Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schiffahrt

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 1 (1908-1909)

Heft: 15

Artikel: Italienische Binnenschifffahrt

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-920171

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: 23.07.2025

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

Das Rückkaufsrecht des Gemeinwesens (Art. 60) kann ihnen gegenüber nach Ablauf von 30 Jahren vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an ausgeübt werden.

Angefochten wurden namentlich die Absätze 2 und 3, weil sie wohlerworbene Rechte zu verletzen drohen. Anderseits fand man es aber doch notwendig, die heute bestehenden Konzessionen mit unbegrenzter Dauer einmal ein Ende nehmen zu lassen. Man strich Absatz 3, nahm aber Absatz 2 in folgender Form an:

„Wasserwerke an öffentlichen Gewässern, die vor dem Inkrafttreten von Art. 24bis der Bundesverfassung auf unbegrenzte Dauer begründet worden sind, gelten höchstens noch auf 80 Jahre vom Inkrafttreten des Gesetzes an, ohne Entschädigung der Berechtigten für diese Beschränkung."

Endlich sprach die Kommission noch einmütig den Wunsch aus, dass bis zum Erlass eines eidgenössischen Gesetzes über die Binnenschiffahrt der Bundesrat diejenigen Massnahmen treffe, die zur Sicherung und Förderung der Schiffahrt notwendig seien.

In der Schluss-Sitzung am Freitag vormittag kam sodann noch eine Eingabe des Sekundärbahnverbandes zur Sprache, in der verlangt wird, dass den elektrisch betriebenen Sekundärbahnen, die auf finanziell schwachen Füssen stehen, ein gesetzlicher Anspruch auf einen alle andern Spezialrabatte übersteigenden Strompreisermässigung eingeräumt werde. Die Kommission fand indessen diesen Anspruch für zu weitgehend; in § 69 ist bereits auf berechtigte Wünsche gemeinnütziger Unternehmungen Rücksicht genommen.

Damit hat die Expertenkommission ihre Aufgabe erledigt, und es wird nun Sache des Departementes des Innern sein, die Beschlüsse zu verarbeiten. Die Beratungen der Kommission haben viel Zeit und Kraft beansprucht, aber sie hat nützliche Arbeit verrichtet; manches schwierige Problem fand seine Lösung, die, mag sie auch nicht ideal sein, doch praktisch brauchbar ist. Dank gegenseitigem Entgegenkommen und verständiger Abwägung der Interessen wurde in allen wichtigeren Fragen ein Ausgleich geschaffen, der, auch wenn er zum Teil auf Mehrheitsbeschlüssen beruht, doch auf keiner Seite das Gefühl einer Majorisierung hinterlässt. Der Gesetzentwurf wird, bis er die Bundesversammlung verlässt, noch manche Änderung erfahren — in allen grundsätzlichen Fragen werden aber die Beratungen und Beschlüsse der Expertenkommission die Basis zur Verständigung bieten.

Italienische Binnenschiffahrt.

Der Binnenschiffahrt Italiens widmet ein Fachmann in der Mailänder „Perseveranza" einige zeitgemässe Betrachtungen, die gegen unrationelle Kanalprojekte gerichtet sind.

Der wirtschaftliche Fortschritt äussert sich vor allem in der Ansammlung von Kapital durch die im Betrieb von Handel und Gewerbe erzielten Ersparnisse; und da mit dem wachsenden Fortschritt sich fortwährend das Bedürfnis neuer Kapitalanlagen herausstellt, so kommt der Grundsatz zur Geltung, dass die in der Industrie angelegten Kapitalien sich stets selbsttätig erneuern sollen.

Das produktive Kapital bildet also den Reichtum eines Landes; das unproduktive hingegen bildet einen Verlust und kann sogar Schaden zur Folge haben.

Die Körperschaften, welche in Italien die bürgerliche Gesellschaft vertreten, — die Landesregierung und die Provinzial- und Gemeindebehörden —, kommen oft in die Lage, öffentliche Bauten auszuführen; wenn sie beispielsweise eine Strasse erstellen, so muten sie den Ersparnissen des Volkes mehr oder weniger freiwillige Spenden zu, um einen Teil des öffentlichen Gutes zugunsten der Transportindustrie zu verwenden.

