

INTERNATIONALER STÄNDIGER VERBAND  
DER  
SCHIFFAHRTS-KONGRESSE

XI. Kongress - St.-Petersburg - 1908

II. Abteilung : Seeschifffahrt

BERICHT

UEBER DIE

neuesten Arbeiten, die in den hauptsächlichsten Seehäfen  
AUSGEFÜHRT SIND

BERICHT

VON

**E. COEN CAGLI**

Ingénieur du Génie civil

NAVIGARE



NECESSE

BRÜSSEL

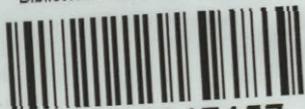
BUCHDRUCKEREI DER ÖFFENTLICHEN ARBEITEN (GES. M. B. H.)

169, rue de Flandre, 169



11-354452

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000317157

300-3-18/2006

# Neue Arbeiten in den Seehäfen Italiens

---

## EINLEITUNG

In dem Bericht über die Seehäfen Italiens, der durch den Minister der öffentlichen Arbeiten bei Gelegenheit des X. internationalen Schiffahrtskongresses in Mailand im Jahre 1905 (1) veröffentlicht und den Kongressmitgliedern zugegangen war, hatten wir eine Uebersicht der Organisation und der allgemeinen Verhältnisse unserer Häfen zu geben versucht, wobei wir ziemlich weitgehende Betrachtungen über die Einrichtungen fast aller grossen und mittleren Häfen, sowie über die ganz kürzlich ausgeführten und die in der Ausführung begriffenen Arbeiten beifügten. Diese Betrachtungen sind für die hervorragendsten Häfen—besonders für Genua, Venedig und Neapel — durch einige Sonderberichte vervollständigt worden.

In diesem Bericht ist häufig von einem technischen Sonder-Ausschusse die Rede gewesen, der den Auftrag hatte, die Verbesserungen und Erweiterungen bezüglich der hervorragendsten Häfen des Königreiches zu studieren, wobei er nicht nur den dringendsten Bedürfnissen, sondern auch den während der nächsten 20 Jahre zu erwartenden Anforderungen des Verkehrs und der Schiffahrt Rechnung tragen sollte. Für mehrere Häfen haben wir sogar die Grundzüge der Regulierungspläne angegeben, die der Ausschuss bereits entworfen hatte, wobei er, falls es für notwendig befunden, auf die älteren Entwürfe zurückgriff, die etwas hastig oder in der Aussicht nur die dringendsten Bedürfnisse zu befriedigen, aufgestellt und Gegenstand mehrerer vorangegangener Gesetze gewesen waren. Dies hatte zur Folge, die meisten der durch die neueren Gesetze genehmigten Ausführungen zu vertagen so z. B. die Ausführungen der Gesetze vom 25. Februar 1900

---

(1) *Italienische Seehäfen*, Mitteilungen von E. COEN CAGLI und O. BERNARDINI. Ingenieure des Genie civil.

und vom 13. März 1904, von denen das erstere eine Ausgabe von 16 473 000 Frcs, das letztere eine solche von 32 000 000 Frcs vorsahen, die sich auf etwa zwanzig Häfen verteilen sollten, sowie mehrerer anderer Sonder-Gesetze, die besonders die Verbesserung einiger weiterer Häfen im Auge hatten.

Es folgt daraus, dass seit dem Jahre 1905 fast keine grössere Ausführung in unseren Häfen begonnen worden ist. Dagegen haben die dem Ausschuss zugewiesenen Untersuchungen, von denen wir soeben sprachen, während dieser Zeit ziemlich gefördert werden können, um dem Minister die Vorlage eines allgemeinen Gesetzentwurfes vor dem Parlament zu ermöglichen, der für die Entwicklung und Verbesserung der Italienische Häfen von grösster Wichtigkeit ist und der nach einer sehr eingehenden Erörterung in der Deputiertenkammer endgültig angenommen worden ist.

Dieses Gesetz vom 14. Juli 1907 sieht eine Gesamtausgabe von 137 043 000 Frcs vor, die sich auf 15 Raten verteilt. Dieses Gesetz ist das wichtigste, welches durch das italienische Parlament über diesen Gegenstand votiert worden ist, nicht nur wegen der grossen Zahl von Häfen, die davon Nutzen haben sollen, sondern auch wegen der Vereinfachung mehrerer Ausführungsbestimmungen des Gesetzes vom 2. April 1885, welches in Italien die Verwaltung der Handelshäfen regelt.

Ueber dieses Gesetz also und über das Ausführungsprogramm sollen in Folgendem einige Mitteilungen gemacht werden.

### **Notwendigkeit eines umfassenden Bauprogrammes.**

Seit der Errichtung des Königsreiches im Jahre 1861 bis in die letzte Zeit hinein hat sich der Bau und die Verbesserung unserer Häfen unglücklicherweise im Gegensatz zu der stark fortschreitenden Entwicklung des Verkehrs ziemlich langsam entwickelt. Während dieses langen Zeitraumes von etwa 50 Jahren hat man in der Tat für neue Seebauten nur eine Gesamtaufwendung von 280 Millionen Frcs machen können, die durch eine sehr grosse Anzahl von Gesetzen genehmigt war, um besonders die dringendsten Bedürfnisse einiger Häfen, stets innerhalb der sehr beschränkten Mittel eines ganz jungen Staatshaushaltes, zu befriedigen, während dieser Staat, ausgehend von den misslichen Verhältnissen, in die seine verschiedenen Gebiete durch die früheren Regierungen geraten waren, durch tausend Schwierigkeiten und

Sorgen hindurch langsam auf dem grossen Wege des modernen Fortschrittes vorankam.

So sehen wir, dass während der letzten 20 Jahre, in denen der Seeverkehr um mehr als Zweidrittel zunahm — von 12 000 000 t Ein- und Ausfuhr auf etwa 20 000 000 t- und der gesamte Tonnengehalt der ein- und ausgehenden Handelsschiffe um 100 % stieg, d. h. von 37 000 000 t im Jahre 1886 auf 80 000 000 t im Jahre 1906, die Lage des Staatshaushaltes für neue Seebauten nur eine Gesamtsumme von 123 824 000 Fres zuweisen konnte, wovon etwa die Hälfte noch nicht zur Ausgabe hat gelangen können.

Zudem hat die Methode, die man bis in unsere Zeit einzuschlagen genötigt war und die darin besteht, allein und sehr oft nur teilweise für die dringendsten Bedürfnisse zu sorgen, ohne der Zukunft gebührend Rechnung zu tragen, die Notwendigkeit zur Folge gehabt, in sehr vielen Fällen sich auf die bereits ausgeführten Werke zu beschränken und auch die Tatsache, dass viele unserer Häfen früher und andere noch heute hinsichtlich der nutzbaren Wasser- und Ladeflächen, der Umschlags- und Stapleinrichtungen sich als unzureichend erwiesen haben, so dass jede Verkehrsentwicklung unterbunden wird. Diese Unzulänglichkeit hat in dem Masse zugenommen als sich unsere Eisenbahnen entwickelt haben, die naturgemäss ihre Hauptstationen in den Häfen selbst haben und die im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln in Italien stets der Gegenstand der Fürsorge und ganz besonderer Opfer gewesen ist, wofür der erst kürzlich vom Parlament bewilligte Kredit von etwa 1 Milliarde das jüngste Beispiel ist.

