei Olten (Strecke Läuelfingen-Olten) und der Wildbachbrücke (Strecke Embrach-Rorbas-Bülach); automatische Zug Sicherungen auf den Strecken Palézieux-Lyss, Yverdon-Fryburg, Winterthur-Bülach, Eglisau-Stein-Säckingen und Romanshorn-Schaffhausen; Verbindungsbahn Genf-Cornavin-Eaux-Vives; Ausbau auf Doppelspur der Strecken Romont-

Chénens, Matran-Fryburg, Boudry-Auvernier, Olten-Oensingen, Giubiasco-Cadenazzo, Siebnen-Wangen-Ziegelbrücke, Flums-Unterterzen; Elektrifizierung der Strecken Sissach-Läuelfingen-Olten, Winterthur-Wald.

Die für 1950 für Fahrzeuge vorgesehenen Aufwendungen beziehen sich hauptsächlich auf 24 elektrische Streckenlokomotiven (Bestellung 1947), 6 elektrische Rangierlokomotiven (Bestellung 1948) und diverse Triebfahrzeuge (Bestellungen 1949 und 1950), ferner auf Personen-, Gepäck-, Güter- und Dienstwagen (Bestellungen der Jahre 1947 bis 1950). Grössere Ergänzungsbauten sind an folgenden Kraftwerken in Durchführung: Ritom (neue Staumauer am Ritomsee, Zuleitung der Garegna), Vernayaz (Transformatoren), Barberine (Zuleitung des Triège und Staumauer in Vieux Emosson), Massaboden (Ausbau der Wasseranlagen, elektrische Ausrüstung).

Tabelle 2. Voranschlag der Baurechnung

	Rechnung Voranschlag Voranschlag		
	1948	1949	1950
	Mio Fr.	Mio Fr.	Mio Fr.
Um- und Ausbau von Bahnhöfen und Dienstgebäuden	23,1	22,5	19,4
Ausbau von Linien	5,1	5,9	6,4
Bau neuer Linien und Doppelspur	7,1	12,4	12,9
Elektrifizierung	1,6	1,5	1,8
Erneuerung der Gleis- u. Fahrleitungsanlagen	42,4	41,1	40,4
Mobiliar, Maschinen, Geräte	2,2	3,4	3,2
Fahrzeuge	30,8	39,0	38,8
Kraftwerke	3,5	6,4	9,2
Werkstätten	1,7	2,3	2,7
	117,5	134,5	134,8
Reserve		2,5	2,0
Total	117,5	137,0	136,8

Die Betriebsrechnung weist die auf Tabelle 3 aufgeführten Zahlen auf.

Tabelle 3. Voranschlag der Betriebsrechnung

	Rechnung Voranschlag Voranschlag		
	1948	1949	1950
	Mio Fr.	Mio Fr.	Mio Fr.
<i>Betriebsaufwand</i>			
Verwaltung	27,5	27,0	27,9
Leitung und Allgemeines	16,3	15,6	14,8
Bahnbewachung	8,6	8,6	8,9
Stationsdienst	157,0	162,9	156,8
Zugbegleitung	34,2	35,9	35,2
Zugförderung	85,7	85,5	84,8
Schiffbetrieb Bodensee	0,4	0,6	0,4
Unterhalt	149,8	153,4	151,2
Verschiedenes	16,1	10,9	9,5
Ges. Betriebsaufwand	495,6	500,4	489,5
<i>Betriebsertrag</i>			
Personenverkehr	276,6	272,0	272,0
Güterverkehr	343,0	350,0	302,0
Betriebsleistungen für fremde Bahnen	17,7	15,7	16,9
Pacht- und Mietzinse	21,2	19,6	19,1
Uebrige Erträge	18,8	14,4	14,1
Ges. Betriebsertrag	677,3	671,7	624,1
Betriebsüberschuss	181,7	171,3	134,6

Die Kosten der Zugförderung beziehen sich auf die auf Tabelle 4 zusammengestellten Triebfahrzeugkilometer und setzen sich aus den auf Tabelle 5 angegebenen Posten zusammen. Von den gesamten Fahrleistungen werden im Jahre

Tabelle 4. Triebfahrzeugkilometer (Mio km)

	Rechnung Voranschlag Voranschlag		
	1948	1949	1950
Elektr. Triebfahrzeuge	62,66	64,00	64,00
Therm. Triebfahrzeuge	6,21	4,76	4,85
Traktoren	2,43	2,24	2,15
	71,30	71,00	71,00