

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: 11.01.2026

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



Großschiffahrtsstraße Schweiz-Adria?

FÜR DIE ZEIT GEZEICHNET VON EMIL EBNER

In der letzten Zeit hat das Großangeleute 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 Mailänder Dr. Mario Beretta stehen besonders im Mittelpunkt der Debatten. Die erste sieht einen Kanal «Pedemontana» vor; das bedeutet einen Fluss «Fluss der Berge», von Varese bis Turin mit Hauptzuflüssen aus dem 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 Korrekturen auszunützen gedenkt.

Und dann kommt wir bei der zweiten Linie, welche Beretta 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 regulierte Po und endlich die schon bestehenden Kanäle zwischen Po und Venedig. Bei dieser Linienführung wäre die Wasserstraße Locarno-Venedig etwa 540 km lang, mit 50 Schleusen. Die Kosten beliefen sich auf 1000 Millionen Lire, wobei zusätzlich 500 Millionen für den Ausbau des Po auf Niedrigwasser 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 — fele, auch für Italien hätte er nur wenig Wert, da die zahlreichen lombardisch-piemontesischen Industriezen-

treten das Industriezentrum Italiens, nämlich nordöstlich und nordwestlich von Mailand liegen.

Eine Großschiffahrtsstraße Schweiz-Adria, welch wunderbare Zukunftsmusik! Der Hafen würde direkter Umschlagshäfen sein, dem Handelsverkehr zwischen der Schweiz und den Meeren neben den Schiffahrtswegen der Rhone und des Rheins die Linienführung wäre die Wasserstraße Locarno-Venedig, einen billigen Transport vieler Güter, die für Europa von großer Bedeutung sind, könnten zwischen den europäischen Ländern ermöglicht; 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 kultureller Nutzen erhöhen. Doch nicht nur erneut dem Gotha! 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 devient réalité, il sera de grande importance pour la Suisse. Le dessin ci-dessous donne un aperçu de deux projets dus à Dr Beretta de Milan. Le premier de ceux-ci nécessiterait une construction de 1800 millions de lires. Le second, plus important, portera le nom de «Padana». Il est destiné à la construction d'un canal de lac Majeur à Cremona, et de 257 km de longueur, et il devra être régularisé, pour finalement emprunter les canaux déjà existants entre le Po et Venise. Cette voie Locarno-Venise, d'une longueur de 540 km, nécessiterait 30 écluses et coûterait 1000 millions de lires. Mais son succès ne nous satisfait pas, soutiendrait-il, et c'est là le point délicat, la question de l'emplacement du port de Milan ; ce port devra être le tronçon jusqu'à la baie romaine pour ces marchandises et le port de Bellinzona sera abandonné. Néanmoins, ces difficultés vaincues, il est facile d'imaginer les avantages incontestables, dont bénéficierait notre pays : un port à Locarno ou à Bellinzona, fété d'une voie navigable de la Suisse à la mer, permettant un trafic commercial rapide et direct. Quel beau projet d'avenir!