Es hat sich daher seit sehr langem in Italien das Bedürfnis fühlbar gemacht, ein einheitliches Programm für Seebauten festzusetzen, dessen Geist von dem Grundsatz der notwendigen Beziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrswegen und der für die nächste Zukunft voraussichtlichen Bedürfnisse beseelt ist.

Cenau auf dieser Grundlage setzte der Minister der öffentlichen Arbeiten *Tedesco* durch Erlass vom 26. Jan. 1904 den Ausschuss für die Regulierungspläne der Häfen des Königreiches ein.

Zunächst und gemäss des Ministerial-Erlasses sollte dieser Ausschuss :

1. Untersuchungen anstellen über die Bedürfnisse der hauptsächlichsten Häfen, unter Angabe der Verbesserungen und Erweiterungen, die dazu beitragen, sie in den Stand zu setzen, in angemessener Weise den gegenwärtigen Bedürfnissen der Schifffahrt

und des Handels, sowie den in Zukunft für einen zwanzigjährigen Zeitraum wahrscheinlichen, zu genügen;

2. Für jeden in Betracht kommenden Hafen einen Regulierungsplan entwerfen, wobei nach den verfügbaren Mitteln des Staatshaushaltes die allmählich auszuführenden Arbeiten näher bestimmt werden sollten.

Die Regierung hat indessen nach und nach, sei es aus eigenem Antrieb, sei es in Folge der Stimmen der Provinzen und der an den verschiedenen Häfen interessierten Gemeinden den Auftrag des Ausschusses erweitert, indem sie ihn beauftragte, seine Untersuchungen auf eine grosse Zahl Häfen geringerer und selbst kleiner Bedeutung auszudehnen.

Uebrigens musste es eines Tages dazu kommen unter dem Drucke der in dem Land selbst sich wiederholenden Anstrengungen und der neuen Bedürfnisse, die aus immer rascheren wirtschaftlichen Fortschritten entstehen. Ausserdem muss man anerkennen, dass wahrscheinlich in keinem anderen Lande Europas die tatsächliche Notwendigkeit einer grossen Zahl von Häfen sich so fühlbar macht wie in Italien. Diese Tatsache rührt besonders von der Gestaltung des Landes her, das sich weit in das Meer erstreckend eine Küstenentwicklung von etwa 7 000 km einschliesslich der grossen Inseln Sicilien und Sardinien und des zahlreichen kleineren aufweist. Ausserdem ist ein Grund dafür die Anlage des Eisenbahnnetzes, das immer wegen der Gestaltung des Landes und seiner natürlichen Verhältnisse in der hauptsache aus zwei grossen Linien längs der beiden Küsten besteht, die durch ein kleines Netz von Querbahnen unter Ueberschreitung der Apenninen miteinander verbunden sind. Schliesslich hängt die grosse Zahl von Häfen mit der Verteilung der Industrien zusammen, die in der Hauptsache in Norditalien vereinigt sind, während ein grosser Teil der Bevölkerung den Süden dicht besiedelt, die sich fast ausschliesslich dem Ackerbau widmet, woraus sich die Notwendigkeit sehr langer, äusserst kostspieliger Eisenbahntransporte ergibt. Ausserdem sind sämtliche Küsten Italiens sehr bevölkert und die Bewohner sind dort naturgemäss genötigt, auf die See angewiesene Industrien zu pflegen, die in den Zeiten des Aufschwunges die Quellen ihres Reichtums gewesen sind und seit den ältesten Zeiten in der Tat die angestammte Ueberlieferung ihrer Rührigkeit darstellen. England, welches in dieser Beziehung das einzige Land Europas ist, das sich mit Italien vergleichen lässt, ist bekanntlich ebenso reich an kleinen wie an grösseren Häfen. Indessen befinden sich die

meisten der letzteren glücklicherweise fast im Herzen der verschiedenen Gebiete; die Industrie ist in allen ihren Formen im ganzen Lande sehr verbreitet und schliesslich wird dieses sehr viel besser als Italien mit Eisenbahnen und sonstigen Verkehrswegen im Inneren versorgt.

### **Untersuchungen, die der Gesetzesvorlage vorangingen.**

Es war um die Mitte des Jahre 1906, dass die Regierung, ermutigt durch die immer glänzendere Lage des Staatshaushaltes und nachdem für die Verbesserung unserer Eisenbahnen reichlich vorgesorgt war, sich dafür entschied, dem Parlament einen Gesetzentwurf für die Verbesserung der Häfen vorzulegen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten Guanturco wandte sich damals an den Studienausschuss mit dem Ersuchen, ein Arbeitsprogramm zu entwerfen, welches dazu dienen sollte, in erster Linie die dringendsten Bedürfnisse des Seeverkehrs und ganz besonders des Verkehrs der wichtigsten Häfen und dort, wo die grossen Eisenbahnlinien münden, zu befriedigen.

Der Ausschuss, welcher zur Zeit die Verhältnisse und Bedürfnisse von etwa hundert Häfen geprüft hatte, für die er zumeist schon Regulierungspläne aufgestellt hatte, war in der Lage, dem Minister in sehr kurzer Zeit ein einheitliches Programm vorzulegen, in dem aufgeführt waren :

1. Die in den Regulierungsplänen vorgesehenen dringendsten Arbeiten für 75 Häfen unter Staatsverwaltung, worin alle Häfen von besonderer Bedeutung einbegriffen waren (der von Genua ausgenommen, der durch eine selbständige Gesellschaft verwaltet wird, welcher Sondergesetze die für die Ausführung der Neubauten nötigen Mittel zusichern), die meisten Handels-Häfen mittlerer Bedeutung und zahlreiche Zufluchtshäfen oder solche von Wichtigkeit für die Landesverteidigung ;

2. Die Arbeiten zur Verbesserung oder erstmaliger Einrichtung einiger Häfen vierter Klasse, unter Verwaltung der beteiligten Gemeinden ;

3. Die Ausdehnung und Verbesserung der Beleuchtung und Betonung der Küsten, durch Einrichtung neuer Leuchfeuer und anderer Seezeichen, die Aenderung der Kennung und der Beleuchtungsart zahlreicher Leuchttürme, die Ausführung zugehöriger

Arbeiten und die Errichtung eines Centralbüros mit Werkstatt für die Ausbesserung und die Umänderung der Apparate ;

4. Den Ankauf einer bestimmten Zahl von Baggern, um die Ausführung der in den Häfen erforderlichen Baggerungen in Eigenbetriebe zu beginnen.

