

**Zeitschrift:** Neue Schweizer Rundschau  
**Herausgeber:** Neue Helvetische Gesellschaft  
**Band:** 9 (1941-1942)  
**Heft:** 10

**Artikel:** Die Wasserstrasse : Venedig - Langensee - Locarno  
**Autor:** Beretta, Camillo  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-759618>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 01.04.2025

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

## Die Wasserstrasse Venedig — Langensee — Locarno

Von Camillo Beretta

**D**er Bau einer Wasserstrasse, welche die Schweiz mit dem Mittelmeer verbindet, ist nicht nur eines der wichtigsten Projekte, die die Eidgenossenschaft beschäftigen, sondern auch eines der ältesten, da es schon viele Jahre vor dem ersten Weltkrieg Gegenstand von Studien und Erörterungen in der Öffentlichkeit war. Damals traten ausser der Locarneser, unter der Führung des verstorbenen Ingenieurs Giovanni Rusca, auch viele Persönlichkeiten aus dem ganzen Kanton für die Verwirklichung dieses Projektes ein, dessen grosse Vorteile für den Kanton Tessin schon damals klar erkannt wurden.

Um das Projekt wurde es erst im Jahre 1925 wieder stiller, als die auf Tessiner Anregung hin entstandenen internationalen Studienkomitees wieder aufgelöst wurden. Die einzige Stelle, die noch bis vor wenigen Jahren die politische und wirtschaftliche Bedeutung eines solchen Projekts unermüdlich verfocht, war im Kanton Tessin die „Tessiner Vereinigung für Wasserwirtschaft“.

Erst im April 1940 bildete sich in Locarno die Vereinigung „Locarno-Venedig“, die sich das Ziel setzte, für den Bau einer modernen internationalen Wasserstrasse von der Adria nach Locarno zu werben. Diese Wasserstrasse soll im eigenen Bett verlaufen, also keine Flüsse benützen, und für Wasserfahrzeuge von 600 Tonnen das ganze Jahr benutzbar sein und in Locarno einen End- und Freihafen erhalten.

Als die erwähnten Studienkomitees aufgelöst und das Projekt den zuständigen korporativen Aemtern übergeben wurde, bestand über die Wasserstrasse von der Adria zum Langensee zwischen der Schweiz und Italien noch keinerlei Vereinbarung. Verhandlungen zwischen den Regierungen beider Länder wurden

erst im Jahre 1941 aufgenommen; auch die wichtigen Beschlüsse des italienischen Ministerrates über den Bau einer Wasserstrasse durch die Po-Ebene datieren erst von diesem und vom Ende des vorhergehenden Jahres. Diese Verzögerung konnte beim Publikum den falschen Eindruck erwecken, als hätten beide Regierungen am Projekt kein grosses Interesse und als sei dieses nur von untergeordneter politischer und wirtschaftlicher Bedeutung; sie war aber von Nutzen insofern als das Projekt nunmehr ganz anders angepackt wird und die Lösung, die heute zur Ausführung kommt, aus dieser Wasserstrasse bei weitem die modernste in Europa machen wird. Die Vorteile, die sie der Schweiz und Italien bietet, was den Warenverkehr nach und von Uebersee, zwischen den beiden Ländern und den Transitverkehr betrifft, sind unabschätzbar. Für Italien ist diese Wasserstrasse darüber hinaus ein wirksames wirtschaftliches und politisches Werkzeug für die Durchdringung Mitteleuropas, wo sein Einfluss noch lange nicht der ist, der ihm gebührt.

\* \* \*

Um das schweizerische Interesse an der Verwirklichung dieser Wasserstrasse durch die Po-Ebene, die von Italien trotz des Krieges in Angriff genommen wurde, besser zu beleuchten, soll hier das Projekt in seinen wesentlichen Zügen kurz dargestellt werden. Dabei werden wir uns auf die Wasserstrasse beschränken müssen, die in Italien den Namen *Grande Idrovia Padana* (Grosse Potal-Wasserstrasse) führt, und das komplizierte Binnenschiffahrtsnetz Norditaliens unerwähnt lassen, obschon es von der grössten Bedeutung für die richtige Auswertung jener Hauptverkehrsstrasse sein wird.

