

Wegekosten und Wirtschaftlichkeit der schweizerischen Binnenschifffahrt

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **59 (1967)**

Heft 12

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-921015>

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.

seits des Ticino und hat Anschluss an das 150 kV-Netz bei Pollegio. Die Kosten der Anlagen Nuova Biaschina werden mit 76 Mio Franken angegeben. Ueber die AET und ihre Anlagen wird in der «Rivista Tecnica» vom 15. Oktober 1967 ausführlicher berichtet.

Mit der Nuova Biaschina hat der Kanton bzw. die AET die erste eigene Anlage neuer Konstruktion in Betrieb genommen. Die AET ist ausserdem an den Anlagen der Verzasca AG beteiligt, sie vertritt den Kanton bei der Maggia AG und der Blenio AG für den Anteil des Tessins an diesen beiden Partnerwerken, und sie wird nach dem vom Grossen Rat bereits beschlossenen Rückkauf des Piottino-Kraftwerkes, das gegenwärtig noch der Aare-Tessin AG gehört, im Jahr 1972 auch diese Anlage übernehmen. Gegenwärtig trägt im Kanton Tessin der Bedarf an elektrischer Energie etwa 830 GWh.

Nach einer Besichtigung der Zentrale begab sich die grosse Gästeschar mit zahlreichen Cars talaufwärts, um

vorerst von Giornico-Altirolo aus einen kurzen Abstecher zur feierlichen Einweihung der zum Teil restaurierten Kirche San Pellegrino zu machen. Der steinige Weg führte durch prächtigen herbstlich gefärbten Kastanienwald zu der auf einer Anhöhe mitten im Wald gelegenen alten Wallfahrtskirche, die im 13. Jahrhundert errichtet wurde und Fresken aus dem 16. Jahrhundert enthält. Die AET hat ausser dem Kraftwerk Nuova Biaschina gleichzeitig die Kosten für Restaurationsarbeiten — insbesondere für die Fresken — übernommen.

Nach einer weiteren Carfahrt talaufwärts fand das ausgezeichnete Festbankett im Albergo Milano in Faido statt, wobei Avv. dott. F. Pedrini, Verwaltungsratspräsident der AET, C. Franscini, Gemeindepräsident von Giornico, und Avv. dott. A. Righetti, Präsident des Tessiner Staatsrates, kurze Ansprachen hielten, um des festlichen Tages zu gedenken. G. A. T ö n d u r y

WEGEKOSTEN UND WIRTSCHAFTLICHKEIT DER SCHWEIZERISCHEN BINNENSCHIFFFAHRT

Dieses Vortragsthema stand im Mittelpunkt der diesjährigen aus dem In- und Ausland gut besuchten Hauptversammlung des Nordostschweizerischen Verbandes für Schifffahrt Rhein-Bodensee, die am 14. Oktober 1967 unter dem Vorsitz von Nationalrat A. Abegg (Kreuzlingen) in Rorschach stattfand.

In der vorgängigen Sitzung des Zentralausschusses wurden die Traktanden der Hauptversammlung besprochen, worauf sich lic. rer. publ. K. Bauer, der neue Geschäftsführer des NOS-Verbandes, in einem Kurzvortrag mit den Fragen der

Anlastung der Wegekosten bei der Binnenschifffahrt

befasste. Der bundesrätliche Schifffahrtsbericht 1965 geht von der These aus, jeder Verkehrsträger habe für seine Wegekosten vollumfänglich selber aufzukommen. Um diese wohl in keinem Lande gültige These näher zu untersuchen und die Verhältnisse in anderen Ländern kennen zu lernen, hat der Verband zusammen mit dem kaufmännischen Directorium St. Gallen das IFO-Institut für Wirtschaftsforschung in München damit beauftragt, abzuklären, inwieweit die Binnenschifffahrt in den wichtigsten westeuropäischen Ländern mit den Wegekosten belastet wird. Die Untersuchungen haben eindeutig ergeben, dass die Schifffahrtsabgaben in Frankreich, in Belgien und in der Bundesrepublik Deutschland — soweit überhaupt solche erhoben werden — die Aufwendungen der öffentlichen Hand bei weitem nicht decken. Die volle Deckung der Wegekosten war auch nie Ziel der europäischen Wasserstrassenpolitik.

