

Praktische Binnenschifffahrt in Oberitalien

Autor(en): **Frey, Jean R.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie**

Band (Jahr): **34 (1942)**

Heft 9

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-921720>

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.

Niederschlag und Temperatur im Monat August 1942

Mitgeteilt von der Schweizerischen Meteorologischen Zentralanstalt

Station	Höhe ü. M. m	Niederschlagsmenge				Zahl der Tage mit		Temperatur	
		Monatsmenge		Maximum		Nieder- schlag	Schnee	Monats- mittel ° C	Abw. ¹ ° C
		mm	Abw. ¹ mm	mm	Tag				
Basel	318	77	— 8	16	31.	11	—	18,3	1,1
La Chaux-de-Fonds .	990	167	44	37	18.	13	—	14,9	0,5
St. Gallen	679	132	—24	37	3.	11	—	15,9	0,2
Zürich	493	148	16	32	23.	14	—	17,7	0,5
Luzern	498	154	— 1	52	23.	11	—	17,9	0,7
Bern	572	59	—47	19	3.	12	—	17,3	0,6
Genf	405	48	—46	20	31.	5	—	19,8	1,5
Montreux	412	82	—44	24	31.	10	—	19,2	0,8
Sitten	549	74	3	26	23.	9	—	19,1	0,8
Chur	610	97	— 9	38	3.	12	—	17,1	0,3
Engelberg	1018	180	—44	32	23.	14	—	13,9	0,6
Davos-Platz	1561	118	—16	46	3.	16	—	12,0	0,7
Säntis	2500	240	—53	49	23.	16	7	6,1	1,5
St. Gotthard	2096	163	—32	34	23.	12	—	8,7	—
Lugano	276	127	—64	37	3.	8	—	20,6	0,1

¹ Abweichung von den Mittelwerten 1864—1913.

Praktische Binnenschiffahrt in Oberitalien

Von Jean R. Frey, Basel

Den italienischen Behörden scheint sehr daran gelegen zu sein, durch möglichst rasche Eröffnung von Binnenwasserstrassen ihre Staatsbahn zu entlasten. Man hat kürzlich vernehmen können, dass auf den Flüssen und Kanälen zwischen Venedig und Mantua, auf denen seit Inbetriebnahme der der Augster Schleuse nachgebildeten Schleuse von Governolo und der Verbesserung einiger Strecken die Schiffahrt mit Kähnen von 600 t Fassungsvermögen betrieben werden kann, ein regelmässiger Massengüterverkehr eingerichtet worden ist, der von der Genossenschaft C.O.C. Mantovani Barcari durchgeführt wird. Die Organisation dieser Schiffahrt untersteht nach einem ministerialen Dekret vom 21. April 1942 der italienischen Staatsbahn, die die Güter an den üblichen Güterabfertigungsstellen annimmt und zu den normalen Gütertarifen auf dem Wasserweg umleitet. Art. 1 des genannten Dekretes lautet:

«Die Administration der Staatsbahn ist ermächtigt, Gütertransporte zwischen Ortschaften, die an schiffbaren Flüssen und Kanälen liegen, durchzuführen, indem sie besondere Schiffahrtsdienste, eventuel mit Hilfe der privaten Industrie, einrichtet.»

Und Art. 2 lautet:

«Die Bedingungen der Güterannahme, deren Durch-

führung und die Festsetzung der Tarife für die zu Schiff erfolgenden Gütertransporte werden von der Verwaltung der Staatsbahn bekannt gemacht, wenn nötig auch durch Plakate.»

Als Kanalstrecken, die zu diesem Zwecke mit je einer wöchentlichen Abfahrt von beiden Endpunkten befahren werden sollen, werden erwähnt: Venedig—Cervignano am Golf von Triest, Venedig—Ferrara, Venedig—Mantua und Venedig—Padua. Für diese Wassertransporte kommen folgende Güter in Mindestmengen von fünf Tonnen in Betracht: Alabaster, Aluminium, Asbest, Stärke, feste Brennstoffe, Ton, Asphalt, Bauxit, Bitumen, Kalk, Hanf, Kaolin, Zellulose und Papier, Abfallstoffe, Kastanien, Teer, Baustoffe, Dünger, Seilerwaren, Mehle, Metalle, Fasertoffe, getrocknete Feigen, Futtermittel, Kies, Steine, Nutzholz, getrocknete Früchte, Linoleum, Geräte, landwirtschaftliche Maschinen u. a. m.

Die Transporte werden unter Aufsicht und unter Verantwortung der Staatsbahn ausgeführt und zwar unter Verwendung der gleichen Frachtbriefe und der gleichen Tarife, wie sie im Eisenbahnbetrieb üblich sind. Für das Laden und Ausladen haben die Absender und Empfänger zu sorgen, wozu ihnen folgende Fristen eingeräumt werden: von einem Tage bei einer

Menge von 50 t, von zwei Tagen bei Mengen bis zu 120 t, von drei Tagen bei Mengen bis zu 200 t und von vier Tagen bei Mengen von über 200 t. Die Termine beginnen in dem Momente, in welchem das Schiff dem Versender oder Empfänger zur Verfügung gestellt wird.