Die gesamte Ausgabe würde sich auf 186 Million Frcs belaufen, abgesehen von den Kosten für die Schienenwege in den Häfen und ihres Anschlusses an die bestehenden Linien, wofür etwa 22 Million Frcs veranschlagt waren.

Der Ausschuss verband mit diesem grossen Programm einen Bericht, in dem besonders die Unzulänglichkeit der Quaientwicklung und der Ladeflächen, desgleichen der Hafentiefe, der Anlage und Ausrüstung in fast der Gesamtheit unserer Häfen vor Augen geführt wurde, wobei auf die sehr schwerwiegenden Folgen hingewiesen war, die dieser Zustand für den inländischen Handel sowie für den internationalen Verkehr nach sich ziehen würde.

Der Ausschuss setzte ausserdem seine Ansicht über verschiedene Fragen betreffend die Anwendung des Gesetzes vom 2. April 1885 besonders mit Bezug auf die kleinen Häfen auseinander, indem er die ganze Bedeutung in den Vordergrund stellte, welche diese in der allgemeinen Wirtschaft des Seeverkehrs haben, nicht nur vom Standpunkt der Küstenschifffahrt, die notwendigerweise bei uns sehr entwickelt ist und auf alle mögliche Weise belebt werden müsste, sondern auch mit Bezug auf die maritimen Industrien und die Sozialpolitik, in der Erwartung, dass ein grosser Teil unserer Küstenbevölkerung vermittels dieser kleinen Häfen enger an das Meer gefesselt werden könnte, was eine unerschöpfliche Quelle des Reichtums und des allgemeinen Fortschrittes bedeuten würde.

Der Ausschuss schlug in dem Bestreben, die Arbeiten in den kleinen von den Gemeinden verwalteten Häfen vierter Klasse zu fördern, der Regierung ganz besondere Massnahmen vor. Er bewies in der Tat, dass die einfache Unterstützung von 30 %, die durch das Gesetz vom 2. April 1885 für die Neubauten in diesen Häfen bewilligt war, niemals genügt haben würde, die Finanzen dieser Gemeinden angesichts der Ausführung von notwendig erachteten Arbeiten mit den Zwecken in Einklang zu bringen, die weit über das Interesse der in ihrem Verwaltungsbereich gelegenen Gebiete hinausgingen.

Der Ausschuss schlug ausserdem vor, die Ausführung in den vom Staate verwalteten Handelshäfen mittlerer Bedeutung (Häfen 2ter und 3ter Klasse) sicher zustellen, ohne dass seitens der beteiligten

Provinzial- und Gemeinderäte irgend wie Einspruch erhoben werden dürfte, indem ein für alle Male der Artikel 13 dieses Gesetzes beseitigt würde, welcher für die Ausführung jedes aussergewöhnlichen Neubaus die vorherige Zustimmung der genannten Körperschaften verlangt, was zu oft zahllose Schwierigkeiten und grosse Verzögerungen in der Ausführung der Arbeiten zur Folge gehabt hatte.

Schliesslich schlug der Ausschuss vor, endgültig und zweckmässig die Fragen der Küstenverteidigung zu regeln, deren Unterhaltung nach dem bestehenden Gesetz den Gemeinden zur Last fallen müsste (immer vorbehaltlich des Zuschusses von 30% durch den Staat zu dem Rechnungsbetrag der Neubauten), während nach dem Artikel 427 des italienischen Bürgerlichen Gesetzbuches die Küsten einen Teil des öffentlichen Besitzes bilden und daher jede Anlage zu ihrer Erhaltung und Verbesserung dem Staate zur Last fallen müsste.

Was die Gesamtausgabe anbetrifft, die zur Verbesserung aller Häfen unter Staatsverwaltung für notwendig erachtet wird, im Hinblick auf die in den nächsten 20 Jahren wahrscheinlichen Verkehrsbedürfnisse, so gab der Ausschuss später eine Summe von etwa 240 000 000 Frcs an, wozu noch 25 000 000 Frcs für die Schienenwege gerechnet werden müssen.

Obgleich der Minister die Gründe billigte, welche den Ausschuss veranlasst hatten, eine so grosse Zahl von Häfen in ihr Bauprogramm aufzunehmen, musste er feststellen, dass die Verhältnisse des Staatshaushaltes keine grössere Ausgabe tragen konnte als höchstens 200 000 000 Frcs. Andererseits lege der gleiche Grundsatz, der seitdem von allen Nationen angenommen worden ist, angesichts der Fortschritte der Schiffsbaukunst, die zu immer grösseren Schiffabmessungen führt und des Wettbewerbes, womit die seefahrenden Nationen sich die grossen Märkte und internationalen Verkehrswege streitig machen, die Notwendigkeit auf, ganz besonders seine Bemühungen und den grössten Teil der verfügbaren Mittel der Verbesserung der Häfen zu widmen, die an dem Ausgangspunkt der Hauptverbindungslinien für den überseeischen und Binnenlandverkehr liegen.

Diese Betrachtungen führten den Minister dahin, die verfügbare Summe vorzüglich für die Handelshäfen zu bewilligen, die die bedeutendsten Gebiete versorgen und in welchen daher die Eisenbahnen den grössten Teil der Erzeugnisse aufsuchen, die sie zur Verteilung ins Binnenland befördern, desgleichen für die Häfen, die mehr zur

Sicherheit für die Schifffahrt und für die Landesverteidigung dienen. Als Grundlage für die Auswahl der wichtigsten Häfen vom Standpunkt des Verkehrs bestimmte der Minister die Grenze von 150 000 t Ein- und Ausfuhr im Jahre.

Uebrigens kam der Minister gewissermassen von selbst zu dem Ausschuss aller Häfen von geringerer Bedeutung, mit einem Verkehr unter dieser Grenze, da die Untersuchungen des technischen Ausschusses noch ziemlich weit vom Ende entfernt waren, so dass man nicht alle Unterlagen besass, die notwendig waren, um eine ganz gerechtfertigte Auswahl zu treffen. Nichtsdestoweniger setzte der Minister, um während des Inkrafttretens des Gesetzes die dringendsten Bedürfnisse, die bei den ausgeschlossenen Häfen hervortreten würden, befriedigen zu können in das Budget einen Sonderfonds ein, der anfangs gering bemessen, im Laufe der Erörterung des Gesetzentwurfes im Schosse des mit seiner Prüfung beauftragten Kammerausschusses bis auf 30 000 000 Frs erhöht wurde.

Um die Ausführung der Arbeiten in den Häfen 2ter und 3ter Klasse, die die Wohltat dieses Fonds geniessen sollten, besser sicher zu stellen, genehmigte die Regierung darauf, dass diese Arbeiten zuvor als obligatorisch erklärt würden. Ausserdem genehmigte sie, um den Provinzen und Gemeinden die Bezahlung ihrer Kostenanteile zu erleichtern, dass dieselbe nach dem Ablauf einer gewissen Reihe von Jahren auf Grund des Rechnungsbetrages der in jedem Abschnitt geleisteten Arbeiten erstattet werden könnte, um die mässig zunehmende Belastung in Einklang zu bringen mit den Wohltaten, die den Provinzen und Gemeinden durch die Ausführung der Arbeiten selbst gesichert werden.