Die halbstaatliche „Unione di navigazione interna dell'Alta Italia“, mit Sitz in Venedig, der die Verwirklichung des Projektes obliegt und deren Ingenieuren man die moderne Ausführung des Projektes zu verdanken hat, definiert die Grosse Potal-Wasserstrasse folgendermassen:

A) Der zwischen der Lagune von Venedig und Mantua in Bau begriffene Kanal und die auf dieser Strecke schon bestehenden Kanäle, die noch ausgebaut werden sollen. Der zwischen der Lagune und Mantua so entstandene Kanal, der das erste Stück der künftigen Wasserstrasse Adria-Schweiz bildet, wird

# IDROVIE DELLA VALLE PADANA

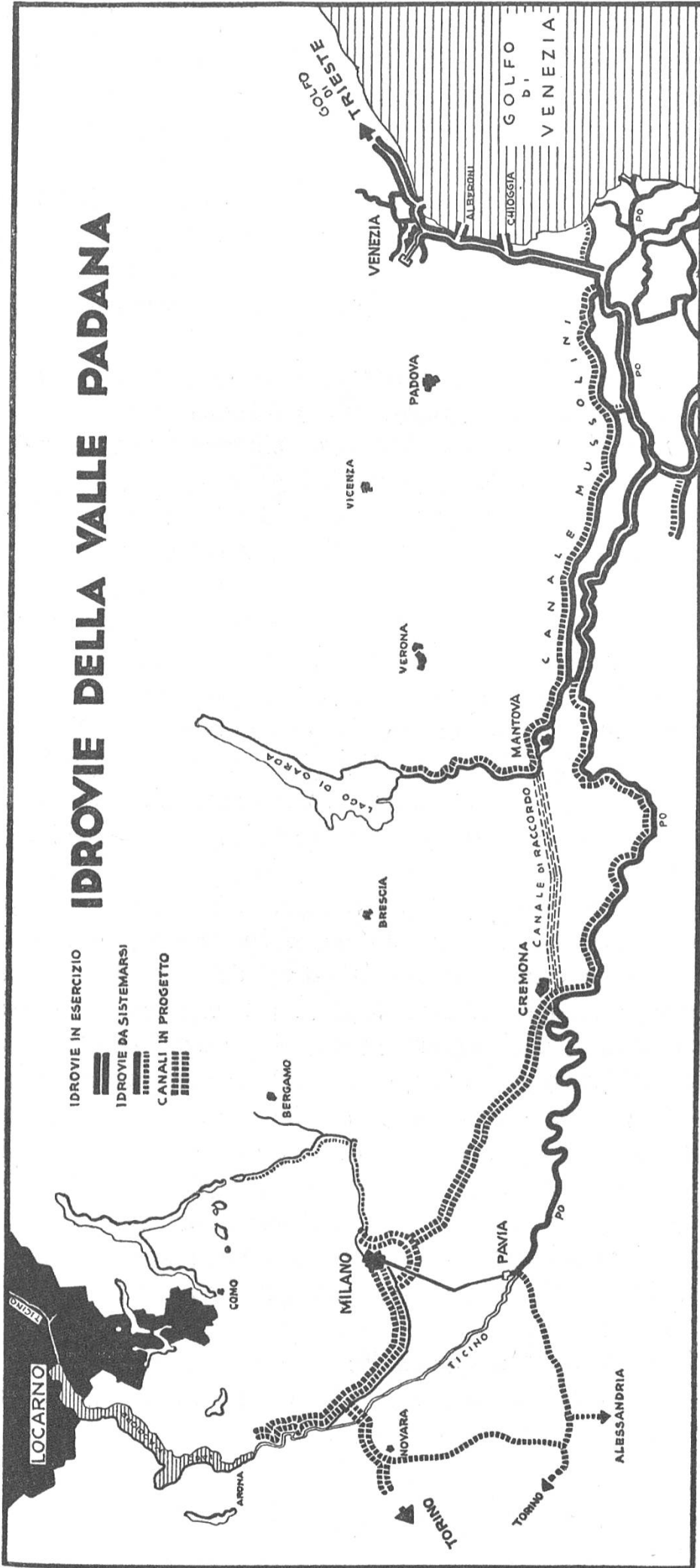
IDROVIE IN ESERCIZIO



IDROVIE DA SISTEMARSI



CANALI IN PROGETTO



den Namen Mussolini-Kanal führen, in Würdigung dessen, dass es des italienischen Staatschefs ausdrücklicher Wille war, dass der Bau dieses Kanals sofort in Angriff genommen werde;

B) der projektierte Kanal Turin-Turbigo (auf dem Kanal Mailand-Langensee)-Sesto Calende-Mailand-Cremona; sowie ferner (entgegen den Beschlüssen des Ministerrates, der eine Lösung Langensee-Mailand-Cremona-Po befürwortete):

C) ein neuer Verbindungskanal zwischen Cremona und Mantua, welcher der grossen Potal-Wasserstrasse überhaupt den Charakter eines modernen, im eigenen Bett verlaufenden Schifffahrtskanals verleihen wird. Dieser Kanal wird die Entfernung Venedig-Langensee um 35 Kilometer auf 450 verkürzen. Der Wasserlauf ist geringer, die Ufer nahezu gradlinig, ein einziger Fluss (der Oglio) ist dabei zu überqueren, was vermittelt eines Brückenkanals, an einer Stelle, wo der Oglio zwischen Deichen verläuft, bewerkstelligt wird. Der Verwendung des elektrischen Schiffszugs bieten sich geringere Hindernisse; die Schifffahrt kann während des ganzen Jahres in beiden Richtungen betrieben werden. Alle diese Vorteile werden wesentlich zur Vergrösserung des Warenverkehrs beitragen; die Frachtspesen werden sich niedriger stellen und die Fahrzeuge können besser ausgenutzt werden.