Auch bei den andern Verkehrsträgern werden die Kosten nicht gedeckt, man denke nur an die Uebernahmekosten und an die mehrfachen Sanierungen unserer Bahnen, an die gewaltigen Kosten für den Strassenausbau, die nur zum Teil durch die Brennstoffabgaben gedeckt werden, und vor allem an die unentbehrlichen Leistungen der öffentlichen Hand für unseren Flugverkehr.

DIE WIRTSCHAFTLICHKEIT DER SCHWEIZERISCHEN BINNENSCHIFFFAHRT

von Dr. H. R. Leuenberger, Delegierter des Kaufmännischen Directoriums St. Gallen, den wir nachstehend im Auszug wiedergeben:

Neue Verkehrswege werden im allgemeinen nicht nach erwerbswirtschaftlichen Gesichtspunkten gebaut. Bei der schweizerischen Binnenschifffahrt hat man aber stets einen strengeren Massstab angelegt und neben dem öffentlichen Interesse auch volle Wirtschaftlichkeit verlangt.

Hierauf orientierte H. Bertschinger (Rorschach), Ingenieur der Rheinbauleitung, kurz über den für die Schweiz am Bodensee geplanten Rheinschiffahrtshafen Gaissau.

Die abschliessende Diskussion wurde im Zentralausschuss rege benutzt, wobei mit Recht einmal mehr darauf hingewiesen wurde, dass der Ausbau des Hochrheins von Rheinfelden bis in den Bodensee als leistungsfähiger Verkehrsweg für schwere Güter ungleich billiger zu stehen komme als vergleichbare Strecken bei Schiene und Strasse. Zudem wurde u.a. angeregt, einen Kostenvergleich des geplanten Hochrhenausbau mit in neuerer Zeit erbauten Wasserstrassen (zum Beispiel Neckar, Mosel, Rhein-Main-Donau) vorzunehmen.

In der am Nachmittag durchgeführten Hauptversammlung überbrachte Stadtammann Müller (Rorschach) die Grüsse des Tagungsortes und schloss sein Votum mit dem Zitat «Wo die Schifffahrt ist, da ist der Wohlstand nicht mehr aufzuhalten». Nationalrat A. Abegg vermittelte mit seiner Präsidialansprache einen interessanten Situationsbericht, worauf die statutarischen Geschäfte rasch verabschiedet wurden. Dr. K r e e b, Geschäftsführer des Schifffahrtsverbandes Konstanz, überbrachte die Grüsse von Präsident Dr. Paulsen und machte besonders darauf aufmerksam, dass gegenwärtig in Oberitalien die Arbeiten für die Schiffbarmachung des Po und die 80 km lange Kanalverbindung Cremona — Mailand für das Europaboot mit grossem E!an voranschreiten; dabei handelt es sich um einen Aufwand in der Gröszenordnung der Kosten für die Erweiterung der Binnenschifffahrt auf Hochrhein und Aare von Konstanz bis Yverdon!

Hierauf folgte die öffentliche Vortragsveranstaltung mit dem sehr interessanten und aufschlussreichen Referat

Die Wirtschaftlichkeit der Rheinschifffahrt bis Basel

So unterbreitete der Bundesrat den Eidg. Räten schon 1929 für die Regulierung des Rheins zwischen Strassburg und Basel eine eingehende Wirtschaftlichkeitsrechnung. Die Frachtersparnisse auf dem regulierten Rhein wurden damals auf jährlich 3,2 Mio Franken geschätzt, denen jährliche Wegekosten im Betrag von 2,4 Mio Franken gegenüberstanden. Die Eigenwirtschaftlichkeit

der Wasserstrasse war mit rund 800 000 Franken ausgewiesen.

Inzwischen hat sich die Rheinschifffahrt für unser Land zu einem Verkehrsträger von grösster Bedeutung entwickelt. Die Rheinschifffahrt erbringt unserer Volkswirtschaft dank der billigen Schiffsfrachten Jahr für Jahr steigende Frachtersparnisse, die für den gesamten schweizerischen Rheinverkehr heute die bedeutende Summe von rund 100 Mio Franken jährlich erreichen.