Die Regierung genehmigte gleichfalls, dass man die Ausführung der für die Küstenverteidigung in der Nähe der Wohncentren notwendigen Arbeiten dadurch erleichtern solle, dass man den beteiligten Gemeinden, eine aussergewöhnliche Beihilfe von 75 % der Ausgabe zubilligte und sie ermächtigte, dem Staate ihre anteiligen Kosten 20 Jahre lang ohne Zinsen zurückzuzahlen und sich einen Teil der Ausgabe bis zu einem Drittel von den Besitzern, die an den Anlagen am unmittelbarsten interessiert sind, ersetzen zu lassen.

Schliesslich stimmte die Regierung bei, den kleinen Häfen 4ter Klasse zu Hilfe zu kommen, indem sie dafür als ausserordentlichen Beitrag einen Fonds von 6 Million Frs, entsprechend 50 % der

Ausgaben für Neubauten, bewilligte und ausserdem den beteiligten Gemeinden besondere Erleichterung zugestand, um ihnen die notwendigen, zur Last fallenden Mittel sicher zu stellen.

### **Durch das Gesetz vom 14. Juli 1907 bewilligte Bauausführungen.**

Im folgenden sollen die durch das neue Gesetz endgültig bewilligten Bauausführungen aufgeführt werden.

Die durch dieses Gesetz besonders gekennzeichneten Häfen sind an Zahl 24, davon 17 aus der Reihe der Handelshäfen erster Klasse und 7 erster Ordnung, die im Hinblick auf die Sicherheit der Schifffahrt oder der Landesverteidigung mit grösserer Beschleunigung Neubauten verlangten. Nur 2 Häfen, unter denjenigen, deren Jahresverkehr 150 000 t an Ein- und Ausfuhr überschreitet, sind von den zuvor erwähnten Handelshäfen ausgenommen worden, nämlich die Häfen von Messina und Licata: der erstere aus dem Grunde, weil man den durch Gesetz vom 13. März 1904 bewilligten und noch nicht verausgabten Fonds von 2 Million für seine dringsten Bedürfnisse für ausreichend erachtet hatte; der letztere aus dem Grunde, weil man die Untersuchungen noch nicht zum Abschluss gebracht hatte, die eine geeignete Lösung der Frage bezweckten, in welcher Weise dieser einer sehr schnellen Versandung ausgesetzte Hafen dagegen zu schützen sei.

Man muss noch hinzufügen, dass die ausgewählten Häfen durch ihren Verkehr etwa dreiviertel des Gesamtverkehrs der italienischen Handelshäfen ausmachen, wenn von diesem Gesamtverkehr nur derjenigen von Genua ausgenommen wird.

Die gegenwärtigen Verhältnisse jedes einzelnen der in das Gesetz aufgenommenen Häfen und die hierdurch bewilligten Bauausführungen sind in folgendem in gedrängter Übersicht angegeben.

#### **Handelshäfen.**

1. *Hafen von Savona.* — Der Verkehr dieses Hafens, der im Jahre 1906, 643 400 t betrug, hat sich zehn Jahr später im Jahre 1905 auf 1 188 629 t gehoben. Diese rasche Verkehrszunahme, hauptsächlich eine Ursache der ansässigen Industrien, hat für die Zukunft eine unüberwindliche Schranke in der Unzu-

länglichkeit der Hafenanlagen gefunden, die nur 1370 m Quais zum Anlegen der grossen Schiffe aufweisen. Der schon genehmigte Bau einer Drahtseil-Hängebahn zum Transport der Kohle zwischen dem Hafen und dem Bahnhof S. Giuseppe auf der Linie von Piemont wird zweifellos von sehr grossem Vorteil sein; man hat gleichfalls angesichts der zunehmenden Entwicklung der Industrien in Savona und Piemont, die Bewilligung folgender Neubauten für nötig erachtet :

Verlängerung des Wellenbrechers mit Nutzbarmachung des Quais auf der Binnenseite für Handelszwecke, Bau eines neuen Schutzdammes nach Nord-Osten; Bau neuer Quais und von Nebenanlagen.

Veranschlagte Gesamtkosten nach Abzug eines schon durch Gesetz vom 13. März 1904 bewilligten Fonds. . . . . Fracs 7 000 000

2. *Hafen von Spezia.* — Der Handel ist von 127 347 t im Jahre 1896 auf 395 576 t im Jahre 1905 gestiegen. Alles deutet darauf hin, dass er sehr rasch weiter zunehmen wird, da das Absatzgebiet des Hafens sich noch beträchtlich erweitern lässt. Der Hafen ist zur Zeit nur mit 500 m Quai zum Anlegen für die grossen Schiffe ausgestattet; das Gesetz vom 13. März 1904 hat jedoch den Bau von 400 m neuen Quais sowie die Vertiefung des geschützten Hafenbeckens bis auf 9 m und die Ausrüstung der Quais für eine Gesamtausgabe von 1 450 000 Fracs bewilligt. Das neue Gesetz sieht noch die folgenden Arbeiten vor :

Verlängerung des Schutzdammes; Bau von neuen Quais längs dieses Dammes und von Uferquais; Baggerungen; Bau eines kleinen Beckens für die Segelschiffe; Ausrüstung der neuen Quais und Nebenanlagen.

Veranschlagte Gesamtkosten . . . . . Fracs 4 660 000

3. *Hafen von Livorno.* — Der Hafenverkehr ist von 740 316 t im Jahre 1896 auf 1 138 126 t im Jahre 1905 gestiegen. Die zunehmende Entwicklung der Industrien im Hinterlande des Hafens lässt eine noch weitere beträchtliche Steigerung seines Verkehrs

Zu übertragen . . . . . Fracs 11 660 000

Uebertrag. . . . . Frcs 11 660 000

voraussehen. Der Hafen wird jedoch, selbst nach dem Bau des neuen in der Ausführung begriffenen Querdammes, nur über 1300 m Quais zum Anlegen von 7 m tiefgehenden Schiffen verfügen. Andererseits werden die durch die früheren Gesetze genehmigten Summen allein nicht ausreichen, um den neuen Querdamm und die Ausrüstung der bestehenden Quais zu vollenden.

Die durch das neue Gesetz bewilligten Arbeiten sind folgende :

Ergänzungsarbeiten zur Vollendung des neuen Querdammes von Mandrachio und seines Verbindungskanals mit dem Fosso dei Navicelli; Bau neuer Quais zum Anlegen der kleinen Schiffe längs den inneren Kanälen; Ausrüstung der Quais und Nebenanlagen; Verlängerung der Mole von Vegliaia nach der Küste zu; Baggerungen im Vorhafen und in den inneren Hafenbecken; teilweiser Bau eines neuen Beckens am äusseren Ende der Mole Rettilinea.

Bewilligte Gesamtausgabe . . . . . Frcs 10 000 000

4. *Hafen von Civitavecchia.* — Die Güterbewegung in diesem Hafen hat sich von 219 417 t im Jahre 1896 auf 380 900 t im Jahre 1905 gehoben und dies trotz vollständigen Mangels an Quais und jeglicher Ausrüstung — die durch verschiedene frühere Gesetze zu Gunsten dieses Hafens bewilligten Summen haben grossen Theils zur Wiederherstellung der sehr schweren Beschädigungen gedient, die der hier äusserst heftige Angriff der See angerichtet hat.

Das neue Gesetz hat folgende Ausführungen genehmigt :

Umwandlung der alten Mole auf der Binnenseite des Beckens Bischerre in eine für die Handelszwecke benutzbare Anlegestelle; Verbreiterung der Uferquais und des Binnenquais des südlichen Armes von Antemurrate Traione; Verstärkungsarbeiten dieser letzteren Mole; Bau von neuen Quais und Herstellung von

Zu übertragen. . . . . Frcs 21 660 000

Uebertrag. . . . .	Frcs	21,660,000
Hafengelände auf der inneren Mole des Lazzaretto; Baggerungen; Einrichtung von Hellingen; Ausrüstung der Quais und Nebenanlagen.		
Gesamte bewilligte Ausgabe . . . . .	Frcs	6 000 000

5. *Häfen von Neapel.* — Der Hafenverkehr ist von 899 772 t im Jahre 1896 auf 1 292 201 t im Jahre 1905 gestiegen, der gesamte Raumgehalt der ein- und ausgehenden Schiffe betrug etwa 10 000 000 t. Dieser Hafen ist nächst dem für den Post- und Reiseverkehr der wichtigste Italiens.

Die Einrichtung eines Freihafenbezirkes, durch Sondergesetz vom 8. Juli 1904 genehmigt, und die Entwicklung der ansässigen Industrien, die sich daraus ergeben wird, lässt voraussehen, dass der Seeverkehr noch bedeutend zunehmen wird. Indessen bietet der Hafen von Neapel zur Zeit nur 1 500 m Quais zum Anlegen der grossen Kauffahrteischiffe und die Wassertiefe ist hier gänzlich ungenügend. Das Gesetz vom 8. Juli 1904 hat den Bau eines neuen Beckens im Osten des Hafens mit einer Ausgabe von 1 250 000 Frcs bewilligt, die aber bereits als ungenügend angesehen wird. Das neue Gesetz bewilligt, ausser der Ergänzungssumme zur Ausführung des genannten Beckens und für die Ausbesserung der an dem grossen Trockendock vorgekommenen Beschädigungen, die folgenden Arbeiten: Bau eines neuen Quais für Handelszwecke auf der Aussenseite des Querdammes der Dockbassins; Bau neuer Quais in dem alten Hafen; Ausrüstung der Quais, Baggerungen und verschiedene Anlagen. Bewilligte Gesamtausgabe. . . . . Frcs 11 000 000

6. *Hafen von Torre Annunziata.* — Der Handelsverkehr ist von 250 648 t im Jahre 1896 auf 376 004 t im Jahre 1905 gestiegen. Diese rasche Zunahme ist der steigenden Entwicklung der ansässigen Industrien und des Anbaues in dem grossen von diesem

---

Zu übertragen. . . . . Frcs 38 660 000

Uebertrag. . Frcs 38 660 000

Hafen beeinflussten Gebiet zu verdanken, das einen grossen Teil der Provinzen Neapel, Caserta und Salerno umfasst. Seit sehr vielen Jahren ist nichts geschehen, um die Hafenverhältnisse zu verbessern, die gänzlich ungenügende Tiefen zeigen und von Quais zum Anlegen der grossen Schiffe ganz entblösst sind. Das Gezetz ermächtigt zu folgenden Neubauten :

Bau einer Landungsstelle für die grossen Schiffe an der Ostmole; Bau neuer Quais längs der Westmole und Baggerungen.

Genehmigte Gesamtausgabe . . . . . Frcs 2 000 000

7. *Hafen von Palermo.* — Der Handelsverkehr dieses Hafens hat sich in den letzten Jahren zwischen 600 000 bis 700 000 t gehalten; dagegen hat sich der Schiffsverkehr ganz bedeutend entwickelt, indem er von 3 Million Tonnen im Jahre 1896 auf etwa 5 Million im Jahre 1905 stieg. Die inneren Hafenbecken sind unzureichend geschützt, wenig tief, und kaum 1 140 m mit brauchbaren Quais für Handelszwecke versehen, grossen Theils bei schwerer See einer sehr lebhaften Wasserbewegung ausgesetzt.

Das Gesetz ermächtigt : zu dem Bau einer neuen Mole in Verlängerung der Nordmole; zu dem Bau neuer Quais in dem inneren Becken und zu Baggerungen für insgesamt . . . . . Frcs

7 600 000

8. *Hafen von Trapani.* — Der Hafenverkehr, welcher im Jahre 1896 ungefähr 300 000 t betrug, hat im Jahre 1905 etwa 400 000 t erreicht, einschliesslich der kleinen Küstenschiffahrt, welche bei Trapani sehr entwickelt ist. Dieser steigende Verkehr, hauptsächlich eine Folge der ansässigen Industrieen, ist um so bemerkenswerter als der Hafen sich in sehr schlechter Verfassung befindet, da er nur über einige sehr schmale Quais verfügt, die jeglicher Ausrüstung ermangeln und deren Standfähigkeit durch den schlechten Baugrund stark gefährdet ist. Das neue

Zu übertragen. . Frcs 

---

 48 260 000

Uebertrag. . . . . Fres 48 260 000  
Gesetz ermächtigt : zu dem Bau einer Anlegestelle für die grossen Schiffe, auf der Nordseite des Hafens ; zu der Wiederherstellung des Ostquai, der Pontile della Sanità benannten Anlegestelle ; zu dem Bau der neuen Quaimauern längs der Nord- und Südseite des Hafenbeckens und zur Ausrüstung der Quais, mit einer veranschlagten Gesamtsumme— nach Abzug der durch Gesetz vom 13. März 1904 bereits bewilligten 600 000 Fres — von . . . . . Fres 2 400 000

9. *Hafen von Porto Empedocle.* — Der Verkehr dieses Hafens, der fast ausschliesslich in der Ausfuhr von Schwefels und in der Einfuhr von Koble besteht, hat während der letzten 10 Jahre zwischen einem Minimum von 228 397 t und einem Maximum von 325 830 t geschwankt. Der Hafen ist vollkommen mit Hafenschutzbauten versehen, dagegen im Innern ermangelt er jeglicher Ausstattung. Das neue Gesetz hat bewilligt : die Anlage grosser Ladeflächen an der Stelle des ersten Querarmes der Ostmole mit binnenseitigem Quai zum Anlegen der grossen Schiffe ; den Bau eines Ankerquais im übrigen Teile dieser Mole und den Bau einer Anlegestelle für Handelszwecke im alten Hafen.

Veranschlagte Gesamtsumme . . . . . Fres 1 000 000

10. *Hafen von Catania.* — Der Hafenverkehr, der im Jahre 1896 461 131 t betrug, hat sich im Jahre 1905 auf 616 088 t gehoben. Diese rasche Entwicklung ist zum Teil den beträchtlichen Verbesserungen zu verdanken, die den Hafeneinrichtungen bereits zu Teil geworden sind und zum Teil der zunehmenden Entwicklung der heimischen Industrie und des Handels in dem vom Hafen beeinflussten Hinterlande, das sehr fruchtbar ist. Das Gesetz vom 13. März 1904 hat dem Hafen von Catania eine Summe von 3 200 000 Fres überwiesen, welche gestatten wird, ihn mit einer neuen Südmole zu versehen, die den Hafen besser

Zu übertragen . . . . . Fres 51 660 000

Uebertrag. . . . . Frcs 51,660,000  
 gegen Süd-Ost Stürme und gegen die Versandung  
 schützen soll, die bestehenden Quais zu verbessern  
 und neue in dem alten Hafen sowie in dem neuen  
 Osthafen zu errichten. Um indessen die Verbesse-  
 rung und Einrichtung des Hafens nach dem vom  
 technischen Ausschuss entworfenen Plan zu vervoll-  
 ständigen, ermächtigt das neue Gesetz zu der Um-  
 wandlung der alten Mole in eine Anlegestelle für die  
 grossen Schiffe und zur Ausrüstung der Quais mit  
 einer veranschlagten Gesamtausgabe von . . . Frcs 2 000 000

11. *Hafen von Cagliari.* — Im dem Zeitraum von  
 1896 bis 1905 ist der Hafenverkehr von 306 328 t auf  
 357 385 t gestiegen. Die Erzeugnisse der Minen und  
 die Entwicklung der Industrie des Hinterlandes  
 sichern die weiteren Fortschritte dieses Verkehrs.

Der Hafen ist indessen ungenügend geschützt und  
 nur auf 800 m mit Quais zum Anlegen grosser Schiffe  
 versehen, die für die Handelszwecke nicht ganz nutz-  
 bar sind. Das neue Gesetz ermächtigt zu folgenden  
 Arbeiten: Verlängerung der Molen; Bau von neuen  
 Quais am Ufer; Verbesserung einiger bestehenden  
 Quais und des Hellings; Ausrüstung der Quais und  
 Errichtung von Nebenanlagen. Nach Abzug der  
 durch Gesetz vom 13. März 1904 bereits bewilligten  
 7 000 000 Frcs, beträgt der veranschlagte Gesamt-  
 betrag . . . . . Frcs 2 000 000

12. *Hafen von Carloforte.* — Die Güterbewegung  
 dieses Hafens, welcher den Ausführplatz einer sehr  
 mineralreichen Gegend bildet, hat im Jahre 1905  
 158 775 t erreicht. Der Hafen entbehrt jeden Schutzes  
 und verfügt nur über eine in schlechtem Zustande  
 befindliche Anlegestelle. Das Gesetz ermächtigt zu  
 dem Bau von zwei kleinen Schutzdämmen und zur  
 Verbesserung der genannten Anlegestelle mit einem  
 veranschlagten Gesamtbetrage von . . . . . Frcs 430 000

Zu übertragen. . . . . Frcs 56 090 000

Uebertrag. . . . . Fracs 56 090 000

13. *Der Hafen von Brindisi.* — Der Güterverkehr in diesem Hafen hat im Mittel der letzten Jahre 230 000 t betragen. Die Hauptrolle von Brindisi als Hafenplatz rührt indessen daher, dass hier die grossen Postdampferlinien ihren Ausgang nehmen, was allmählich den Tonnengehalt der ein- und ausfahrenden Schiffe soweit gesteigert hat, das er im Jahre 1905 2 938 820 t erreichte. Das Gesetz vom 13. März 1904 hat diesem Hafen eine Summe von 1 120 000 Fracs zugewiesen, welche grössten Theils für die inneren Einrichtungen ausreichen wird, aber nicht für die Verbesserung der sehr mangelhaften Einfahrt genügt, die besonders eine zu geringe Wassertiefe in der Hafeneinfahrt und in den Aufenthaltsbecken des Vorhafens besitzt. Um diese Uebelstände zu beseitigen ermächtigt das neue Gesetz zu aussergewöhnlichen erstmaligen Baggerungen und zum Bau einer Mole aus Steinschüttung im Vorhafen, sowie zu Ergänzungsarbeiten für die Instandsetzung und Ausrüstung der Quais in den inneren Hafenbecken unter Aufwendung einer anschlagsmässigen Gesamtsumme von . . . . . Fracs

1 000 000

14. *Hafen von Bari.* — Der Verkehr dieses Hafens, welcher im Jahre 1896 164 508 t betrug, hat im Jahre 1905 229 474 t erreicht. Die zunehmende Entwicklung der Industrien des Hinterlandes berechtigt zu der Annahme, dass sein Verkehr noch beträchtlich zunehmen wird, trotz des Wettbewerbes, den die benachbarten kleinen Häfen verursachen, das Gesetz vom 13. März 1904 hat diesem Hafen eine Summe von 2 300 000 Fracs zugewiesen, welche zum Bau eines Schutzdammes gegen die Nord-Ost Stürme möglicherweise ausreichen wird, ferner für aussergewöhnliche Baggerungen, für sonstige Anlagen in Binnenhafen sowie zur Ausrüstung der Quais. Der technische Ausschuss hat indes für nötig erachtet, diesen Arbeiten die Verlängerung der Nordmole zum

Zu übertragen. . . . . Fracs 57 090 000

Uebertrag. . . Fres	57 090 000
besseren Schutz gegen die herrschenden Winde und auf der Binnenseite desselben die Anlage von neuen 50 m breiten Quais hinzuzufügen. Das neue Gesetz ermächtigt zu einer Ausgabe für diese Arbeiten von . . . . . Fres	2 600 000

15. *Hafen von Ancona.* — Der Handel, welcher im Jahre 1896, 217 276 t betrug, hat im Jahr 1905, 374 294 t erreicht. Diese Steigerung ist in der Hauptsache der zunehmenden Entwicklung des Kohlenverkehrs, der industriellen Erzeugnisse und dem Mineralreichtum des Hinterlandes zu verdanken. Der Hafen besitzt indessen zur Zeit nur 800 m Quailänge zum Anlegen der grossen Schiffe und ist mit keinerlei Ausrüstung versehen.