Dass die Beschlüsse des Ministerrates sich mit der massgeblichen Ansicht der erwähnten Unione nicht decken, ist der Oeffentlichkeit wenig bekannt; es ist aber nicht unwichtig darauf hinzuweisen. Es handelt sich dabei nicht um eine Meinungsverschiedenheit zwischen Fachleuten, die ungefähr gleich gute Lösungen vorbringen, sondern um nichts Geringeres als um die Frage, ob eine wirklich moderne, internationale, konkurrenzfähige Wasserstrasse zu den in Europa schon bestehenden gebaut werden wird, oder nicht. Ich werde auf diese entscheidende Streitfrage noch zurückkommen. Erst soll hier auf den Mussolini-Kanal hingewiesen werden, der in der Schweiz seiner genialen Ausführung wegen unbedingt besser bekannt werden sollte.

Der Warenverkehr zwischen Venedig und Chioggia wird inskünftig durch die Lagune vor sich gehen, die bereits für Wasser-

fahrzeuge von 600 Tonnen ausgebaut worden ist (dasselbe ist auch zwischen Venedig, Grado, Monfalcone und den Golf von Triest der Fall); hierauf wird er durch den Canale Bianco und den Canale del Tartaro, die zu diesem Zweck ausgebaut werden, ferner durch die zwei Seen von Mantua und einen Kanal parallel zum Mincio bis zum Gardasee gelangen. Der Anschluss Mantua-Gardasee soll hier kurz erwähnt werden, weil er sein Entstehen in erster Linie der Notwendigkeit verdankt, das schwierige Probleme des Hochwassers der Etsch zu lösen und die Bewässerungsbedürfnisse der Provinzen von Verona, Mantua und Rovigo besser zu befriedigen. Der vom Präsidenten des Flussbauamtes in Venedig, Ingenieur Luigi Miliani, vorgeschlagene Schifffahrtskanal, der im eigenen Bett verläuft, löst hier mit einem Schlage eine ganze Reihe der verwickeltsten Fragen.

Das Hochwasser der Etsch zu bändigen war seit Jahrhunderten ein schier hoffnungsloses Unternehmen; davor haben die königlich-kaiserlichen Ingenieure Maria Therasias und die des Königreiches Italien so gut versagt, wie die der alten Republik Venedig. Deiche, Schutzbauten, Aufforstungen und andere Vorkehrungen sind des Hochwassers der Etsch bisher nie Meister geworden. Ingenieur Miliani hat in seinem Buch „Etsch“ (erschieden in der Reihe der Veröffentlichungen: „Das Hochwasser der venezianischen Flüsse und die Mittel zu seiner Bekämpfung“) vorgeschlagen, einen Tunnel zu bauen, der bei Mori das Etschtal verlässt, unter dem Loppio-See verläuft und bei Torbole in den Gardasee mündet. Dieser Tunnel würde die Spitzen des Etschhochwassers bis zu 500 m<sup>3</sup> pro Sekunde abschneiden und aufnehmen. Die auf diese Weise im Seebecken aufgestauten Gewässer (es handelt sich um mehrere Millionen Kubikmeter) werden dem See durch Bewässerungskanäle mittels hydroelektrischer Anlagen wieder entzogen, sowie durch den vorhin erwähnten Schifffahrtskanal; womit sie den selben Gegenden, die vor den Ueberschwemmungen der Etsch stets in Gefahr waren, gebändigt wieder zugeführt werden.

Der Bau des Mussolini-Kanals wird auch während des Krieges ohne Einschränkung fortgesetzt; von den veranschlagten 400 Millionen Lire wurden bereits Arbeiten für 240 Millionen Lire vergeben, und man rechnet, dass der Kanal noch im Jahre 1943 fertig sein wird.

\* \* \*



Der Ministerrat sah als Ausgangspunkt der künftigen Wasserstrasse durch die Po-Ebene die Hafenanlagen von Cremona vor, und als Verbindungsweg von hier zur Adria den Po, sowie die ihm angeschlossenen Kanäle von der Adda-Mündung bis zum Meer.

