

**Zeitschrift:** Geomatik Schweiz : Geoinformation und Landmanagement =  
Géomatique Suisse : géoinformation et gestion du territoire =  
Geomatica Svizzera : geoinformazione e gestione del territorio

**Herausgeber:** geosuisse : Schweizerischer Verband für Geomatik und  
Landmanagement

**Band:** 121 (2023)

**Heft:** 11-12

**Artikel:** Nicht realisierte Projekte und Utopien

**Autor:** Glatthard, Thomas

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1050258>

### **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:** 13.01.2026

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

# Nicht realisierte Projekte und Utopien

Über die Alpen mit dem Schiff von Genua zum Bodensee! Über das Mittelmeer mit der Bahn von Mailand nach Tunis! Mit der Bergbahn aufs Matterhorn! Auf dem Transhelvetischen Kanal von Basel nach Genf! Das wurde vor mehreren Jahrzehnten diskutiert, ist aber heute kein Thema mehr. Wer stand hinter den Projekten? Warum kamen sie nicht zustande? In loser Folge werden hier Utopien und Projekte vorgestellt, die nie realisiert wurden.

*Passer les Alpes en bateau de Gènes au Lac de Constance! Traverser la Mer Méditerranée en train de Milan à Tunis! Avec le chemin de fer de montagne au Cervin! Par le Canal transhelvétique de Bâle à Genève! Ces projets ont fait l'objet de discussions il y a plusieurs décennies mais ne sont plus à l'ordre du jour. Qui était à l'origine de ces projets? Pourquoi n'ont-ils pas été réalisés? Ci-après des utopies et projets qui n'ont jamais été réalisés sont présentés l'un après l'autre.*

In battello da Genova al Lago Costanza! In treno da Milano a Tunisi! In teleferica sul Cervino! Sul canale transelvético da Basilea a Ginevra! Se ne discute da secoli, ma oggi il tema è stato accantonato. Chi stava dietro a questi progetti? Perché non sono mai stati realizzati? Qui di seguito una carrellata di progetti e utopie che non hanno mai visto la luce.

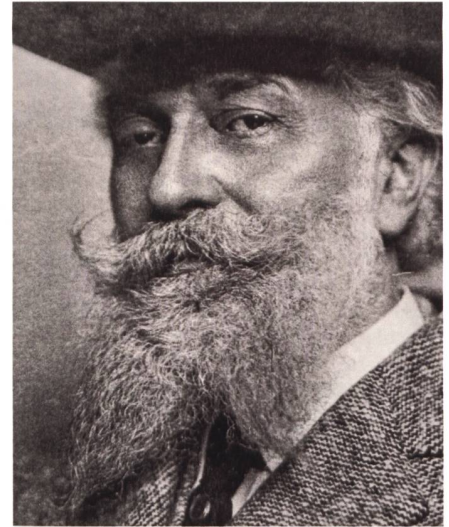
Th. Glatthard

## Alpenquerender Schifffahrtskanal

Der Gedanke eines alpenquerenden Schifffahrtskanals wurde erstmals im Jahre 1713 aufgeworfen. Die österreichische Linie der Habsburger hatte gerade die ehemals spanische Lombardei erhalten und suchte nun nach einer leistungsfähigen und direkten Verbindung von Wien nach Mailand. Dabei wurde das Projekt eines «Inn-Maloja-Kanals» geboren, der den Schiffen ermöglichen sollte, von Wien aus über die Donau und den Inn nach Tirol, durch das Engadin und über den Malojapass hinweg in den Comersee zu gelangen. Doch die Ingenieure waren noch nicht bereit.

Anfang des 20. Jahrhunderts plante der italienische Ingenieur Pietro Caminada mit Schweizer Wurzeln (Sohn des aus dem bündnerischen Vrin ausgewanderten Gion Antoni Caminada) eine transal-

pine Wasserstrasse vom Mittelmeer zum Bodensee. Die Hafenstadt Genua hatte sich von der Eröffnung des Suezkanals einen sprunghaften Anstieg des Umschlages ausgerechnet, eine Kalkulation, die nur geringfügig aufging. Um den Handel Süddeutschlands durch den Suezkanal über Genua umzulenken, hätte der neue Kanal Süddeutschland einen wesentlich



Pietro Caminada (1862–1923).

kürzeren Zugang zum Mittelmeer geboten als die bisher bestehenden Verbindungen über den Rhein und die Nordsee. Der Anfang des Kanals wäre bei Genua gelegen, von dort wäre er entlang der Polcevera zum ligurischen Giovipass angestiegen. Nachdem dieser mit einem Tunnel unterquert worden wäre, sollte er entlang der Scrivia zum Po hinabsteigen. Über Mailand und Lecco sollte der Kanal den Comersee erreichen und an dessen Nordende den Alpenanstieg beginnen. Nach dem Anstieg in den Tälern der Flüsse Mera und Liro wäre der Alpenkamm unter dem Splügenpass in einem längeren Tunnel unterquert worden. Die nördliche Fortsetzung bis zum Bodensee sollte im Tal des Hinterrheins und des



Schleusensystem am Splügen.