Dank den Gesetzen vom 25. Februar 1900 und vom 13. März 1904, die dem Hafen von Ancona im Ganzen eine Summe von 950 000 Fres zuwiesen, ist man dabei, eine neue Anlegestelle für die grossen Schiffe zu errichten; da sie aber den wachsenden Verkehrsbedürfnissen kaum genügen wird, hat das neue Gesetz zu folgenden Arbeiten ermächtigt:

Ergänzungsbau der neuen Anlegestelle Sanità; Steinschüttung am unteren Ende der Nordmole; Bau von neuen Ufermauern und Umbau der Anlegestellen der Magasins généraux und von St. Marie; Bau eines Querdammes für die Torpedoboote und eines Helings; aussergewöhnliche Baggerungen, Ausrüstung der Quais und sonstige Einrichtungen.

Veranschlagte Gesamtausgabe . . . . . Fres	3 500 000
--	-----------

16. *Hafen von Ravenna oder Hafen von Corsini.* — Der Handel dieses Hafens, welcher der wichtigste von den Kanalhäfen Italiens ist, hat im Jahre 1905 203 659 t erreicht und dies trotz der Unzulänglichkeit der Tiefe des Zufahrtkanals, der nur 4 m Wassertiefe besitzt und daher nur den Segel- und kleinen Dampfschiffen zugänglich ist. Um diese Einfahrtsverhält-

---

Zu übertragen. . . Fres	63 190 000
-------------------------	------------

Uebertrag. . . . .	Frcs	63,190,000
nisse zu verbessern, ermächtigt das neue Gesetz : zu der Verlängerung der Molen bis zur Tiefenkurve von 6 m und zum Bau eines Aufenthaltbassins für die Dampfer mit einer Anschlagsumme von insge- samt . . . . .	Frcs	3 100 000

17. *Hafen von Venedig-Chioggia.* — Die Güterbewegung des Hafens von Venedig, die im Jahre 1896 1 150 180 t betrug, hat sich im Jahre 1905 auf 1 993 282 t gehoben und ist im folgenden Jahr auf 2 386 054 t gestiegen, trotz der gänzlichen Unzulänglichkeit der Quais, welche kaum eine Gesamtlänge von 3 009 m erreichen, wovon 2 045 m nur zum Anlegen der grossen Schiffe dienen. Andererseits berechtigt der zunehmende Wohlstand des Hinterlandes zu der Annahme, dass der Seehandel Venedigs noch bedeutend zunehmen könnte, wenn der Hafen dem zunehmenden Verkehrsbedürfnis entsprechend in Stand gesetzt würde. Das Gesetz vom 13. März 1904 hat diesem Hafen eine Summe von 4 500 000 Frcs zugewilligt, die für die Vollendungsarbeiten des Hafenkanales am Lido bestimmt ist sowie für die Vervollständigung der Einrichtung und Ausrüstung der Quais am Handelshafen der Station Maritime ; der Verkehr verlangt indessen besonders den Bau neuer Quais und grosser Ladeflächen für die Lagerung der Güter.

Der Hafen von Chioggia, der gleichfalls ein Teil der Lagune von Venedig bildet, hat in ähnlicher Weise eine regelmässige Entwicklung seines Verkehrs während des Zeitraumes von 1896 bis 1905 erlebt, bis er im letzten Jahr 1 90 426 t erreichte. Die Zunahme der Güterbewegung dieses Hafens, der seine Bedeutung in der Hauptsache seiner Lage am Eintritt der Binnenschiffahrtskanäle in das Tal des Po verdankt, würde noch grösser gewesen sein, wenn die Mündung des Chioggia, wie die des Malamocco und des Lido reguliert gewesen und somit für die grossen Schiffe zugänglich gewesen wäre, während sie wegen ihrer

---

Uebertrag. . . . .	Frcs	66,290,000
--------------------	------	------------

Uebertrag. . . . . Frcs 66 290 000

Barre jetzt nur einen Tiefgang von 4 m gewährt. Die Regulierung dieser Mündung wird übrigens im allgemeine Interesse der Lagune von Venedig verlangt. Das Becken der Station Maritime, welcher an den Hafen von Chioggia angegliedert ist, entbehrt noch der Eisenbahn und jeglicher Ausrüstung.

Um die dringendsten Bedürfnisse zu befriedigen, ermächtigt das neue Gesetz zu folgenden Arbeiten :

Für den Hafen von Venedig : Verlängerung der Westmole der Station Maritime mit Bau neuer Quais und Ausbaggerung eines Beckens im Westen dieser Mole; Bau eines neuen Beckens am Rande der Lagune, das entsprechend eingerichtet und ausgestattet sowie durch einen Kanal mit den Wasserflächen von Giudecca verbunden werden soll;

Für den Hafen von Chioggia : Regulierungsarbeiten der Mündung mittels zweier Molen.

Bewilligte Gesamtausgabe. . . . . Frcs 15 500 000

**Häfen, die zum Schutz der Schifffahrt  
oder der  
Landesverteidigung dienen.**

18. *Hafen von St. Stefano.* — Trotz seiner grossen Bedeutung als Sicherheitshafen, bietet er den Schiffen als Ankerplatz nur eine sehr beschränkte Wasserfläche in der kleinen Seno del Valle benannten Bai. Um für dieses Hafenbecken einen besseren Schutz zu erzielen, bestimmte das Gesetz vom 13. März 1904 den Bau einer kurzen Mole, der jetzt in des Ausführung ist. Das neue Gesetz ermächtigte für die zur Vollendung notwendigen Arbeiten und für Verlängerung dieser Mole zu einer Ausgabe, die veranschlagt ist zu . . . . . Frcs 450 000

19. *Hafen von Villa S. Giovanni.* — Dieser ganzkürzlich erbaute Hafen dient in der Hauptsache dem

Zu übertragen. . . . . Frcs 82 240 000

Uebertrag. . . . .	Frcs	82 240 000
Fährdienst zwischen dem Festlande und Ligilia und für die Verschiffung von Truppen und Kriegsmaterial. Da die Anlegestelle für die Fährschiffe und die Quais noch nicht genügend durch die äussere Mole geschützt sind, so ermächtigte das Gesetz vom 25. Juni 1906 zu Gunsten Calabriens die Verlängerung dieser Mole mit einer anschlagsmässigen Ausgabe von 1 200 000 Frcs. Da indessen diese Ausführung unzulänglich sein kann, so bewilligte das neue Gesetz für die weitere Verlängerung der Mole sowie für aussergewöhnliche Baggerungen und sonstige Anlagen eine weitere Summe von . . . . .	Frcs	400 000

20. *Hafen von Reggio in Calabrien.* — Der Hafen von Reggio-Calabria, der noch heute im Bau begriffen ist, dient in der Hauptsache dem Fährverkehr zwischen dem Festlande und Sizilien und als Zufluchtshafen für die Segelschiffe. Da die Ausdehnung des Hafenbeckens, dessen Bau durch das Gesetz vom 14 Juli 1889 genehmigt wurde, äusserst beschränkt war, so genehmigte das Gesetz vom 25. Juni 1907 für die Vergrößerung dieses Hauptbeckens und die Ausbaggerung eines Nebenbeckens als Aufenthalt für die Segelschiffe einen Kostenbetrag von 1 500 000 Frcs. Da diese Summe möglicherweise für die notwendigen Arbeiten nicht genügt, so bewilligt das neue Gesetz einen Ergänzungsbetrag von. . . . . Frcs