Die obenerwähnte Unione hingegen befürwortet zwar ebenfalls eine Korrektur des Po zwischen den Mündungen der Adda und des Mincio, vertritt aber mit Entschiedenheit den Bau eines Kanals, der Cremona und Mantua — die ohnehin schon Endhäfen zweier grosser Kanäle sind — direkt miteinander verbindet. Dieser Kanal hätte die Länge von 55 Kilometern und ausser der oben, (unter C), erwähnten Vorteile hätte er auch den, ein einheitliches System des Wasserverkehrs herzustellen, während das Projekt des italienischen Bauamtes, das von Cremona bis zur Adria den Po benützt, eine gemischte Regelung vorsieht. Die Gründe, die für die Lösung der Unione sprechen, sind auch dem Laien verständlich, gar wenn man daran erinnert, dass der Po wegen der fortwährenden Wasserentzüge für Bewässerungszwecke nur während einer Zeit von durchschnittlich 150 Tagen im Jahre in der Lage ist, eine für den Verkehr von 600 Tonnenfahrzeugen ausreichende Wassermenge zu liefern. Dieses Gebrechen des Po wird von namhaften Technikern bestätigt, die ihre Rechnungen auf Grund der Messungen des Flussvermessungsamtes von Casalmaggiore vornahmen.

Der mittlere Querschnitt des Po, zwischen Adda- und Minciomündung, ist seit Jahren Gegenstand von Regulierungsarbeiten; es wird jedoch angenommen, dass noch mindestens zehn Jahre verstreichen werden, bis der Strom für die Schifffahrt benutzbar sein wird. So lange wird es nach Ansicht der Fachleute nämlich dauern, bis der Fluss sein eigenes, endgültiges, für die Schifffahrt massgebendes Bett gefunden haben wird. Dazu kommt, dass die Wassermenge des Flusses über kurzem noch einmal durch den grossen Bewässerungskanal von Boretto zur Adria verringert werden wird; dieser Kanal wird die Emilia mit einer Wassermenge von 100 Sekundenkubikmeter durchfliessen, und dabei kann niemand voraussehen, ob dies der letzte, für die Bewässerung der Emilia notwendige Wasserentzug bleiben wird. Andere Nachteile, wie das Hochwasser des Po und seiner Nebenflüsse, insbesondere der appenninischen, sollen hier gar nicht

weiter erwähnt werden; eines geht aus allem Gesagten klar hervor, dass eine italienische Wasserstrasse nach Mitteleuropa, die in ihrem Unterlauf den Po benützt, zum Wiederaufbau der europäischen Wirtschaft niemals das wird beitragen können, was die Politiker und die Wirtschaftsführer des Königreiches sich von dem Bau einer solchen Wasserstrasse versprechen.

Bei dieser Sachlage ist zu hoffen, dass die Schweiz während der bereits laufenden Verhandlungen nicht versäumen wird, von Italien den Bau eines einzigen und einheitlichen Kanals von Venedig nach Mantua, Cremona, Mailand, Langensee zu verlangen. Es ist dies die einzige Wasserstrasse, die mit sicherem Nutzen für die beiden beteiligten Länder den europäischen Warenverkehr in der Richtung Nord-Süd, sowie den Verkehr aus dem Fernen Osten und aus Ostafrika nach Mitteleuropa wird bewältigen und darum auch an sich ziehen können. Die Wasserstrasse „Venedig-Locarno“ wird Italien und uns nur dann von wirklichem Nutzen sein, wenn sie im eigenen Bett und unabhängig vom Wasserstand der Flüsse verläuft. Die Mehrkosten für die Strecke Cremona-Mantua, die auf 350—400 Millionen Lire veranschlagt werden, können der Verwirklichung des Projektes nicht ernstlich entgegengehalten werden.

\* \* \*

Die Merkmale des Kanals Venedig-Mailand-Turin-Langensee sind bekannt; sie waren schon Gegenstand von Vorträgen und Veröffentlichungen, darum soll hier nur kurz wiederholt werden, dass der Kanal auf seiner ganzen Länge eine Breite von 30 Metern, am Wasserspiegel gemessen, haben wird, womit der Verkehr in beiden Richtungen ermöglicht wird. Diese Breite verringert sich nur, wo besondere Bauten, wie Staubecken, Schleusen usw. es erfordern. Die Tiefe des Kanals beträgt überall gleichmässig 3 Meter, die mittlere Neigung 3 cm pro Kilometer, der Wasserfluss 5 Kubikmeter pro Sekunde.

