Der Grossschifffahrtskanal Cremona (Po)-Mailand-Schweiz

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **33 (1941)**

Heft 6-7

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-921980

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

der Weiterentwicklung beider Wirtschaftsgruppen liegenden Ausgleich schafft.

Die Sicherung und Stabilisierung der Abnahme des früher als Brennholz verwendeten Ertrages der Gebirgswälder Graubündens ist für die Nachkriegswirtschaft von grösster Bedeutung. Neben andern Erwägungen führte gerade dieser Umstand den Kanton Graubünden dazu, das Projekt der Holzverzuckerungs-A.G. mit Nachdruck zu vertreten. 53% der Holznutzung entsprechen der Brennholzqualität. Der Gebirgswald bringt dem Bergbauern den praktisch allein ins Gewicht fallenden bargeldentlöhnten Nebenverdienst im Winter.

Das jährliche *Frachtvolumen* für die Rhätische Bahn und die Schweizerischen Bundesbahnen liegt in der Grössenordnung von mindestens 500 000 Fr. Der Mangel eines stabilen und ausreichenden Frachtverkehrs charakterisiert die Krisenempfindlichkeit der Bündner Bahnen.

Diese beiden Hinweise auf die *arbeitsmarktmässigen Rückwirkungen* sowie auf die Steigerung des Frachtvolumens auf der Rhätischen Bahn mögen darlegen, dass sich die volkswirtschaftliche Beurteilung des Unternehmens nicht erschöpft in der gegenwärtigen Notlage auf dem Markte des flüssigen Treibstoffs oder den nachkriegswirtschaftlichen Gestehungspreisen. Das Werk muss in seinen gesamtvolkswirtschaftlichen Zusammenhängen betrachtet, beurteilt und gewürdigt werden.

(Auszug aus der NZZ vom 22. 5. 41)

Der Großschiffahrtskanal Cremona (Po)-Mailand-Schweiz

Von *Jean R. Frey*, Basel

Die Frage des Anschlusses der Schweiz an das oberitalienische Wasserstrassennetz als Resultat einer gross angelegten Tagung aller Interessenten, die im Oktober 1938 in Ferrara stattfand, ist wieder höchst aktuell geworden, nachdem sich jahrelang die verschiedenen regionalen Schiffahrtsverbände vergeblich bemüht hatten, zu einem rationellen Einigungsprojekt zu gelangen. Ein solches aber wurde an dieser Tagung beschlossen und generell von der italienischen Regierung genehmigt. Das Gesamtprojekt setzt sich aus drei Teilen zusammen, nämlich der bereits für 600-t-Schiffe befahrbaren Strecke von Venedig bis zur Mündung des Mincio in den Po, der Postrecke zwischen der Mincio-Mündung und Cremona in der Nähe der Addamündung, sowie aus einem künstlichen Kanal, der den Po mit dem Handels- und Industriezentrum Mailand verbindet. Die Po-Strecke zwischen den Mündungen des Mincio und der Adda wird durch die seit mehreren Jahren schon in Angriff genommene Niederwasserregulierung durchgeführt; für den Kanal Cremona–Mailand haben die Provinzialbehörden von Mailand unter Leitung des Präsidenten Marinotti gegen Ende April das endgültige Projekt genehmigt und der italienischen Regierung vorgelegt. Da aber die nach der Adria tendierende Binnenschiffahrt ausser der Lombardei und dem Piemont auch Teile des Kantons Tessin umfasst, kommt als Ergänzung noch die Strecke *Mailand–Lago Maggiore (Locarno)* hinzu, und auf diese wird in dem Projekt für den Kanal Cremona–Mailand auch besonders Rücksicht genommen. Die Arbeiten für die Großschiffahrtsstrasse Venedig–Mailand sind in aller Stille und unter intensiver Mitwirkung der technischen Aemter aller daran interessierten Provinzen und Städte, der offiziellen Regierungsämter und der Regierung durchgeführt worden. Wir beschränken uns heute auf die Darstellung des Projektes für den Kanal Cremona–Mailand.

Nach dem bisherigen Projekt hätte dieser von Mailand ausgehende Kanal an der Mündung der Adda in den Po einmünden sollen. Es hat sich aber gezeigt, dass eine solche Lösung verschiedene Unzukömmlichkeiten im Gefolge hätte, namentlich in bezug auf die Ausnützung der Wasserstrasse. Nach gründlichen Studien an den Grosswasserstrassen in andern Ländern wurde auf Grund der dort angewendeten Fortschritte in der Technik ein ganz neues Projekt für diesen Kanal aufgestellt, wobei auf die Fortsetzung der Wasserstrasse bis in die Schweiz gebührend Rücksicht genommen wurde, wie es im begleitenden Text besonders hervorgehoben wird. Nach dem neuen Projekt mündet der Kanal etwas oberhalb der Addamündung in den Po, so dass die künftige Schiffahrt die gefährliche und schwer zu passierende Strecke unmittelbar unterhalb der Addamündung umgeht und zudem die Länge des Kanals von 76 auf 70 km herabgesetzt wird, durch welche Vorteile die Schiffahrt beschleunigt und wirtschaftlicher gestaltet wird. Der Kanal zieht sich von Mailand in nordwestlich—südöstlicher Richtung über die Ortschaften San Donato bei km 1,5, San Giuliano bei km 4,5, Melegnano bei km 9,5, Lodi bei km 22,5, Castiglione d'Adda bei km 43, Cavacurta bei km 49, Maleo bei km 51,5, bei km 53 überbrückt der Kanal die Adda

und passiert Crotta d'Adda bei km 58, Spinadesco bei km 65 und mündet in der Nähe von Cremona in ein Becken, das als Zufluchts- und Schutzhafen dienen wird für Schiffe, die ihre Fahrt unterbrechen müssen. In Melegnano und in Lodi sind einfache Hafenbecken vorgesehen, in denen drei Kähne mit einem Fassungsvermögen von je 600 t anlegen und manövrieren können. Für einen zweiten Ausbau sind Erweiterungsarbeiten dieser Hafenbecken und Anlegestellen an anderen Orten mit den nötigen Zufahrtsstrassen, Umschlags- und Lagereinrichtungen vorgesehen. Wie bereits gesagt, soll etwas unterhalb von Pizzighettone der Kanal über die Adda geführt werden, um alsdann bei km 68,75 in den Vorhafen von Cremona zu münden, der ebenfalls als Schutzhafen gedacht ist, und an den sich der Hafen von Cremona anschliessen wird.

Die Abmessungen des Kanals richten sich nach den vom Obersten Rat für öffentliche Arbeiten in bezug auf Wasserstrassen, die von 600-t-Kähnen befahren werden, aufgestellten Normen. Darnach wird er am Wasserspiegel eine Breite von 30 m aufweisen, so dass zwei Schiffe von der genannten Grösse, die bekanntlich höchstens 9 m breit sind, an einander vorbeifahren können. Die Wassertiefe ist auf 3 m angesetzt. Auf einer Länge von 57 km wird der Kanal in geraden Strecken verlaufen und die übrigen 12 km entfallen auf Kurven mit 1 bis 2 km Radius. Das Kanalprojekt nimmt auch in jeder Hinsicht Rücksicht auf die bestehenden Wasserläufe im ganzen Gebiet und es wird dafür gesorgt, dass diese erhalten bleiben und das umfangreiche Bewässerungssystem nicht beeinträchtigt wird.

Auf beiden Seiten des Kanals werden 70 cm über dem Wasserspiegel Treidelwege in einer Breite von je 5 m erstellt werden, die für den Dienst der Traktoren und anderer Treidelmaschinen bestimmt sind.

Der Gefällsunterschied zwischen dem Vorhafen von Mailand und dem mittleren Wasserstand des Po bei Cremona beträgt 66,60 m. Er wird überwunden werden durch den Einbau von 10 Schleusen bei Borgo Lombardo, Melegnano, Pezzola di Tavazzano, Lodi, Basciaco, Belvignate, Cascina Vittoria unterhalb Pizzighettone, bei Acquanegra und Cascina Boscone. Die ersten acht Schleusen werden ein Gefälle von je 7,10 m aufweisen, diejenige von Acquanegra ein solches von 6,15 m und diejenige von Cascina Boscone ein veränderliches, das sich nach dem Wasserstand im Po richtet und zwischen 2,05 und 5,80 m schwankt. Das notwendige Zuschusswasser für den Kanal beläuft sich auf 4 sek./m³, was für eine Anzahl Jahre genügen wird. Wenn in einer späteren Periode der Verkehr eine Steigerung erfährt, und die Wasserzufuhr erhöht werden muss, kann aus den Hafenbecken von Mailand nachgeholfen werden. Die Erhöhung ihrer Wasserspiegel um 20 cm genügt, um die Wasserspeisung des Kanals für einen ganzen Tag aufzuspeichern.

Das Projekt sieht auch für den Fall einer Verkehrssteigerung die Verdoppelung der Schleusen vor. Die Leistungsfähigkeit des Kanals mit einer Serie von einfachen Schleusen wird auf 5 Mill. t während einer Schiffahrtszeit von jährlich 300 Tagen veranschlagt. Die Kosten für den Kanal allein sind auf 372 Mill. Lire veranschlagt worden und auf 522 Mill. Lire, wenn man die Hafenbauten von Mailand und Cremona mit einschliesst. Rechnet man dazu allgemeine Unkosten und die Lasten der Finanzierung, so dürfte man auf rund 600 Mill. Lire kommen. Das ganze Werk, das sofort nach Beendigung des Krieges in Angriff genommen und alsdann in 5 bis 6 Jahren fertig erstellt werden soll, steht in allererster Linie im Dienste der künftigen Verkehrsbedürfnisse, wird aber auch wesentlich zur Arbeitsbeschaffung beitragen.

Da es sich bei diesen Projekten ernstlich darum handelt, die Wasserstrasse von der Adria bis in die Schweiz zu verwirklichen, ist es begreiflich, dass auch im Piemont Wünsche nach einem Anschluss an diesen Großschiffahrtsweg laut werden. So hat kürzlich in Turin unter dem Vorsitze des Präfekten und in Anwesenheit aller Provinzialbehörden eine grosse Versammlung alle Massnahmen erörtert, um sofort nach Beendigung des Krieges die Arbeiten für den Anschluss an den Wasserweg Mailand–Schweiz durch einen in gleichen Abmessungen gehaltenen Kanal an die Hand nehmen zu können. Es handelt sich bei diesem Werk, für dessen Ausführung die Fiatgruppe ihre weitestgehende Unterstützung zusagte, um eine alte Forderung der piemontesischen Wirtschaft. In der nächsten Zeit wird ausserdem in Venedig der Verwaltungsrat der Vereinigten Binnenschiffahrtsgesellschaften Oberitaliens zusammentreten, um u. a. auch die Frage des Anschlusses von Turin an die Wasserstrasse Venedig–Schweiz zu beraten.

Schweizerische Verkehrspolitik unter Berücksichtigung der Flußschiffahrt

Von Ing. H. Blattner, Zürich. Schweiz. Monatshefte, 21. Jahrgang, Heft 1, April 1941. Sonderdruck.

Die Schrift gibt einen guten Ueberblick über die Flussschiffahrtsbestrebungen in der Schweiz und über den Anschluss der Schweiz an die Wasserstrassen der Nachbarländer. Der Verfasser kommt zum Schluss, dass die Schweiz in erster Linie den Zubringerdienst für die internationalen Wasserwege fördern sollte, im Aufstellen von Projekten für ein rein schweizerisches Binnenschiffahrtsnetz aber grösste Zurückhaltung üben müsse. Dagegen seien alle Vorkehren für eine spätere interne Schiffahrt zu treffen.