1 200 000

21. *Hafen von Golfo Avanci.* — Dieser dient als Landungsplatz der täglichen Dampferlinie zwischen dem Festlande und Sardinien. Der Hafen verfügt nur über eine sehr schmale Landestelle, die nur von einer Seite zugänglich ist, weshalb das Gesetz die zur Verlängerung dieser Anlage notwendigen Arbeiten bewilligt, um sie auf beiden Seiten zugänglich zu machen und seine Einrichtungen zu vervollständigen, wobei es einen Kostenbetrag vorsieht von . . . . . Frcs

320 000

Zu übertragen. . . . . Frcs 84 160 000

Uebertrag. . . . . Frcs 84 160 000

22. *Hafen von Portotorres.* — Die Bedeutung von Portotorres als Zufluchtshafen ist durch das Gesetz vom 12. Juli 1906 anerkannt worden, welches ihn im Interesse der Sicherheit der allgemeinen Schifffahrt in die erste Klasse der Häfen einreichte. Indessen ist der Aussenhafen — der einzige wo die Schiffe Ankergrung finden könnten — ungenügend geschützt und bietet nur auf geringe Ausdehnung genügend Tiefgang. Der innere Hafen befindet sich gleichfalls in schlechtem Zustande wegen seiner geringen Wassertiefe und dem Mangel an Gelegenheit zum Anlegen der grossen Schiffe.

Das Gesetz ermächtigt : zum Bau einer neuen Schutzmole im Vorhafen ; zu aussergewöhnlichen Baggerungen ; zum Bau neuer Quais im inneren Hafen und verschiedener Anlagen, die Ausgabe einer anschlagsmässigen Summe von . . . . . Frcs 2 650 000

23. *Hafen von Maddalena.* — Dieser Hafen hat seine Bedeutung wegen der Stationierung der Kriegsschiffe ; ausserdem dient er als Zufluchtshafen für die Handelsmarine. Da das Ein- und Ausschiffen wegen mangelnder Landebrücken oder Quais sehr schwierig ist, ermächtigt das Gesetz für Neubauten zur Ausgabe einer Summe von . . . . . Frcs 150 000

24. *Hafen von S. Benedetto del Tronto.* — Die Küste von S. Benedetto del Tronto, die von den Fischerbarcken sehr häufig aufgesucht wird, entbehrt gegenwärtig jeden Schutzes. Da seit langem von den Beteiligten auf die Notwendigkeit, an dieser Küste einen Zufluchtshafen zu schaffen, hingewiesen wird und gleichzeitig die Marineverwaltung hier die Anlage einer Torpedobootsstation für geeignet hält, so sieht das neue Gesetz den Bau eines kleinen Hafens vor mit einem Kostenbetrage von. . . . . Frcs 500 000

Zusammen. . . . . Frcs 87 460 000

Die Gesamtausgabe für die im Gesetz aufgeführten Häfen beträgt. . . . . Frcs 87 460 000

Das Gesetz sieht ausserdem die folgenden Ausgaben vor :

25. Verbesserung der übrigen durch den Staat verwalteten Häfen . . . . . Frcs 30 000 000

26. Ausserordentliche Beihülfe seitens des Staates für die Ausführung von Neubauten in den Häfen 4ter Klasse und für den Bau von Quais und Anlegestellen an den Küsten in der Nähe von Wohnzentren und solchen Küsten, die ohne Hafen sind . . . Frcs 6 000 000

27. Bau und Verbesserung der Leuchttürme. Frcs 4 000 000

28. Unvorgesehene Ausgaben für die durch das neue Gesetz sowie durch die früheren Gesetze vom 14. Juli 1889, vom 25. Februar 1900, vom 20. Juni 1901, vom 19. Juni 1902 und vom 13. März 1904 bewilligten Arbeiten . . . . . Frcs 5 083 000

29. Kauf von Baggern und Zubehör . . . . Frcs 1 500 000

30. Verschiedene Arbeiten für den Küstenschutz gegen den Angriff der Wellen . . . . . Frcs 3 000 000

Durch das Gesetz bewilligte Gesamtsumme . . Frcs 137 043 000

Was die Verteilung der Summe von 30 000 000 Frcs anbetrifft, die den Häfen unter Staatsverwaltung, die im Gesetz nicht näher aufgeführt sind, zugewiesen sind, so bestimmt der Artikel 3, dass der Fonds vorzugsweise bestimmt ist :

1. Für aussergewöhnliche Wiederherstellungs-sowie für Vollen- dungsarbeiten, die zum Schutz der Hafenbecken für nötig erachtet werden, wobei den kraft früherer Gesetze ausgeführten oder in Ausführung begriffenen Rechnung zu tragen ist;

2. Für Neubauten und zur Ausrüstung bestehender Anlagen, die für nötig erachtet werden : a) in den Sicherheitshäfen oder den Häfen, die der Landesverteidigung dienen; b) in denjenigen Handelshäfen, wo der Güter- oder Schiffsverkehr in den letzten drei Jahren sich rasch ansteigend entwickelt hat; c) in den Häfen am Ausgangspunkte von Eisenbahnlينien oder Schiffahrtskanälen;

3. Für Häfen auf Inseln oder an solchen Stellen des Festlandes, die an bequemen Verkehrsmitteln Mangel haben.

Der Artikel 4 des Gesetzes bestimmt sodann, dass auf der Grundlage der genannten Verteilung, die Wahl der Häfen und der Ausführungsarbeiten sowie ihre relative Beschleunigung und die Verteilung der Summe durch den Minister der öffentlichen Arbeiten auf Vorschlag eines vom König ernannten Ausschusses erfolgen sollen. Sonderbestimmungen mit Bezug auf den ausserordentlichen Zuschuss von 50 % für die Arbeiten in den Häfen 4ter Klasse sind gleichfalls durch das Gesetz erlassen.

Der Artikel 5 setzt fest, dass dieser Zuschuss bewilligt wird :

- a) Für diejenigen Arbeiten, die einen besseren Schutz der für kleine Schiffe verfügbaren Hafenbecken im Auge haben ;
- b) Für die Häfen, wo der Verkehr in den letzten drei Jahren sich stark entwickelt hat ;
- c) Für die Schaffung von Landstellen dort, wo keine bestehen oder zur Vervollständigung vorhandener ;
- d) Für die notwendigen Arbeiten in Häfen am Ausgangspunkte von Eisenbahnen oder Schiffahrtskanälen ;
- e) Für die notwendigen Arbeiten in Häfen auf Inseln oder an Stellen des Festlandes, denen bequeme Verkehrsmittel fehlen.

Schliesslich setzt das Gesetz (Art. 15) fest, dass eine Ausführungsbestimmung die Vorschriften anordnen soll, die sich auf die Abfassung der Bauentwürfe beziehen.

Rome, September 1907.

E. COEN-CAGLI.

---