Auf beiden Ufern werden zwei 5 Meter breite Strassen 70 cm über dem Wasserspiegel verlaufen, die dem Schiffszug dienen sollen. Auf der Strecke Turin-Turbigo ist der Bau von 8 Schleusen vorgesehen, auf der Strecke Mailand-Cremona werden es deren 10 sein. Die Anzahl der Schleusen auf der Strecke Mailand-Langensee ist noch nicht bekannt gegeben. Der Höhenunter-





schied zwischen Venedig und Langensee beträgt ungefähr 185 Meter, die Entfernung Locarno-Venedig etwas über 500 km.

Von der grossen Wasserstrasse sind in Bau begriffen: der Mussolini-Kanal und die Schleusenkammern in den Wehranlagen des Tessinflusses bei Miorina und Golasecca, die zusammen mit anderen im schweizerisch-italienischen Abkommen über die Regulierung des Langensees vorgesehen waren. Die Kosten für die gesamte Wasserstrasse werden von der Unione auf 2 bis 2,3 Milliarden Lire berechnet.

Die Interessenverbände, welche die Ausführung des Kanals Cremona-Mailand zu befürworten haben, sind bereits ins Leben gerufen; in Turin wird die Schaffung eines ähnlichen Verbandes angeregt, der sich mit dem Studium der Strecke Turin-Langensee, sowie des Baues eines Turiner Hafens beschäftigen soll.

Aus dem Gesagten geht hervor, dass der Bau einer Wasserstrasse von Venedig zum Langensee eine rein inneritalienische Angelegenheit ist und, was noch wichtiger ist, bereits ausser Frage steht. Das ganze Projekt wird unabhängig vom gegenwärtigen Krieg und den Lasten, die er dem italienischen Volk aufbürdet, weiter gefördert.

Der Bau anderer europäischer Wasserstrassen war hingegen noch immer von der Verständigung und der Zusammenarbeit verschiedener Staaten abhängig; er betraf jeweils nur Flüsse, die zwei oder mehrere Staaten durchfliessen. Der Bau des grossen Kanals durch die Po-Ebene wirft hingegen keine internationalen Fragen auf und ebensowenig ist er in Italien durch Rücksichten auf den Staatsbesitz behindert. Wie gross die Vorteile einer solchen rein nationalen Lösung eines internationalen Problems sind, wird jeder ermessen, der verfolgt hat, welche unendlichen Schwierigkeiten alle Binnenschiffsfragen verursachen, wenn mehrere Länder daran beteiligt sind. Die Reibereien und Streitigkeiten zwischen und in den Kommissionen, etwa bei der Regelung der Donau- oder der Rheinschiffahrt, nehmen kein Ende und dabei handelt es sich oft nur um reine Prestige- oder Rangfragen. Bleibt aber der Bau des Po-Ebene-Kanals, vor allem was die technische Seite anbelangt, eine rein inneritalienische Angelegenheit, so sind seine wirt-

schaftlichen und politischen Auswirkungen von grösster europäischer Tragweite und zwar nicht nur für Italien, sondern auch für die Schweiz und den Tessin.

\* \* \*

Der Krieg hat allen Schweizern, nicht nur unseren Staatsmännern, den Mangel an leistungsfähigen Verbindungen der Schweiz mit dem Meer eindringlich genug vor Augen geführt. Auf dem Rhein hat der für die Schweiz so lebenswichtige Verkehr überhaupt aufgehört; auch die Einstellung der Feindseligkeiten an der Westgrenze hat die vollständige Wiederaufnahme des Verkehrs zwischen Basel und Rotterdam nicht ermöglicht. Inwieweit die Hafenanlagen zerstört oder noch gebrauchsfähig sind, weiss vorläufig kein Mensch; unbeantwortet bleibt auch die Frage, ob nicht in Zukunft, infolge von internationalen Verwicklungen, mit neuen Einschränkungen der freien Schifffahrt auf diesem Strom gerechnet werden muss.

Wäre im September 1939 der Kanal durch die Po-Ebene schon betriebsfertig gewesen, er hätte uns und Italien unschätzbare Dienste geleistet; er hätte den Verkehr in den beiden Nord-Süd-Richtungen ungemein erleichtert; er hätte eine Entlastung der schweizerischen und italienischen Bahnen bedeutet, gerade in einer Zeit, wo auf dem europäischen Festland, wegen der Blockaden und Gegenblockaden, die Eisenbahn die Meerschifffahrt schlechthin ersetzen muss.

