

Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 31 (1939)
Heft: 10

Artikel: Grossschiffahrtsstrasse Schweiz-Adriatisches Meer
Autor: Beretta, Mario
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-922211>

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: 19.02.2026

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

essamento della nostra Associazione per questo lato del problema idrico. Non è precisamente questione da trascurare, quando l'esperienza e le condizioni ambientali ci ammoniscono diversamente, specie nei riguardi delle popolazioni rurali. Ragioni economiche ed igieniche richiamano la nostra attenzione, sulla captazione e condotta delle acque potabili per le quali troppo spesso fa difetto la necessaria consulenza e competenza tecnica.

Giunti al termine della nostra esposizione, che toccò fugacemente gli aspetti della economia delle acque del C. Ticino, ci sia consentito formulare il voto, che da questo congresso parta l'incitamento per una sempre maggiore comprensione e un sempre migliore affiatamento fra le nostre associazioni e le Autorità confederali, nell'interesse dell'economia generale ed in particolare dell'economia idrica della patria svizzera.

Großschiffahrtsstrasse Schweiz-Adriatisches Meer

Mitteilung von Dr. Mario Beretta, Mailand, zum Schweizerischen Wasserwirtschaftstag in Zürich, 1. Juli 1939.

Hochverehrte Versammlung!

Am 26. Juni 1914 hatte ich die Ehre, am ersten Schweizerischen Schiffahrtstag in Bern teilzunehmen.

Die liebenswürdige Einladung des Präsidenten der Associazione Ticinese gibt mir willkommene Gelegenheit, den heutigen Kongress mit meinen neuesten Studien über die Großschiffahrtsstrasse zwischen Lago Maggiore und Adriatischem Meer bekannt zu machen.

Ein alter, amtlicher Entwurf besteht für eine «Schiffahrtsstrasse zwischen Venedig und Mailand», an dem auch ich seit dem Jahre 1910 mitgearbeitet habe. Ich habe persönlich die wirtschaftlichen und technischen Vorarbeiten für die Schiffahrtsstrasse und die Entwürfe für die Häfen redigiert. Mit der Konstruktion derjenigen von Mailand und Cremona begann man schon vor 1923.

Heute ist dieser Entwurf «Mailand-Venedig» jedoch veraltet und von den Ereignissen und neuern Studien überholt. Er hat vor allem einen grossen Fehler, und zwar den, dass der im Süden Mailands gelegene Hafen wegen seiner Eigenschaft als «Kopfstation» den Schiffahrtsweg beendet.

Es wäre deshalb sehr schwierig und kostspielig, den Schiffahrtsweg im Norden Mailands bis zum Lago Maggiore zu verlängern.

Ich habe in den letzten Jahren von neuem das ganze Problem untersucht und es erweitert zu einer «Großschiffahrtsstrasse Schweiz-Adriatisches Meer», die anschliesst an das Netz der europäischen Verkehrslinien, die an die Schweiz grenzen.

Obwohl Mailand immer ein Zentrum von grosser Bedeutung für diesen Schiffahrtsweg war und es sein wird, so darf es doch nicht einziger und letzter Zweck dafür sein.

Meine technischen und wirtschaftlichen Vorarbeiten haben mich davon überzeugt, dass es weit zweckmässiger wäre, den Kanal direkt durch das im Norden und Osten gelegene Industriegebiet von Mailand zu führen, ihn im Osten bis Triest, im Westen bis Turin zu verlängern und mit den Alpenseen besonders dem Lago Maggiore zu verbinden, so dass der Endhafen im Kanton Tessin sein würde.

Dieser *Tessiner Hafen* würde drei wichtige Aufgaben erfüllen.

Erstens: er würde direkter *Umschlaghafen* für Güter und diene nicht nur dem Verkehr zwischen der Schweiz und Oberitalien von Turin bis Triest, sondern auch dem Verkehr zwischen der Schweiz und den Meeren neben den Schiffahrtswegen der Rhone und des Rheines.

Dieser Hafen ermöglichte ferner den Transport vieler Güter zwischen Italien und Ostfrankreich, Belgien, Holland, den nordischen Staaten und Westdeutschland, der

auf dem Wasserweg im Basler Hafen und den andern Endhäfen der Schweiz, die an das europäische Wasserstrassennetz angeschlossen sind, konzentriert und durch die Schweizerischen Bundesbahnen vermittelt wird.

Die durch die Alpen zum Tessiner Hafen führenden Zugangswege (Strassen und Eisenbahnen) müssten zu diesem Zwecke verstärkt werden.

Zweitens würde der Tessiner Hafen ein *Handelshafen*, der der Aufspeicherung von Rohstoffen, wie Getreide, Holz, Kohlen, Petroleum usw. diene.

