Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 16 (1940)
Heft: 17

Artikel: Grossschiffahrtsstrasse Schweiz-Adria?
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-757429

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: 06.08.2025

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

Großschiffahrtsstraße Schweiz-Adria?

FÜR DIE ZI GEZEICHNET VON EMIL EBNER

In der letzten Zeit hat das großangelegte Projekt der Wasserstraße Schweiz—Adria viel von sich reden gemacht. Für die Schweiz, und ganz besonders für den nach dem Süden orientierten Tessin wäre die Verwirklichung dieser Wasserstraße von nicht hoch genug einzuschätzender Bedeutung. Sie wäre — wenn dieser schöne Traum kein Luftschloß bliebe — der zweite Anschluß der Schweiz ans Weltmeer.

Zwei Linienführungen des Mailänders Dr. Mario Beretta stehen besonders im Mittelpunkt der Debatten. Die erste sieht einen Kanal «Pedemontana» vor; das heißt wörtlich «am Fuße der Berge», von Venedig bis Turin, mit Hauptanschluß am Lago Maggiore, der von Locarno bis Venedig 403 km mit 35 Schleusen betragen würde. Die Kosten beliefen sich auf 1800 Millionen Lire. Dieses Projekt, das eindeutig auf eine Verbindung mit der Schweiz zielt, hat jedoch gegenwärtig wenig Aussicht auf Erfolg, da die italienische Regierung die schon geschaffenen Kanäle zwischen Po und Venedig sowie die schon gemachten Ausgaben für Po-Korrekturen auszunützen gedenkt.

Und damit wären wir bei der zweiten Linienführung Dr. Berettas: der Wasserstraße «Padana» oder der «Po-Ebene», 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. Bei dieser Linienführung wäre die Wasserstraße Locarno—Venedig etwa 540 km lang, mit 38 Schleusen. Die Kosten betrügen 1500 Millionen Lire, einschließlich 500 Millionen für den Ausbau des Po auf Niedrigwasser von der Adda-Mündung talwärts.

Wo wird sich der Mailänder Hafen befinden? Um diese Frage dreht sich in der Hauptsache die «Flußpolitik». Einen Hafen im Süden von Mailand, wie bisher vorgesehen, kann man sich eben nur als Endhafen einer Wasserstraße Venedig—Mailand vorstellen. Zwar käme er weitaus billiger, aber nicht nur daß damit die Wasserstraße Schweiz—Adria ins Wasser — oder vielmehr ins Trockene — fiele, auch für Italien hätte er nur wenig Wert, da die zahlreichen lombardisch-piemontesischen Industriezentren, das bedeutendste Industriegebiet Italiens, östlich, nördlich und nordwestlich von Mailand liegen.

Eine Großschiffahrtsstraße Schweiz—Adria, ein Tessiner Hafen bei Locarno oder gar bei Bellinzona, welch wunderbare Zukunftsmusik! Der Hafen würde direkter Umschlagshafen sein, dem Handelsverkehr zwischen der Schweiz und den Meeren neben den Schiffahrtswegen der Rhone und des Rheins dienen, den billigen Transport vieler Güter, die für Eisenbahntransport nicht in Frage kommen, zwischen den europäischen Ländern ermöglichen; er würde ferner ein Handelshafen sein, der zur Aufspeicherung von Rohstoffen geeignet wäre. Außerdem würde er die Gegend für eine große Anzahl neuer Industrien eröffnen, die zweifellos der gesamten schweizerischen Wirtschaft zugute kämen. Unserem Tessin würde durch die Verwirklichung der hier dargestellten Wasserstraße Schweiz—Adria großer wirtschaftlicher, sozialer und finanzieller Vorteil erblühen. Doch nicht nur ennet dem Gotthard möge man sich für dieses Werk interessieren, jeder einzelne von uns, wir alle sind an der Entscheidung dieser Frage beteiligt.

Voie navigable Suisse-Adriatique?

C'est un projet, un grand projet, mais qui, hélas, n'est pas près de se réaliser. Cependant, on en a parlé, et si un jour, ce rêve devenait une réalité, ce serait pour notre pays, pour le Tessin plus particulièrement, d'une importance que l'on ne saurait sous-estimer. Le dessin ci-contre donne un aperçu de deux projets, dus au Dr Beretta de Milan. Le premier de ceux-ci nous montre le tracé d'un canal Venise-Turin, avec raccordement principal au lac Majeur. Cette voie, comme l'indique son nom «Pedemontana», longerait le pied des montagnes, serait d'une longueur totale de 403 km. et nécessiterait la construction de 35 écluses. Ce projet ne rencontre pas beaucoup de partisans, le gouvernement italien ayant déjà entrepris des constructions de canaux entre le Pô et Venise et des travaux de correction du cours du Pô devant s'effectuer sous peu. Le prix approximatif serait de 1800 millions de lires. Quant au second projet, qui sur notre schéma porte la dénomination de «Padana», il consisterait en la construction d'un canal du lac Majeur à Crémone sur le Pô (162 km.), de là, il suivrait la vallée, utilisant le lit du Pô régularisé, pour finalement emprunter les canaux déjà existant entre le Pô et Venise. Cette voie Locarno-Venise, d'une longueur de 540 km., nécessiterait 38 écluses et reviendrait à 1500 millions de lires. Mais cette solution, si elle nous satisfaisait, soulèverait, et c'est là le point délicat, la question de l'emplacement du port de Milan ; ce port construit, le tronçon jusqu'à la Suisse risquant, pour des raisons politiques et industrielles, d'être abandonné. Néanmoins, ces difficultés vaincues, il est facile d'imaginer les avantages incontestables, dont bénéficierait notre pays : un port à Locarno ou à Bellinzone, tête d'une voie navigable de la Suisse à la mer, permettant un trafic commercial rapide et direct. Quel beau projet d'avenir!