Rheins liegen. Von Basel bis zum Bodensee sollte der schiffbare Rhein ausgebaut werden. Am östlichen Ende des Bodensees wurde zu dieser Zeit ebenfalls ein Kanal zur Donau geplant.

Der von Caminada entworfenen Kanal war im Auf- und Abstieg in den Alpen nicht wie üblich eine offene Wasserrinne, sondern bestand aus zwei geschlossenen, leicht geneigten parallelen Röhren. Ein in der Röhre befindliches Schiff sollte vom einfließenden Wasser gehoben und bergwärts bewegt werden. Dazu wäre eine seitliche Führung des Schiffes mit Hilfe einer Schiene auf dem Röhrenboden nötig gewesen. Die Röhren wären durch offene Kammern unterbrochen gewesen. Hier wären die Schiffe auf Eingangshöhe des nächsten Röhrenabschnitts angehoben worden. Das zur Bergfahrt nötige Wasser wäre aus dem jeweiligen höheren parallelen Röhrenstück und aus der diesem oben anschliessenden Kammer eingeflossen.

Das Projekt Splügenkanal erregte viel Aufsehen und der Kanton Tessin schlug 1906 Änderungen vor, die den Kanal auf dessen Territorium geführt hätten. Anstatt durch den Comersee hätte er durch den Lago Maggiore und entlang der Flüsse Tessin und Brenno zum Greinapass geführt werden sollen. Auch dieser Pass wäre mit einem längeren Scheiteltunnel unterquert worden. Nördlich des Passes sollte der Kanal in den Vorderrhein münden und nach dem Zusammenfluss von Vorder- und Hinterrhein die ursprünglich geplante Trasse benutzen. Eine Alternativvariante der Tessiner sah vor, über die Flüsse Tessin und Moësa den San Bernardino zu erreichen und diesen zu unterqueren. Alternativ dazu wurde auch der Gotthardpass als Weg der Alpenquerung in Erwägung gezogen. Die Strecke wäre in diesem Fall vom Lago Maggiore über den Vierwaldstättersee nach Basel verlaufen.

Das Interesse für das Projekt und den Bau eines Alpenquerkanals war seinerzeit nicht nur in Italien und dem Tessin gross, sondern auch in Deutschland. Der Berliner Königliche Baurat Max Contag bescheinigte Caminadas Projekt in einem Gut-



Herman Sörgel (1885–1952).

achten die Realisierbarkeit. Angesichts der damaligen Bedeutung der Binnenschifffahrt und des grossen Einzugsgebietes eines solchen Alpenquerkanals hätte dieser mit einer guten Auslastung rechnen können. Er hätte den Weg von den Rheinhäfen zum Mittelmeer um einiges abgekürzt, auch wäre der Weg von den Donauhäfen zum Mittelmeer und zum Atlantik erheblich verkürzt worden. Die Konkurrenz der Eisenbahn war aber schliesslich doch zu gross.

#### Quellen:

[https://de.wikipedia.org/wiki/Schiffahrtskanalprojekte\\_in\\_den\\_Alpen](https://de.wikipedia.org/wiki/Schiffahrtskanalprojekte_in_den_Alpen)

[https://de.wikipedia.org/wiki/Pietro\\_Caminada](https://de.wikipedia.org/wiki/Pietro_Caminada)  
A. Siegfried: Steigende Pegel (2016)

## Atlantropa

Der Name Atlantropa stand für «Festland am Atlantik». Der Münchner Architekt Herman Sörgel wollte einen neuen Superkontinent schaffen: «Europa und Afrika sollen mit ihren Landgebieten zusammenwachsen und damit Atlantropa zu einem Erdteil der Zukunft machen.» Die brennenden Probleme nach dem 1. Weltkrieg sollten mit Atlantropa gelöst werden: die Landknappheit, die politischen und sozialen Spannungen bis hin zur neuerlichen Kriegsgefahr, die Arbeitslosigkeit und die Armut. Zudem sollte der Gibraltar-Staudamm jährlich 50'000 Megawatt Strom produzieren.