Drittens wäre es möglich, im Tessiner Tale, unterhalb Bellinzona, einen grossen *Industriehafen* anzulegen, wie es zum Beispiel in Deutschland mit seinen grossen Industriehäfen der Fall ist.

Der Kanton Tessin, dem solche Industriezentren fehlen, würde dadurch sicherlich grossen wirtschaftlichen, sozialen und finanziellen Vorteil ziehen.

* * *

Meine neuen Entwürfe für eine Großschiffahrtsstrasse *Schweiz-Adriatisches Meer* (für Lastschiffe von rund 600–800 Tonnen Tragfähigkeit) sehen zwei Linienführungen vor.

Erstens einen Kanal «Pedemontano» direkt vom Lago Maggiore bis Turin und bis Venedig.

Er nimmt auf seiner mittleren Strecke den Kanal Adda-Mincio (Entwurf Dabbeni) auf. Dieser letztere ist, schon seit vielen Jahren, Gegenstand der Untersuchung durch die «Società del Canale Pedemontano».¹

Käme der Kanal «Pedemontano» zur Ausführung, so würde die Entfernung von Locarno bis Venedig 403 km mit 31 Schleusen betragen. Die Kosten beliefen sich auf 1800 Millionen Lire.

Meine Entwürfe befassen sich mit Querschnitten und Krümmungen der Hauptwasserstrassen, Schleppzugschleusen, langen Haltungen ohne Strömung, elektrischem Schiffszug (7–10 km in der Stunde), modernen Handels- und Industriehafenbecken und so weiter; kurz und gut, mit Kanälen nach dem Typus der modernen deutschen Hauptwasserstrassen.

Den Bau der untern Strecke des Kanals «Pedemontano» von Mincio bis Venedig könnte man vorläufig unterlassen und sich statt dessen der Benützung des Kanals Lago di Garda – Adriatisches Meer («Canale Mussolini») bedienen, den die italienische Regierung schon zu bauen begonnen

¹ Deren Präsident, Herr Ingenieur Faccanoni, der leider verhindert war, zum Kongresse zu kommen, mich mit seiner Vertretung und der Überbringung seiner herzlichsten Grüsse beauftragt hat.

hat, und der ein wahrer Seitenkanal zum Unterlauf des Po ist. Dies würde eine Ersparnis von etwa 500 Millionen Lire für die Baukosten, jedoch einen Umweg von vielen Kilometern bedeuten.

Die zweite in meinem neuen Entwurf vorgesehene Linienführung betrifft eine Wasserstrasse «Padana»², die als Voraussetzung die Schaffung eines Kanals hätte vom Lago Maggiore bis nach Cremona am Po (162 km), ferner den talwärts ab Cremona auf einer Strecke von 257 km regulierten Po und endlich die schon bestehenden Kanäle zwischen Po und Venedig. Die letzteren Kanäle bedürfen allerdings sehr der Verbesserung.

Bei dieser Linienführung wäre die Wasserstrasse Locarno-Venedig etwa 540 km lang, mit 34 Schleusen. Die Kosten betrügen 1500 Millionen Lire, einschliesslich 500 Millionen Lire für den Ausbau des Po auf Niedrigwasser, von der Addamündung talwärts³.

* * *

Ich bedaure sehr, dass ich Ihnen (da die Zeit dafür zu knapp war) keine erschöpfende gedruckte Broschüre über meine Schifffahrtsprojekte vom Lago Maggiore bis Venedig habe vorlegen können.

Ich bin jedoch dem verehrten Präsidium sehr dankbar dafür, dass es mir in so liebenswürdiger Weise gestattet, Ihnen diesen kurzen, improvisierten Ueberblick über die Materie geben zu dürfen.

Leider finden meine Pläne in Italien von interessierter Seite (z. B. den Eisenbahnen und dem Hafen von Genua)

manchen Widerstand. Ich bin aber fest davon überzeugt, dass sie für mein Vaterland und für Ihr Land von grossem Interesse sind.

Zum Beweise dafür will ich nur daran erinnern, dass Basel 828 km von Rotterdam entfernt ist, Genf von Marseille ungefähr 580 km. Locarno würde mittelst eines Grossschifffahrtsweges ungefähr 403 km vom Mittelmeer entfernt sein; eines Schifffahrtsweges von erstklassiger Konstruktion und erstklassiger Anlagen, der Frachtpreise ermöglichen würde, die die Hälfte, ja sogar ein Fünftel der gegenwärtigen Eisenbahnfrachtgebühren betrügen.

Die italienische Regierung wird eine Wasserstrasse Venedig-Mailand-Lago Maggiore sicherlich ausführen, wie sie ja die technischen Einrichtungen und Ausrüstungen Italiens auf fast allen Gebieten des nationalen Lebens fast vollständig erneuert hat.