Die Wirtschaftlichkeit der Hochrhein- und Aarewasserstrasse

Der bundesrätliche Bericht von 1956 schätzt die Frachteinparnungen am Hochrhein auf 9,3 Mio Franken. Seither hat sich der Umschlag in den Basler Häfen mehr als verdoppelt, so dass heute am Hochrhein Frachteinparnungen im Ausmass von 20 Mio Franken erwartet werden können. Der jährliche Aufwand der Wasserstrasse ist der Bauteuerung entsprechend mit 10–11 Mio Franken zu veranschlagen. Die Eigenwirtschaftlichkeit der Hochrheinwasserstrasse ist damit heute mit 9–10 Mio Franken ausgewiesen. Es dürfte wenige Wasserstrassen geben, die schon im Anfangsstadium eine derart günstige Wirtschaftlichkeitsrechnung aufweisen. Die Verteilung der Ausbaukosten auf drei Länder trägt dazu natürlich massgebend bei.

Der bundesrätliche Bericht 1965 zur Aareschifffahrt schätzt die Einsparungen auf der Aare für das Jahr 1975 auf 8–9 Mio Franken, welchem Ergebnis ein Gesamtaufwand von 22 Mio Franken gegenübersteht. Dieses negative Ergebnis ist darauf zurückzuführen, dass die amtliche Berechnung in den Gesamtaufwand bereits die Teuerung bis 1975 einkalkuliert hat (mit 25%), nicht aber bei den Eisenbahnfrachten. Auch die Tonnageschätzungen erfolgten äusserst vorsichtig. Die Minderheit der Expertenkommission hat bereits für 1980 eine Tonnage von 5,1 Mio Tonnen und Frachtersparnisse in Höhe von 19 Mio Franken errechnet. Dabei spielt der zu erwartende Binnenverkehr auf der Strecke Rorschach – Yverdon eine nicht zu unterschätzende Rolle. In Fachkreisen wird allein für Kies und Sand ein Binnenverkehr von jährlich 2–3 Mio Tonnen vorausgesehen. Die Annahme ist somit berechtigt, die Aareschifffahrt werde bis 1980 ebenfalls eigenwirtschaftlich sein.

Auch die Veränderungen auf dem Energiesektor werden im bundesrätlichen Bericht von 1965 zu pessimistisch beurteilt. Die in Betrieb stehenden zwei Raffinerien haben wohl einen leichten Rückgang bei der Einfuhr von flüssigen Brennstoffen auf dem Rhein bewirkt. Andererseits hat aber die Einfuhr anderer Güter weiter zugenommen. Nach Ansicht massgebender Branchenvertreter dürfte auch in Zukunft vom immer noch stark zunehmenden Gesamtlandesbedarf an flüssigen Brennstoffen mindestens der vierte Teil auf Importe entfallen.

Auf Grund der zurückhaltenden bundesrätlichen Berichte kann für Hochrhein und Aareschifffahrt zusammen per 1975 mit Frachtersparnissen in Höhe von 30 Mio Franken gerechnet werden. Die bisherige Entwicklung lässt erwarten, dass die Einsparungen wesentlich höher ausfallen werden. Schon die amtlichen Schätzungen zeigen aber, dass unsere Binnenwasserstrassen in der Lage sind, den berührten Landesgegenden wertvolle Standortaufwertungen zu erbringen.

Das Problem der Angleichung der Wettbewerbsgrundlagen

Im bundesrätlichen Bericht von 1965 wird erklärt, Schiffsfrachttarife kämen durchwegs teurer zu stehen als Bahntransporte, wenn sie ihre Wegekosten ebenfalls selber tragen müssten wie die andern Verkehrsträger. Es kann jedoch nicht die Rede davon sein, dass die andern Verkehrsträger für ihre Wegekosten bisher in vollem Umfange selber aufgekommen sind. Erinnert sei an die bedeutenden öffentlichen Aufwendungen bei der Gründung und Sanierung der seinerzeitigen Privatbahnen, an die SBB-Sanierung von 1939, die den Bund rund 900 Mio Franken kostete, an das der SBB zur Verfügung gestellte Dotationskapital in Höhe von 800 Mio Franken sowie an die bedeutende Privatbahnhilfe. Auch für unsere Strassen hat die öffentliche Hand bedeutende Mittel aufgewendet. Ein 1950 dem Eidg. Amt für Verkehr erstattetes Gutachten war zum Schluss gekommen, dass der Motorfahrzeugverkehr bei dem ihm anzulastenden Strassenaufwand nur 48,3% durch Steuern und Zölle aufbringe. Dieser Prozentsatz hat sich

angesichts der erhöhten Benzin- und Dieselölzölle inzwischen stark nach oben verschoben. Ebenfalls unsere Flugplätze sind weitgehend mit öffentlichen Geldern errichtet worden.

Das im bundesrätlichen Bericht von 1965 geforderte Prinzip der vollen Wegekostendeckung würde jeden neuen öffentlichen Verkehrsweg – sofern nicht alle Verkehrsträger gleichbehandelt werden – von vorneherein verunmöglichen. Da für unsere Bahnen – wie dargelegt – eine eindeutige Wegekostenrechnung fehlt, entsprach es bisheriger Praxis (vgl. Hochrheinbericht 1956), bei der Binnenschifffahrt von den effektiven Schiffsfrachten auszugehen. Das schliesst nicht aus, dass wie bisher bei solchen Wirtschaftlichkeitsrechnungen den Frachtvorteilen, die die zukünftige Entwicklung mitberücksichtigen, auch die vollen Wegekosten gegenübergestellt werden, um die Eigenwirtschaftlichkeit beurteilen zu können. Für den Hochrhein ergeben entsprechende Berechnungen bereits heute eine Eigenwirtschaftlichkeit in beträchtlichem Umfange. Bis zum Vollausbau werden diese Voraussetzungen auch bei der Aareschifffahrt mehr als gegeben sein.

Natürlich könnte die Angleichung der Wettbewerbsgrundlagen durch die Erhebung von Schiffsfrachtabgaben erzielt werden. Die in der Mannheimer-Akte verbrieft Abgabefreiheit auf dem Rhein lässt jedoch eine auch nur teilweise Kostenübernahme durch die Schifffahrt mindestens auf dem Hochrhein nicht zu.

Wie eine vom IFO-Institut München durchgeführte Untersuchung zeigt, sind die Schiffsfrachtabgaben auf den übrigen europäischen Wasserstrassen relativ bescheiden. Da für unser Land die Abgabefreiheit auf dem Rhein von vitaler Bedeutung ist, dürfte sich für die schweizerischen Wasserstrassen generell die Abgabefreiheit aufdrängen. Dies rechtfertigt sich auch deshalb, weil die Ausbaukosten für die Wasserstrassen im Vergleich zu den Aufwendungen für Strasse und Bahn bescheiden sind, würde doch die Beteiligung des Bundes am Hochrhenausbau nur auf 105–110 Mio Franken zu stehen kommen, die sich zudem auf viele Jahre verteilen würden.

Verkehrswirtschaftliche Schlussfolgerungen

Alle Anzeichen sprechen dafür, dass die weltweite Wachstumswelle der Nachkriegszeit auf weite Sicht anhalten dürfte. Bevölkerung und Wirtschaft unseres Landes werden dementsprechend weiter wachsen und das Verkehrsvolumen wird weiter ansteigen. Die Bewältigung dieses Mehrverkehrs wird unsere Bahnen vor schwierige Probleme stellen. Wohl wird die Vergrösserung der Kapazität der Bahnen und der Ausbau unseres Nationalstrassennetzes dazu beitragen, eine Entlastung zu bringen. Im wesentlichen handelt es sich bei diesen Erweiterungen aber um die Bewältigung des grossen Nachholbedarfs.