Unterdessen hat sich auch die Stadt Mailand einen Schiffahrtsweg geschaffen und darauf die Schiffahrt eröffnet, wenn auch nur eine solche mit Schiffen, die höchstens 60 t fassen können. Nach dem oberitalienischen wasserwirtschaftlichen Ausbauprojekt wird auch der Comersee aufgestaut, wodurch 40 000 h Land der Provinzen Mailand, Bergamo und Cremona kulturfähig gemacht und 20 Mill. kWh mehr gewonnen werden sollen. Aber vorgängig dieser Arbeiten hat sich die Stadt Mailand, dem Zuge der Zeit folgend, einen Schiffahrtsweg nach dem Comersee gesichert, indem sie an dem schon viele Jahrzehnte bestehenden Canale Martesana, der den Zweck hat, dem Naviglio Grande Wasser aus der Adda zuzuführen, einen Treidelweg erstellte, auf dem sich von nun an die Traktoren als Schiffsschlepper fortzubewegen haben, während am Kanale selbst nichts geändert wurde. Diese Arbeiten sind nun vollendet, und dieser Tage ist der

Schiffahrtsweg dem Betriebe übergeben worden. Zum Betriebe dieser Schiffahrt, die durch den Canale Martesana nach der Adda und auf dieser nach dem Comersee führt, ist in Mailand eine Reedereigesellschaft gegründet worden, die mit Transportkähnen von 50 bis 60 t Tragfähigkeit einen täglichen Verkehr vorläufig von Suisio nach Mailand durchführt. Von Suisio werden die Kähne durch Schlepper bis zur Einmündung des Canale Martesana in die Adda geschleppt, und von dort gehen sie mit der Strömung in diesem Kanal bis nach Mailand. Die Rückbeförderung der Kähne erfolgt durch Traktoren bis zur Einmündung des Kanals in die Adda; dort werden sie von kleinen Schleppern übernommen. Vorläufig stehen sieben Kähne und zwei Schlepper im Dienste der Gesellschaft, der Compagnia Navigazione Interna, der als Präsident Graf Piero Gera vorsteht. Es ist beabsichtigt, die Adda von der Einmündung des Kanals bis zum Austritt aus dem Comersee zu regulieren und zu kanalisieren, um so eine direkte Wasserstrasse zwischen Mailand und dem Comerseebecken zu erhalten. Man hat in Italien die Bedeutung der Binnenschiffahrt erkannt und will aus ihr praktischen Nutzen ziehen.

Mitteilungen aus den Verbänden

Protokoll der 31. ordentlichen Hauptversammlung des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes vom 29. August 1942 im Hotel Adler in Meiringen

Traktanden

1. Protokoll der 30. ordentl. Hauptversammlung vom 5. Juli 1941 in Zürich.
2. Geschäftsbericht und Rechnungen pro 1941.
3. Bericht der Kontrollstelle.
4. Aenderung von § 10, Al. 3 der Statuten vom 7. März 1919.
5. Wahl des Ausschusses für die Amtsperiode 1943—45.
6. Wahl des Vorstandes.
7. Wahl der Kontrollstelle.
8. Verschiedenes.

Anwesend sind ca. 140 Mitglieder und Gäste. Vertreten sind u. a. folgende Behörden und Verbände:

Eidg. Post- und Eisenbahndepartement, Eidg. Amt für Wasserwirtschaft, Eidg. Amt für Elektrizitätswirtschaft, Eidg. Oberbauinspektorat, die Regierungen der Kantone Bern, Luzern, Solothurn, Basel-Stadt, St. Gallen, Graubünden und Thurgau; Schweiz. Elektrotechn. Verein, Verband Schweiz. Elektrizitätswerke, Schweiz. Energiekonsumentenverband, Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein, Schweiz. Rhone-Rhein-Schiffahrtsverband, Elektrowirtschaft, Aarg. Wasserwirtschaftsverband, Verband Aare-Rheinwerke, Reussverband, Rheinverband, Linth-Limmatverband, Reichsverband der deutschen Wasserwirtschaft, Abteilung Baden.

Die Presse ist vertreten durch: Neue Zürcher Zeitung, Nationalzeitung, Die Tat, Volksrecht, Schweiz. Mittelpresse.

Altständerrat *Dr. O. Wettstein*, Präsident, eröffnet die Versammlung um 19.30 Uhr und heisst die Anwesenden herzlich willkommen. Er dankt bei dieser Gelegenheit den Bernischen Kraftwerken und den Kraftwerken Oberhasli für die Bewilligung zum Besuche der Anlagen des Kraftwerkes Innertkirchen und vor allem *Dr. Kaech* für seine Bereitwilligkeit, den orientierenden Vortrag zu halten und die vorgesehene Besichtigung zu leiten.

1. *Das Protokoll der 30. ordentl. Hauptversammlung vom 5. Juli 1941*, das im Jahresbericht enthalten ist, wird genehmigt.

2. *Geschäftsbericht und Rechnung 1941*. Der gedruckte Bericht ist den Mitgliedern zugegangen. Er wird von der Versammlung gutgeheissen.

3. *Obering. Böhi* verliest im Namen der Revisoren den *Kontrollbericht*, der ausnahmsweise nicht in den gedruckten Bericht aufgenommen werden konnte, da die Ausschusssitzung zur Genehmigung von Rechnung und Jahresbericht etwas spät abgehalten wurde. Die *Rechnung 1941* wird ohne Diskussion genehmigt.

4. *Statutenänderung*. Der Vorsitzende erläutert die Gründe, die zum Vorschlage der Aenderung von § 10 der Statuten geführt haben. Bei der steigenden Wichtigkeit aller wasserwirtschaftlichen Fragen erschien eine Erweiterung des Vorstandes von 3 auf 5 Mitglieder zweckmässig, um dadurch eine Arbeitsteilung und gleichzeitig die Aufnahme eines welschen Vertreters zu ermöglichen.

Die vorgeschlagene Neufassung von § 10, Al. 3 der Statuten vom 7. März 1919 wird einstimmig genehmigt. Sie lautet: