Schiffahrt = Navigazione fluviale e programma di lavoro

Autor(en): **H.B.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **- (1944)**

Heft 4

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-779069

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

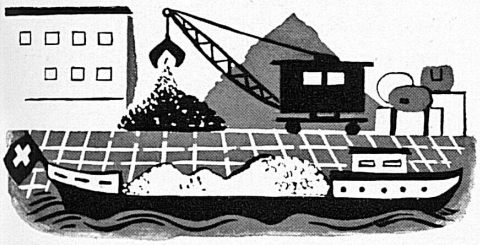
DES ROUTES — DU TRAVAIL

La construction de routes est un excellent moyen de lutte contre le chômage. Les principaux matériaux — pierres et terre — sont disponibles à volonté, sans importation de matières premières étrangères; la main-d'œuvre peut être composée en grande majorité de travailleurs d'occasion, non qualifiés; le plan d'extension intéressant toutes les parties du pays, son exécution peut être à chaque moment adaptée aux conditions régionales du marché du travail; la plus grande part des dépenses va aux salaires — ce qui est l'objet même d'une action en faveur des travailleurs menacés de chômage; enfin, en plaine du moins, les travaux peuvent être poursuivis d'un bout à l'autre de l'année.

Et surtout, les constructions routières sont loin de ne se justifier que comme recours en temps de crise; elles répondent à d'impérieuses nécessités, et constituent des investissements excellents, dont le bénéfice revient au pays tout entier.

Les autorités fédérales ont établi un vaste programme d'extension du réseau routier de plaine. Sans envisager la construction d'autostrades proprement dites, il répond à toutes les exigences du trafic moderne : routes de 7 à 12 mètres de largeur, pistes pour cycles et trottoirs pour piétons, etc. Il prévoit principalement, par ordre de mise en œuvre : l'aménagement des deux grandes transversales Genève—St-Margrethen et Bâle (Schaffhouse)—Chiasso; le raccordement des routes de plaine aux routes de montagne; enfin le développement des routes du pied du Jura et des Préalpes. Le coût total de ces travaux est estimé à 540,4 millions. La réalisation en est laissée aux cantons, auxquels la Confédération accordera des subsides allant jusqu'à 40 %.

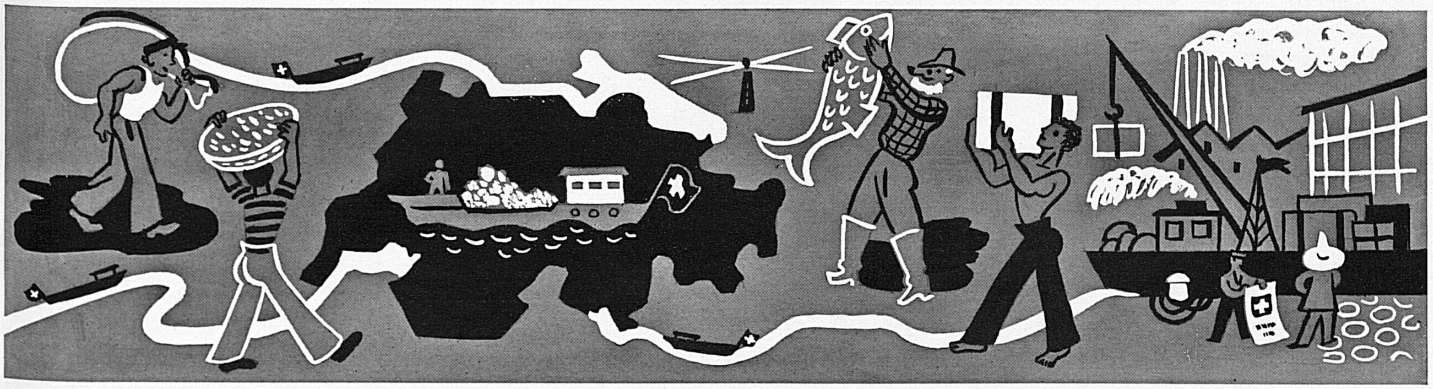
Rappelons que d'importants crédits ont déjà été ouverts, en 1935 et 1939, pour l'aménagement des routes alpestres, qui ne peut cependant être considéré comme achevé. Sans doute de nouvelles dispositions seront-elles prises là aussi, de telle façon que la Suisse, tant en plaine qu'en montagne, se trouve posséder d'ici quelques années un réseau routier exemplaire — gage de prospérité économique et d'essor culturel.



Schiffahrt

Bei einer Beurteilung der Frage des Ausbaus der schweizerischen Wasserstraßen wird man sich immer den Leitsatz vor Augen halten müssen, den einer der berufensten Sachverständigen auf diesem Gebiet, Ingenieur Hans Blattner in Zürich, seinen Ausführungen an der ersten Tagung der Eidgenössischen Technischen Hochschule für Landesplanung zugrunde gelegt hat, nämlich, daß ohne vorherige Schiffbarmachung der europäischen Wasserwege, des Rheins, der Rhone und des Po von unseren Landesgrenzen bis zum Meer eine rein interne Schiffahrt, vom wirtschaftlichen Standpunkt aus gesehen, eine Utopie bleiben müßte. Nun ist aber dieser Anschluß an das kontinentale Wasserstraßennetz und damit der direkte Zugang zum Meer bisher erst in Basel verwirklicht. Deshalb kommt in dem jüngsten Zwischenbericht des bundesrätlichen Delegierten für Arbeitsbeschaffung die Auffassung zum Ausdruck, daß im Rahmen eines Zehnjahresplanes wohl nur der Schiffahrtsweg Basel—Bodensee spruchreif werden dürfte. Doch sind für den Fall, daß noch innerhalb dieses Zeitraumes die Schiffbarmachung der Rhone bis zu unserer Landesgrenze und die Schiffahrtsstraße vom Po bis zum Langensee sichergestellt sein sollte, die entsprechenden Ergänzungsbauten auf schweizerischem Gebiet in das Programm aufgenommen worden. Nach den Berechnungen des Eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft würden die Schiffahrtsanlagen zwischen Basel und dem Bodensee mit ihren vierzehn Stufen, über welche die Untersuchungen, mit alleiniger Ausnahme derjenigen von Rheinfelden, heute abgeschlossen sind, 144,8 Millionen Franken erfordern; die Wasserstraße Aaremündung—Brugg (15 Millionen) zusammen mit der Hafenanlage Brugg (14,3 Millionen) insgesamt 29,3 Millionen; der Ausbau der Rhone, mit dem Kraftwerk von Les Etournelles (20 Millionen) und den Schiffahrtsanlagen von Les Etournelles, Chancy-Pougny und Verbois (30 Millionen) sowie dem Flußhafen Genf (20 Millionen), total 70 Millionen und die Hafenanlage in Locarno, der einzige auf schweizerischem Gebiet auszuführende Bau für die Schifffahrt Langensee—Adria, 8,5 Millionen, was also einen Gesamtbetrag von 252,6 Millionen ergäbe. Dabei sind die für die Seeregulierungen nötigen wasserbaulichen Arbeiten noch nicht berücksichtigt, die um so weniger rasch der Baureife entgegengeführt werden können, als sie mit internationalen Fragen im Zusammenhang stehen. Auch hinsichtlich der oben genannten Beträge gilt es, noch Verhandlungen mit den Nachbarstaaten über die Kostenteilung, wie überhaupt über wesentliche technische und volkswirtschaftliche Probleme abzuwarten, weshalb sie sich zu einem großen Teil nur annähernd errechnen lassen. Aber sie genügen, um einen Begriff von der Bedeutung der betreffenden Arbeiten zu geben.

Dr. H. B.



Zeichnungen: Trudi Wünsche.

NAVIGAZIONE FLUVIALE E PROGRAMMA DI LAVORO

In una conferenza per il Piano di sistemazione nazionale, l'ingegnere Hans Blattner a Zurigo disse che lo sviluppo di una navigazione puramente interna sarà sempre, dal punto di vista economico, un'utopia fino a tanto che non si saranno resi navigabili dai nostri confini al mare le correnti europee del Reno, del Rodano e del Po. Finora, l'allacciamento alla rete continentale delle idrovie, e quindi l'accesso diretto al mare, vennero realizzati soltanto a Basilea. In un recente rapporto sulla creazione di occasioni di lavoro, il delegato del Consiglio Federale manifesta l'opinione, che soltanto il problema dell'idrovia Basilea—Lago di Costanza potrà maturare nell'ambito di un piano decennale. Tuttavia si sono inclusi nel programma per questo periodo anche le costruzioni su territorio svizzero inerenti alla sistemazione del Rodano e del Po, qualora nel frattempo venisse assicurata la navigabilità dei due fiumi fino ai nostri confini.

Seconda i calcoli dell'ufficio competente, gli impianti fra Basilea e il Lago di Costanza verrebbero a costare la somma di 144,5 milioni di franchi, l'idrovia Foce dell'Aar—Brugg compreso il porto di Brugg 29,3 milioni; la sistemazione del Rodano con gli impianti di Les Etournelles, Chancy—Pougny e Verbois e il porto fluviale di Ginevra, 70 milioni, e gli impianti portuari di Locarno 8,5 milioni; vale a dire un totale complessivo di 252,6 milioni, in cui non sono compresi i lavori idraulici per la sistemazione dei laghi, la cui esecuzione dipende dalla soluzione di problemi internazionali. Anche la ripartizione delle spese ed altri problemi tecnici ed economici dovranno essere oggetto di trattative con gli Stati vicini. Basti questo brevissimo accenno a dare un'idea dell'importanza dei lavori previsti.