Internat. Verband der Schiffahrtskongresse: XVII. Kongress in Lissabon 1949

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **66 (1948)**

Heft 28

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-56761

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

schreinerei» vom Ende des Quattrocento, blieb unversehrt, aber vom (späteren) Innern blieb nur der Tambour der Kuppel, der jetzt, bloss auf die Vierungsbögen gestützt, in der Luft hängt; Seitenschiffe und Chor sind eingestürzt. Auch S. Francesco, eine schöne frühgotische Basilika auf mächtigen Rundpfeilern, büsste die bemalte Kielbogendecke ein, ein Seitenaltar wurde zerstört. Bei der Restauration erhielt der Bau seine ursprüngliche Gestalt zurück. Interessante Trecento-Fresken kamen dabei zum Vorschein, darunter eine ergreifende Grablegung Christi. Bombenteppiche fielen auf die Via Dante und Via della Pace und rissen eine Reihe alter Palazzi des 15. und 16. Jahrhunderts, Nr. 16 und 17 von Via Dante, ganz oder teilweise nieder. Der schönste Zivilbau in dieser Gegend (Nr. 5 in Via Cairoli), um 1500 entstanden, ist indessen erhalten.

Alle übrigen Bauten entgingen dem Unheil, und dem Freund der Brescianer Malerei sei die freudige Botschaft gemacht, dass kein einziges Bild von Moretto und Romanino fehlt, ja sie haben, gründlich gereinigt, ihre verhaltene Farbenglut zurückgewonnen.

Der gütige Leser, der mir bis hieher gefolgt sein sollte, möge mir meine altmodische Begeisterung für die italienische Kunst verzeihen. Kunst ist ja heute nur noch ein Pensum für Mädchenschulen, Kapitalanlage oder eine Maske für Snobisten. In den Museen sieht man bloss noch Rudel junger Leute unter Führung von Lehrern, die die Eitelkeiten ihrer Rhetorik zwischen Kunstwerk und Zuschauer schieben, die Ohren vollstopfend, statt die Augen zu öffnen. Nie sah ich denn so herzlich und ausgiebig gähnen wie kürzlich in der Academia von Venedig, sodass ich ernstlich fürchtete, das Meisterwerk Tintorettos, das Martyrium der hl. Katherina, vor dem dies geschah, könnte schliesslich doch noch, trotz seiner riesigen Ausmasse, versehentlich verschluckt werden.

Internat. Verband der Schiffahrtskongresse

XVII. Kongress in Lissabon 1949 DK 061.3:656.6

Die Internationale Ständige Kommission der Schiffahrtskongresse hat in ihrer Generalversammlung vom 7. Okt. 1947 beschlossen, die Einladung der Regierung Portugals anzunehmen, den nächsten Kongress im Jahr 1949 in Lissabon abzuhalten. Dieser Kongress wird wahrscheinlich im September eröffnet werden. Nachstehend das Programm der zu behandelnden «Fragen» und «Mitteilungen» der Sektion I (Binnenschiffahrt). Sollten schweizerische Interessenten den Wunsch haben, einen Bericht über eine dieser «Fragen» oder «Mitteilungen» einzureichen, so werden sie ersucht, sich sofort mit dem Eidg. Amt für Wasserwirtschaft in Bern in Verbindung zu setzen. Ueber eine «Frage» oder «Mitteilung» darf von einem Lande nur ein Bericht eingereicht werden; es ist aber zulässig, dass ein Bericht von mehreren Berichterstattern abgefasst wird. Die Berichte sollten bis am 1. November 1948 im Besitze des Generalsekretariates in Brüssel sein (offizielle Sprachen: Französisch und Englisch).

1re Question: Accélération des transports sur les voies de navigation intérieure.

1. Importance de l'accélération des transports eu égard au taux du fret et du rôle particulier de la navigation intérieure.

2. Mesures à prendre en vue d'accélérer les transports: a) Mesures concernant la construction et l'exploitation des voies navigables et des ports intérieurs; b) Mesures concernant la construction des bateaux et des engins de propulsion; c) Mesures concernant l'exploitation commerciale de la navigation. Organisation des services du personnel et du matériel; d) Classement des voies navigables au point de vue de la circulation des bateaux de dimensions uniformes; e) Possibilité d'uniformiser internationalement les mesures précédentes. — Enseignements résultant de la guerre.

2me Question: Moyens de franchir de grandes hauteurs de chute.

1. Comparaison, au point de vue technique et économique, des diverses solutions possibles en ce qui concerne la construction et la consommation d'eau. Ouvrages exécutés et projetés.

2. Résultats d'exploitation.

3me Question: Rôle des réservoirs d'accumulation (établis dans la vallée principale ou dans une vallée latérale), dans la régulation des débits des voies d'eau à courant libre ou canalisées, dans l'atténuation des crues; cas d'utilisation de l'énergie; études sur modèles.

1re Communication: Nouvelles conceptions en matière de construction d'écluses: a) Mode de fondation, avec emploi de batardeaux (types de palplanches), de la congélation, de l'abaissement du niveau de la nappe aquifère, de pieux, de puits foncés par havage, de caissons à air comprimé, etc... b) Etablissement des bajoyers et des buscs, recours aux ouvrages monolithes et à semelles, conditions de stabilité; c) Portes et leurs mécanismes de commande, remplissage, vidange, aqueducs, vannage de contrôle avec son mécanisme de commande, stations de pompage en cas d'alimentation artificielle; d) Parties constitutives des écluses en vue d'assurer leur vidange totale ou partielle et leur stabilité en toutes circonstances; e) Mesures prises contre les infiltrations, les fuites, d'après les sous-pressions résultant des conditions locales. — Enseignements résultant de la guerre.

2me Communication: Protection de la cunette (berges et plafond) des voies navigables, intérieurs et maritimes, ainsi que des canaux d'évacuation. Influence: a) de la forme et de la grandeur de la section transversale; b) de la forme, de la vitesse et du mode de propulsion des bateaux; c) de la vitesse des courants et notamment des ondes de translation. Comparaison, au point de vue économique entre une solide protection de la cunette (berges et plafond) et un accroissement de la section transversale.

3me Communication: La valeur, au point de vue économique, des grandes voies de navigation intérieure, et moyens particuliers de développer le trafic dans la navigation intérieure: a) Possibilité et résultats d'une traduction en chiffres de la valeur, au point de vue économique, des grandes voies de navigation intérieure, en tenant compte du trafic, ainsi que des fonctions de ces cours d'eau en dehors de ces transports; b) Le chaland automoteur pour marchandises: ses dimensions et son équipement, son emploi sur les canaux et sur les rivières; résultats expérimentaux et économiques; c) Trafic des marchandises de grande valeur; d) Trafic des bateaux citernes; e) Trafic des bateaux à «containers», etc.

Brescia, sog. Vittoria di Brescia