Gerade der Weltkrieg beweist, dass der Bau der Wasserstrasse Venedig-Langensee-Locarno nicht die geringste heikle Frage zwischen den beiden beteiligten Ländern aufwirft. Es bestehen zwischen der Schweiz und Italien auch keinerlei Grenzstreitigkeiten oder sonstige Differenzen, welche auf den Bau einer solchen Wasserstrasse ungünstig einwirken könnten. Die Beziehungen zwischen den beiden Ländern sind ausgezeichnet. Erwähnenswert ist auch, dass die Lombardei, Piemont und Emilien der Schauplatz bedeutender kriegerischer Ereignisse seit Jahrzehnten nicht mehr gewesen sind; internationale Streitfragen, die auf den Gegenden lasteten, die der Kanal durchziehen wird, gibt es keine. Und hinwiederum war die letzte Kriegshandlung diesseits der Alpen, die auch Italien berührte, der Alpenübergang Suworows, der mit seinen Russen nach Zürich zog...

Ausser den augenfälligen wirtschaftlichen Gründen, die dafür sprechen, dass die Schweiz mehr als nur eine Verbindung zum Meer erhalte, gibt es auch andere, nicht minder wichtige, dafür, dass unser Land für eine beschleunigte Lösung der europäischen Binnenschiffahrtsfragen eintrete.

In Erfüllung ihrer jahrhundertealten Aufgabe, zwischen den Völkern Mitteleuropas vermittelnd zu wirken, muss die Schweiz unbedingt alles in ihren Kräften Liegende tun, damit ihre Anschlüsse zum Mittelmeer, insbesondere an die italienischen Meere, verbessert werden.

Was einst die schweizerischen Alpenstrassen und heute die schweizerischen Eisenbahnen für den europäischen Verkehr bedeutet haben, das werden morgen die Kanäle, die Häfen und die sonstigen Anlagen wieder bedeuten, die wir den europäischen Wasserstrassen, die alle auf unser Land zustreben, zur Verfügung stellen werden.

Nehmen wir zum Beispiel Basel, eins der wichtigsten Wirtschaftszentren Europas. Ziehen wir von Basel nach Port-Said, dem Tor nach Ostasien, die kürzeste Verbindungslinie, so verläuft diese über Venedig, die Stadt, die jahrhundertlang der wichtigste Stapelplatz im Verkehr mit dem Fernen Osten gewesen ist. Ueber Venedig beträgt die Entfernung Basel-Port Said 3250 km; über Marseille 3700 km; über die Donau 5100 km und über Rotterdam 6900 km. Berücksichtigen wir ferner, dass der venezianische Hafen von Marghera jener grosse Industriehafen ist, der sich am tiefsten im Innern Europas befindet, dass er die Verkehrsstauungen der nordischen Häfen nicht kennt, keine Vereisungsgefahr, keine Ebbe und Flut; dass er überdies auf das Modernste ausgerüstet ist und nur darauf wartet, den grossen Verkehr zu bewältigen, der ihm von Mailand, Turin und umgekehrt zuströmen wird, sowie den internationalen Verkehr von und zum Langensee, so wird es wohl keinen Schweizer geben, der die Notwendigkeit und die Dringlichkeit der Arbeiten für die Verwirklichung dieses Projektes verkannte.

Dasselbe gilt übrigens für die Rhone, was den Verkehr nach Nordafrika betrifft, und wo Marseille der Meerhafen und Genf der schweizerische End- und Umladehafen wären.

Die Mittelmeerländer, sowie die Länder, die zunächst am Mittelmeer liegen, haben bisher unter einer Bevormundung von

Seiten der Seeschiffahrt gestanden, die dazu führte, dass z. B. das Oel aus dem Kaukasus und aus Iran, die Baumwolle aus Aegypten und Indien, das Getreide aus Russland und Rumänien über Rotterdam, den Rhein und Basel nach Genf oder Locarno geleitet werden mussten.

Dies sei hier nicht erwähnt, um örtliche Geltungstriebe unnötigerweise zu bewegen oder um einen Hafen gegen den anderen auszuspielen; es muss aber darauf hingewiesen werden, weil im wahren Interesse Europas in Zukunft dafür gesorgt werden muss, dass der Warenaustausch sich gerechter gestalte und der Verkehr natürlichere Wege einschlage, damit Platz an der Sonne für alle sei. Die Schweiz, die von allen Meeren und den lebenswichtigen Rohstoffen abgeschnitten ist, kann wie kein anderer Staat einleuchtende Gründe dafür vorbringen, dass sie sich einer Kundgebung europäischer Weitsicht anschliesst, durch welche ein freierer Verkehr auf den zweckmässigsten Wegen geschaffen wird. Diese zweckmässigsten Wege sind heute die durch den Fortschritt der Technik ermöglichten Wasserstrassen.

Noch tobt ausserhalb unserer Grenzen der Krieg. Zur Beendigung dieses Gemetzels können wir, die streng neutral bleiben wollen, nichts beitragen; wir können nur unsere menschliche Teilnahme und den geringen Ueberfluss, den wir haben, jenen zukommen lassen, die mehr leiden und hungern als wir. Aber deswegen sind wir nicht ganz zur Untätigkeit verdammt. Ja, wir sind sogar verpflichtet, an den Wiederaufbau Europas schon heute zu denken und zu wirken, selbst auf die Gefahr hin, dass wir uns einige Lasten damit aufbürden. Dann werden wir ein Recht auf ein eigenes Leben bewiesen haben. Wenn wir das unsere dazu beitragen, dass ein Werk wie dieses, das für den Wiederaufbau Europas so wichtig ist, verwirklicht werde, dann werden wir mit unseren Opfern bekräftigt haben, dass es nicht nur in unserem Interesse, sondern auch in dem Europas liegt, dass die Schweiz frei, unabhängig und unternehmend bleibe.

Es gibt kein zweites Land im Herzen Europas, das wie das unsere mit seiner geographischen Lage, seiner unversehrten industriellen Ausrüstung, seiner wirtschaftlichen Organisation und seiner unzweifelhaften Neutralität, sich besser eignete, End- und Umschlaghafen für die zu erwartenden europäischen Warenströme zu sein.

Noch viele Jahrhunderte werden die Schweizer sehen, wie aus den Alpen die drei grössten europäischen Ströme hervorgehen, verschiedenen Meeren zueilen, ferne Gegenden befruchten und wie ihre Gewässer, aus denen die Technik folgsame Werkzeuge gemacht haben wird, dem friedlichen Warenverkehr dienen, der aus anderen Kontinenten und aus dem unseren nach dem Mittelpunkt Europas strebt, um von hier nach allen Ländern wieder verteilt zu werden.

Ich bin überzeugt, dass die Zeiten vorbei sind, wo die Schweiz ihre wagemutigsten Söhne in ferne Länder schicken konnte, damit sie bei der Ausbeutung zurückgebliebener Gegenden mitwirkten. Auch werden die Sparvermögen unseres Volkes nicht mehr viel Gelegenheit haben, sich an fremden Werken des Fortschrittes und des Friedens zu beteiligen. Verhält es sich so, dann müssen wir für unsere Arme, unseren Erfindungsgeist, unser Geld, unsere Regsamkeit neue Tätigkeitsfelder, neue Aufgaben finden, schon damit das Mass unserer ehrgeizigen Bereitschaft und unserer unbeugsamen Zähigkeit erkannt werde. So viel Voraussicht zu zeigen, scheint mir heute die wichtigste Aufgabe der Schweizer, angesichts der morgen schon möglichen Verhältnisse.

Die Schweiz muss für Mitteleuropa der grosse Umschlagsplatz der Rohstoffe werden; wir selbst haben uns zu Verkehrsunternehmen dieses Warenaustausches zu machen, insofern diese Güter von anderen Kontinenten und den angrenzenden Staaten auf dem Wasserwege zu uns gelangen. Vergessen wir nicht dass, wenn der Krieg einmal beendet sein wird und die Europäer die Waffen niedergelegt haben werden, ihrer eine furchtbare Aufgabe harret, die, das Zerstörte wieder aufzubauen; vor diese Aufgabe werden sich alle, Neutrale wie Kriegführende, gestellt sehen. Es wird aber für alle Europäer, Sieger und Besiegte, von Vorteil sein, eine Insel zu wissen, auf der sie einander wieder begegnen können, um auf dem Fusse der Gleichberechtigung die Früchte ihrer Arbeit aus unserem Kontinent und aus den Kolonien wieder auszutauschen. Hier werden sie ein erstes, wenn vorerst noch gebrechliches, so doch notwendiges internationales modus vivendi finden können. Die Schweiz der Kanäle und der schiffbaren Flüsse, dieser neuen Strassen der Zukunft, wird bei solchem Wiederaufbau ein wertvolles Binde-



glied werden. Es ist unbedingt Pflicht der heutigen Generation, dahinzuwirken dass die Schweiz wie in der Vergangenheit, so auch in der Zukunft der natürliche Durchgang für den Güterverkehr zwischen den mitteleuropäischen Staaten bleibe. Es ist eine grosse Aufgabe, eine schwere Pflicht, eine hohe Verantwortung, die wir damit übernehmen und keineswegs, wie einige glauben möchten, nur die Wahrnehmung unseres besonderen Vorteils oder die Aussicht auf ungeheuere Gewinnste; auch das Streben nach irgendwelcher wirtschaftlichen oder politischen Macht steckt gewiss nicht dahinter. Es ist ganz einfach, um es noch einmal zu wiederholen, der Preis, den wir Europa bezahlen werden dafür, dass auch wir unseren arbeitsamen Platz an der Sonne zugewiesen erhalten.