Nach dem oben angeführten finanzwirtschaftlichen Grundsatze sollte derjenige Teil der Bevölkerung, der aus einer Kapitalanlage unmittelbaren Nutzen zieht, hiefür eine gewisse Gebühr erlegen, von der ein Teil zur Tilgung des Kapitals verwendet werden kann.

Eine Ausnahme von dieser Regel bildet nun in der Neuzeit die freie Benutzung der öffentlichen Strassen, da nach und nach beinahe alle Strassen- und Brückenzölle aufgehoben wurden, sei es weil man die allgemein als lästig und in hohem Grade verkehrsstörend empfand, sei es wegen der grossen Auslagen für deren Erhebung.

Wenn nun auch diese Ausnahme mit Rücksicht auf die allgemeine Förderung des Verkehrs wohl gerechtfertigt werden kann, so wäre es hingegen offenbar unsinnig, für die Erstellung und Unterhaltung der in Aussicht genommenen Schiffahrtskanäle dieselben Grundsätze aufzustellen, die heute für die Strassen gelten und die in den frühern Jahrhunderten auch für die wenigen bestehenden Kanäle gelten konnten; denn damals wurden die Grundstücke und Wasserläufe auf dem flachen Lande nahezu als wertlos betrachtet, während hingegen die mittels Lasttieren ausgeführte Warenbeförderung Preise erforderte, die uns heute unglaublich hoch erscheinen.

Die modernen Kanäle sollen nur für die Verwendung von Schiffen erstellt werden, die ganz bestimmt vorgeschriebenen Abmessungen entsprechen; ihr Betrieb muss mit möglichster Wasserersparnis ausgeführt werden können.

Ein den heutigen Verkehrsbedürfnissen entsprechender Schiffahrtskanal soll daher in Erstellung, Ausrüstung und Betrieb nicht mit einer Strasse, sondern eher mit einer Eisenbahn verglichen werden; aus diesem Grunde sind von vornherein Anlagekapital und Betriebserträgnisse derart in Einklang zu bringen, dass letztere zur Deckung der Betriebsauslagen und Kapitalzinsen, sowie zu einer möglichst baldigen Tilgung des Anlagekapitals ausreichen.

Erfahrungsgemäss ist es in Italien nicht undenkbar, dass Regierung und Volksvertretung sich unter dem Einfluss gewichtiger Persönlichkeiten, die die Binnenschiffahrt wie einen Sport betreiben, zur Erstellung von Kanälen verleiten lassen, denen es sogar am nötigen Betriebswasser gebrechen wird; einer solchen Verschleuderung öffentlicher Gelder ist entgegenzutreten und zu verlangen, dass keine Kanalbauten zur Ausführung gelangen, bevor ein allgemeiner Übersichtsplan für alle zukünftigen Kanäle der Po-Ebene studiert und festgelegt ist, und zwar nicht durch die landesüblichen „Kommissionen", sondern durch eine aus den erfahrensten Wasserbau-Ingenieuren und Schiffahrt-Betriebstechnikern zusammengesetzte Behörde.

Das kleine Belgien hat einen riesigen Betrag für die Erstellung eines für Seeschiffe zugänglichen (40 km langen) Kanals von Antwerpen nach Brüssel ausgeworfen, der einerseits die jetzt schon grossartige Leistungsfähigkeit des Hafens von Antwerpen noch vermehren, anderseits den wichtigen Mittelpunkt der bereits sehr bedeutenden Binnenschiffahrt Belgiens bilden soll.

In gleicher Weise ist es unumgänglich notwendig, das projektierte Kanalnetz des Po-Tales mit dem Meere zu verbinden; und dies wird am leichtesten durch die Erstellung eines Kanals vom adriatischen Meere bis zu den mantuanischen Seen geschehen, die, genügend ausgerüstet, einen prachtvollen Binnenhafen für ganz Oberitalien bilden würden. Laut dem Gutachten einer „Kommission" ist nun dieser Kanal schlechterdings unausführbar; es liesse sich zwar ohne viele Mühe das Gegenteil beweisen, doch muss zugegeben werden, dass die Ausführung sehr bedeutende Geldmittel erfordern würde.

Ohne die Verbindung mit dem Meere wäre aber ein italienisches Binnenkanalnetz einfach ein Unding und seine Erstellung würde die nutzlose Verschleuderung ungeheurer Geldsummen erheischen; denn wegen Mangel an genügendem Verkehr könnten die Kanäle niemals ihre Bau- und Betriebskosten decken, auch ihren Zweck, den Verkehr zu vergrössern und zu verbilligen, niemals erreichen.

Und dieses Bedürfnis, den Kanälen einen genügenden Warenverkehr zuzuführen, hat die Notwendigkeit zur Folge, das Kanalnetz auch mit den Alpenseen des Landes, dem Langensee und dem Gardasee, in Verbindung zu setzen. Die Vervollständigung des Netzes hätte zudem den grossen Vorteil, diesem für die Dauer der Niederwasserstände aus den hochgelegenen Seen das nötige Betriebswasser zu liefern.

Wenn in andern Ländern die Binnenschiffahrt in voller Blüte steht, so ist dies eine Folge der dort seit Jahrhunderten darauf verwendeten Mühewaltung und Geldopfer, dann der Bodengestaltung, die gerade in Italien viele Schwierigkeiten bietet. Italien kann diese nicht ändern, kann nicht in einer kurzen Frist die Unterlassungssünden von Jahrhunderten gutmachen; aber das grosse in Aussicht genommene Werk eines Binnenkanalnetzes, dessen Ausführung viele Jahrzehnte an Zeit und sehr viele Millionen an Geld beanspruchen wird, sollte wenigstens in seiner ganzen Wichtigkeit gewürdigt werden.

* * *

Der „Corriere della Sera" teilt mit, dass das Komitee für Binnenschiffahrt in Mailand den Bericht seines Präsidenten über die im letzten Jahre entfaltete Tätigkeit entgegennahm. Das Projekt einer Korrektion des „Naviglio di Pavia", das vom Komitee ausgearbeitet wurde und dem alten Kanal die höchste mit seiner ganzen Anlage vereinbare Leistungsfähigkeit an Tonnenzahl geben soll, wurde vom Arbeitenministerium zur sofortigen Ausführung bestimmt. Das Komitee hat sodann über die Wasserversorgung der neuen Strecke Mailand-Lodi-Po Vorstudien gemacht, die zwar in die Einzelheiten der Ausführung nicht eintreten, aber für die Durchführung des Projektes von grundlegender Bedeutung sind. Im Auftrage des Ministers der öffentlichen Arbeiten hat das Bauamt den Plan eines neuen Kanals von hoher Leistungsfähigkeit ausgearbeitet, der von Mailand nach Lodi und von dort nach Pizzighettone führen soll und der die Addastrecke von Pizzighettone zum Po für dieselbe Leistungsfähigkeit von 600-Tonnen-Barken ausbauen soll. Die technische Kommission des Komitees ist dagegen nach eingehenden Studien zur Überzeugung gelangt, dass sich diese Addastrecke nicht zur Korrektion eigne und dass es leichter und wirtschaftlicher sei, den Kanal bis nach Cremona fortzuführen. Das Komitee hat sodann Unterkommissionen ernannt, von denen zwei die Kanalprojekte für 600-Tonnen-Barken nach dem Comersee und dem Lago Maggiore und eine dritte, die aus den Vertretern der Gemeinden und der Provinz sich ergänzen soll, die künftigen Hafenanlagen für den Binnenhafen von Mailand vorzubereiten haben. Im Namen des Stadtrats teilte sein Vertreter mit, dass beim neuen Stadtbauplan die für den Kanal und die Kaianlagen erforderliche Zone bereits berücksichtigt worden sei. Endlich beschloss das Komitee, die lombardischen Abgeordneten zu einer Versammlung einzuladen, auf der eine Bewegung zugunsten des neuen Gesetzes des Ministers Bertolini eingeleitet werden soll.