Ich bin überzeugt, dass die Regierung des Kantons Tessin sich der Wichtigkeit dieses Problems bewusst ist, da sie schon ihr Mitglied, Ing. Forni, mit gründlichem Studium beauftragt hat.

Zum Schluss erlaube ich mir den Wunsch auszudrücken, dass nicht nur die Associazione Ticinese, sondern auch die ganze Schweiz sich für dieses Werk interessieren möge, das beiden Ländern bestimmt zu grossem Vorteil gereichen wird.

² S. «Die Rheinquellen» Nr. 10, Oktober 1938: M. Beretta, Binnenschifffahrt Langensee-Po. «La Navigation du Rhin», Strasbourg, Nr. 8, Aug. 1939: M. Beretta, Etudes pour une voie navigable de la Suisse à l'Adriatique.

³ S. «Die Rheinquellen» Nr. 8, August 1939: M. Beretta, Der Ausbau des Po auf Niedrigwasser.

Wasser- und Elektrizitätsrecht, Wasserkraftnutzung, Binnenschifffahrt

Steuerabkommen in Wasserrechtskonzessionen

Der Prozess der A.-G. Kraftwerk Wäggitäl c. Kanton Schwyz.

(Von unserem Bundesgerichtskorrespondenten)

Die Kammer für Verwaltungssachen des Bundesgerichtes hatte sich am 21. September 1939 mit dem Steuerkonflikt zu befassen, der zwischen der A.-G. Kraftwerk Wäggitäl einerseits, dem Kanton Schwyz und dem Bezirk March andererseits entstanden war, und in welchem es sich darum handelte, ob der Kanton Schwyz ein Steuerprivileg, das er dem Kraftwerk konzessionsgemäss eingeräumt hatte, von sich aus abändern kann, nachdem seine Steuergesetzgebung eine andere geworden ist.

Als nämlich in den Jahren 1916/18 die Vertreter der *Elektrizitätswerke des Kantons und der Stadt Zürich* sowie der *Nordostschweizerischen Kraftwerke* mit den zuständigen schwyzerischen Bezirks- und Kantonsbehörden über die Verleihung der Konzession zur Ausnützung der *Wäggitäler Aa* unterhandelten, nahmen die Konzessionsbewerber in allen Verhandlungen den Standpunkt ein, dass für die Wasserkraftsteuern und die sonstigen Steuerleistungen des Werkes bestimmte Pauschalbeträge zu vereinbaren seien, da es jenen sonst nicht möglich sei, über die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens und seine Ausführbarkeit ins Klare zu kommen. Dabei brachten sie auch deutlich zum Ausdruck, dass es sich nicht bloss um eine temporäre Festsetzung des Steuerbetrages handeln könne, sondern um eine für die ganze Konzessionsdauer von 100 Jahren berechnete Begrenzung auf einen festen Betrag. Als Ergebnis dieser Verhandlungen wurde dann in die

vom schwyzerischen Kantonsrat genehmigte Wäggitäler-Wasserrechtskonzession vom 20. Januar 1918 als § 15 folgende Bestimmung aufgenommen:

«Falls die Konzessionsinhaber Gemeinwesen sind, haben sie ... einen *festen Steuerbetrag von jährlich Fr. 55 000* zu entrichten, dessen Verteilung unter Kanton, Bezirk und Gemeinden (Innerthal, Vorderthal, Schübelbach und Galgenen) den Schwyzer Behörden überlassen bleibt. Die Elektrizitätswerke von Stadt und Kanton Zürich und die Nordostschweizerischen Kraftwerke werden als Gemeinwesen anerkannt.» (Im Zusammenhang mit einem andern Rechtsstreit ist dann im Jahre 1926 diese steuerliche Pauschalleistung durch *Vergleich* vor Bundesgericht auf Fr. 80 000 *erhöht* worden.)

Nachdem dann im Dezember 1936 im Kanton Schwyz erstmals durch ein neues Steuergesetz eine Erwerbssteuer eingeführt worden war, teilten die schwyzerischen Fiskalbehörden dem Kraftwerk mit, dass es dieser neuen Steuer unterstellt sei und für das Jahr 1937 als Erwerbssteuer Fr. 559 500 zu bezahlen habe. Gegen diese Besteuerung reichte die A.-G. Kraftwerk Wäggitäl beim Bundesgericht eine Klage ein, mit dem *Rechtsbegehren*: «Es sei festzustellen, dass der Kanton Schwyz, der Bezirk March und die beteiligten Gemeinden *nicht berechtigt* sind, von der Klägerin während der Dauer der Konzession *über den vereinbarten Betrag von Fr. 80 000 hinaus* Steuern zu erheben, und dass daher eine Besteuerung gemäss dem neuen Steuergesetz vom 27. Oktober 1936 unzulässig sei.»

Der Kanton Schwyz beantragte Abweisung der Klage, indem er geltend machte, dass 1. derartige Steuerverein-