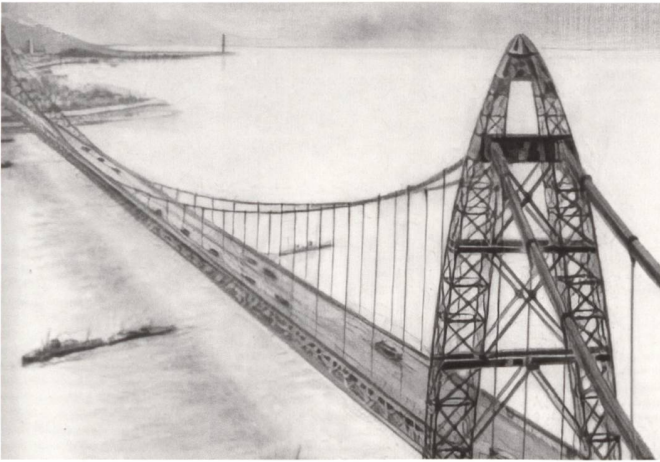
Das Konzept basierte auf der Beobachtung, dass ständig Wasser aus dem Atlantik und dem Schwarzen Meer in das Mittelmeer strömt, da dort mehr Wasser verdunstet, als seine Zuflüsse ausgleichen. Durch den Bau eines Staudamms sollte dieser Zufluss einerseits verringert werden, um zur Neulandgewinnung den Meeresspiegel abzusenken, andererseits sollte der Restzufluss zur Stromerzeugung mittels Wasserkraft genutzt werden. Das Projekt umfasste auch die Bewässerung der Sahara und nach späteren Plänen auch des Kongobeckens.

Zahlreiche Architekten und Ingenieure und selbst Albert Einstein interessierten sich für Sörgels Pläne. Der Schweizer Ingenieur Bruno Siegwart gehörte zu den wichtigsten Mitstreitern Sörgels und begleitete in



Atlantropa-Projekt 1932 (Archiv Deutsches Museum, München).





Hängebrücke zwischen Sizilien und Tunis nach der Absenkung des Mittelmeers.



«Cityblöcke». Kolorierte Kohlezeichnung von Peter Behrens (1868–1940) und Alexander Popp (1891–1947).

den 1920er-Jahren die ersten Sondierungen an der Meerenge von Gibraltar. Sie entschieden sich nicht für die schmalste Stelle, sondern für die circa 20 Kilometer westlich davon gelegene flachste. Nach Sörgels Aufzeichnungen sollte der Staudamm 300 Meter hoch, das Fundament 2,5 Kilometer breit sein. Die Bauzeit wurde mit zehn Jahren veranschlagt. In vier Schichten sollten je 200'000 Arbeiter eingesetzt werden. Ungeklärt blieben die logistischen Probleme bei der Baumaterialbeschaffung und dem Arbeitertransport sowie die ökologischen Auswirkungen. Weil durch die Absenkung des Mittelmeers sämtliche Hafenstädte von Akko bis Venedig weit ins Hinterland geraten wären, entwarfen namhafte Architekten wie Mies van der Rohe futuristische Neu-

städte. Für Venedig plante Sörgel einen Staudamm und einen künstlichen See, der die Lagune vor dem Austrocknen bewahren sollte. Der Staudamm in einer Entfernung von etwa 30 Kilometer sollte vom Campanile nicht mehr sichtbar sein, so dass der ursprüngliche Charakter Venedigs erhalten geblieben wäre.

Den Nationalsozialisten war Sörgels Utopie ein Dorn im Auge. 1936 entstand der Propagandafilm gegen das Projekt: «Ein Meer versinkt». Während und nach dem 2. Weltkrieg verfolgte Sörgel das Projekt weiter, auch mit Unterstützung des Schweizer Schriftstellers John Knittel. 1952 wurde Herman Sörgel auf dem Fahrrad von einem Auto angefahren und starb. In Dokumentationen und Romanen lebt das Projekt weiter.

### Quellen:

Wikipedia: <https://de.wikipedia.org/wiki/Atlantropa>

Michel Morales Atlantropa-Doku: [www.youtube.com/watch?v=OMCQqpY-dqg](https://www.youtube.com/watch?v=OMCQqpY-dqg) (2016)

SRF Kontext: [www.srf.ch/kultur/gesellschaft-religion/utopie-atlantropa-wie-ein-gigantischer-staudamm-die-welt-retten-sollte](https://www.srf.ch/kultur/gesellschaft-religion/utopie-atlantropa-wie-ein-gigantischer-staudamm-die-welt-retten-sollte) (2021)

Christoph Keller: Afrika fluten (2023)

Matthias Lohre: Der kühnste Plan seit Menschengedenken (2021)

John Knittel: Amadeus (1939)

Thomas Glatthard

Stutzstrasse 2

CH-6005 Luzern

[thomas.glatthard@hispeed.ch](mailto:thomas.glatthard@hispeed.ch)



Topnet Live

## GNSS – Positionierungsdienst

Topnet Live ist ein europaweit nutzbarer Zugang zum GNSS-Echtzeitreferenznetz für hochwertige Korrekturen aller aktuell verfügbaren Satellitensysteme. Er ist mit Rovern aller Hersteller nutzbar, die Netzwerkkorrekturen unterstützen.

## FIELDWORK

Maschinenkontroll- und Vermessungssysteme

Bleichelstrasse 22, CH-9055 Bühler, [www.fieldwork.ch](http://www.fieldwork.ch)

**TOPCON**  
AUTHORIZED DEALER