Gleich wie unsere Nachbarländer wird auch die Schweiz von morgen für die Bewältigung des zunehmenden Güterverkehrs um die Schaffung neuer leistungsfähiger Verkehrswege, wie sie die Wasserstrassen darstellen, nicht herumkommen. Die Hochrhein- und Aarewasserstrassen ermöglichen dank Frachteinparnungen gleichzeitig eine verstärkte Dezentralisierung unserer Industrie, wodurch das industrielle Ungleichgewicht unter den Kantonen ausgeglichen werden könnte. Neben gewichtigen wirtschaftlichen sind es also auch staatspolitische Gründe, die für einen baldigen Ausbau unserer Wasserstrassen sprechen. Sollten die neuen Zufuhrwege zur Entlastung von Bahn und Strasse rechtzeitig zur Verfügung stehen, so heisst es heute, die erforderlichen Entscheide fällen.

Im Anschluss an diese ausgezeichnete Orientierung von Dr. H.R. Leuenberger führen die Teilnehmer bei bereits vorgerückter Zeit und bald einsetzender Kühle mit einem Schiff der Bodenseeflotte in das Gebiet des geplanten Hafens Gaissau. Hofrat Waibel, Präsident der technischen Kommission des Oesterreichischen Rheinschiffahrtsverbandes, orientierte während der Fahrt über die Pläne Oesterreichs, das sich stark für die Schaffung der Wasserstrasse Hochrhein–Bodensee einsetzt. Kurz vor der Landung in Rorschach zur Heimfahrt mit den Abendzügen erlebte man wieder einen für den Bodensee so typischen prächtigen Sonnenuntergang.

G. A. T ö n d u r y

KLIMATISCHE VERHÄLTNISSE DER SCHWEIZ

Mitgeteilt von der Schweizerischen Meteorologischen Zentralanstalt (MZA)

Station	Höhe ü.M. m	Niederschlagsmenge			Zahl der Tage mit		Temperatur		Relative Feuch- tigkeit in %	Sonnen- schein- dauer in Std.	
		Monatsmenge Abw. ¹ mm	Maximum mm	Tag	Nieder- schlag ²	Schnee ³	Monats- mittel °C	Abw. ¹ °C			
Juli 1967											
Basel	317	55	-32	14	21.	11	—	20.2	1.8	76	273
La Chaux-de-Fonds	990	117	-15	25	31.	10	—	18.0	2.4	67	264
St. Gallen	664	107	-56	18	14.	14	—	18.7	2.3	80	253
Schaffhausen	457	58	-42	15	2.	11	—	19.6	2.2	76	272
Zürich MZA	569	130	— 9	53	15.	12	—	19.6	2.4	71	282
Luzern	498	92	-64	27	3.	12	—	20.1	2.3	71	252
Altdorf	451	126	-23	40	8.	16	—	19.7	2.0	72	237
Bern	572	49	-67	15	8.	9	—	20.4	2.4	67	290
Neuchâtel	487	88	— 2	43	6.	9	—	20.7	2.1	61	291
Genève-Aéroport	430	75	1	25	2.	11	—	20.3	2.0	65	324
Lausanne	618	87	-13	25	14.	10	—	20.4	2.2	62	303
Sion	551	52	2	11	2.	11	—	21.4	1.8	62	305
Zermatt	1632	53	— 5	13	7.	13	—	13.0	1.1	76	234
Engelberg	1018	210	25	36	8.	18	—	16.4	2.3	77	—
Rigi-Kaltbad	1493	162	-83	37	25.	14	—	14.0	2.1	81	208
Säntis	2500	245	-49	39	3.	16	3	7.3	2.3	83	255
Jungfrauoch	3576	—	—	—	—	—	—	0.8	2.1	77	241
Chur ⁴	586	87	-18	36	25.	14	—	19.9	2.2	63	246
Davos-Platz	1588	145	5	32	14.	16	—	13.6	2.0	72	220
Bever ⁵	1712	95	— 6	19	23.	16	—	12.2	1.1	79	200
Airolo	1167	66	-75	13	2.	11	—	17.4	2.3	65	—
Locarno-Monti	379	142	-52	30	26.	14	—	22.2	1.2	62	281
Lugano	276	195	14	41	26.	13	—	23.2	1.9	64	266
August 1967											
Basel	317	90	— 1	17	10.	13	—	17.6	0.0	76	190
La Chaux-de-Fonds	990	129	— 7	37	1.	12	—	15.2	0.3	74	194
St. Gallen	664	158	7	45	4.	16	—	16.2	0.4	85	183
Schaffhausen	457	67	-30	11	14.	15	—	17.0	0.4	80	193
Zürich MZA	569	86	-46	14	2.	15	—	16.8	0.2	76	212
Luzern	498	95	-53	19	2.	16	—	17.6	0.5	77	154
Altdorf	451	128	-16	30	4.	16	—	17.6	0.5	77	182
Bern	572	66	-48	24	9.	11	—	17.8	0.5	73	217
Neuchâtel	487	102	— 2	22	2.	12	—	18.2	0.3	67	233
Genève-Aéroport	430	105	7	37	9.	11	—	17.9	0.3	73	250
Lausanne	618	97	-19	24	9.	11	—	17.9	0.3	70	233
Sion	551	80	15	19	2.	11	—	18.6	0.0	69	253
Zermatt	1632	68	— 1	9	3.	13	—	11.0	-0.4	81	217
Engelberg	1018	148	-25	26	4.	16	—	14.6	1.0	81	—
Rigi-Kaltbad	1493	143	-77	24	4.	16	—	11.8	0.0	82	147
Säntis	2500	253	-27	50	4.	16	3	5.5	0.5	82	196
Jungfrauoch	3576	—	—	—	—	—	—	-0.4	0.8	69	225
Chur ⁴	586	127	20	33	10.	16	—	17.7	0.5	68	194
Davos-Platz	1588	160	28	36	4.	18	—	12.0	0.9	78	188
Bever ⁵	1712	133	23	26	12.	13	—	10.4	0.1	80	180
Airolo	1167	108	-72	42	9.	11	—	14.9	0.5	69	—
Locarno-Monti	379	233	16	45	10.	12	—	19.9	-0.4	67	245
Lugano	276	109	-83	31	4.	9	—	20.7	-0.1	71	214
September 1967											
Basel	317	85	+ 8	16	9.	15	—	14.6	+0.3	80	145
La Chaux-de-Fonds	990	96	-24	25	15.	15	—	12.1	+0.5	76	140
St. Gallen	664	105	+88	49	9.	15	—	12.9	+0.2	89	128
Schaffhausen	457	209	+26	35	10.	13	—	13.2	-0.1	88	119
Zürich MZA	569	179	+78	42	9.	16	—	13.5	0.0	81	130
Luzern	498	163	+54	33	9.	16	—	13.6	-0.2	85	116
Altdorf	451	127	+19	24	4.	18	—	13.4	-0.7	82	121
Bern	572	74	-21	13	15.	16	—	13.9	-0.1	81	140
Neuchâtel	487	87	— 2	22	15.	16	—	14.4	-0.3	77	135
Genève-Aéroport	430	111	+15	34	15.	15	—	14.1	-0.2	79	145
Lausanne	618	86	-20	17	15.	12	—	14.2	-0.3	74	146
Sion	551	39	— 8	10	15.	11	—	14.8	-0.5	74	154
Zermatt	1632	94	+34	30	4.	14	1	8.2	-0.1	79	138
Engelberg	1018	147	+14	20	10.	19	—	10.7	-0.1	85	—
Rigi-Kaltbad	1493	244	+83	34	4.	16	—	9.1	-0.5	82	127
Säntis	2500	202	— 3	38	4.	18	13	2.8	-0.1	83	152
Jungfrauoch	3576	—	—	—	—	—	—	-3.7	-0.6	81	138
Chur ⁴	586	124	+44	34	7.	16	—	13.7	-0.6	72	138
Davos-Platz	1588	100	+11	22	7.	15	3	8.0	-0.1	82	136
Bever ⁵	1712	97	+16	43	3.	9	1	6.5	-0.5	82	131
Airolo	1167	208	+38	42	21.	15	—	11.1	-0.2	74	—
Locarno-Monti	379	334	+148	105	3.	12	—	16.2	-0.8	70	175
Lugano	276	230	+72	75	7.	14	—	16.6	-0.9	77	155

¹ Abweichung von den Mittelwerten 1901—1960 ² Menge mindestens 0,3 mm ³ oder Schnee und Regen
⁴ Sonnenscheinangaben von Landquart ⁵ Sonnenscheinangaben von St. Moritz