\* \* \*

Das Tessin ist am Bau dieser Wasserstrasse unmittelbarer interessiert als alle anderen Kantone. Endhafen eines so wichtigen Wasserweges zu sein und für dessen Weiterentwicklung auf ein so vollendetes Werkzeug wie die rechtzeitig elektrifizierte Gotthardbahn verfügen zu können, bedeutet für den Kanton Tessin den Besitz eines Werkzeuges, das auch den eigenen wirtschaftlichen Wiederaufstieg und die dauerhafte Lösung einer ganzen Reihe von Fragen gewährleisten wird, die in Bern unterm Titel „Tessiner Begehren“ seit jeher aufgetischt liegen.

Um den an der Wurzel angegriffenen Tessiner Wirtschaftsorganismus wieder zu heilen, können vorübergehende gesetzliche Massnahmen nicht ausreichen, auch keine noch so gut gemeinten Herabsetzungen der Bahntarife. Der Krieg 1914/18 und die nachfolgenden Krisen haben das Tessin von der italienischen Wirtschaft endgültig gelöst; der Anschluss an den Kreislauf der schweizerischen Wirtschaft ist unvollkommen geblieben; das alles erfordert Heilmittel, die in die Tiefe und auf die Gesamtheit der öffentlichen und privaten Tessiner Wirtschaft wirken.

Die Sachverständigen sind der Ansicht, dass die Wasserstrasse „Venedig-Locarno“, was den internationalen Verkehr betrifft, auf ein Verkehrsvolumen von mehr als 2 Millionen Tonnen jährlich wird rechnen können. Diese Zahl gibt ohne weiteres das Mass der menschlichen Arbeitskraft an, die zum Bau der erforderlichen Anlagen und zur Bewältigung eines solchen Verkehrs eingesetzt werden muss. Was in Locarno an Waren immer eintrifft, ob



aus Italien oder der Schweiz, wird der Gegenstand unzähliger Handreichungen sein, aller möglichen Umlade-, Versicherungs- und Zolloperationen; ganz abgesehen davon, dass eine Anzahl dieser Waren als Halbfabrikate eintreffen werden, die erst nach einer zusätzlichen Arbeitsleistung an den schweizerischen oder ausländischen Markt wieder abgegeben werden. Es werden auch keineswegs billige Waren sein, die auf der Potal-Wasserstrasse in Locarno eintreffen werden; im Gegenteil, hier wird alles zusammenströmen, was heute noch den teuren Bahnweg benutzt. Ein solcher Kanal, auf dem die Schiffe täglich verkehren können, der wie ein modernes Bahnunternehmen organisiert ist und der über zeitgemässe, schnelle Zugmittel verfügt, wird nicht nur Kohlen-, Brennstoff-, Getreide-, Baumwollfrachten an sich ziehen, sondern schlechthin alle Güter, die aus dem Fernen Osten und aus Ostafrika auf dem Meerwege nach Venedig gelangen, und ebenso alle Güter, die aus der Schweiz und aus Nordeuropa nach Locarno herunterkommen, um nach Italien, seinen Kolonien, nach Ostafrika und Ostasien versandt zu werden.

Die Ebene, die von Tenero und Magadino nach Bellinzona ansteigt, wird sich in einen grossen Werkplatz verwandeln und das Tessin wird endlich die Arbeit finden, die ihm fehlt, um aus seinen Nöten herauszukommen. Die wirtschaftlichen Hilfsmittel, die technische Ausrüstung, die Bereitstellung der Schienenwege und des Rollmaterials, das alles erfordert das Zusammenstehen aller Tessiner; die Aufgabe ist eine, die ein ganzes Volk zu ihrer Erfüllung verlangt. Aber ihre Bewältigung wird sowohl dem Kanton als der gesamten Eidgenossenschaft zugute kommen und wird dazu beitragen, dass unsere politische Unabhängigkeit, selbst in gefahrdrohenden Zeiten wie den gegenwärtigen, auch in Zukunft sichergestellt bleibe.

\* \* \*

Den künftigen schweizerischen Endhafen der „Venedig-Locarno“ hatten der verstorbene Ingenieur Giovanni Rusca in seinen Plänen und der damalige Bundesrat in seinen Beratungen in Mappo vorgesehen. Der heutige Staatsrat Ingenieur Emilio Forni, der zur Klärung der Frage schon viel beigetragen hat, verlegt ihn hingegen auf den breiten Geländestreifen zwischen den Mündungen der Verzasca und des Tessins. Die Frage fällt

in die Zuständigkeit der Seegemeinden, des Kantons und des Bundes; doch glaube ich nach allem Gesagten versichern zu können, dass die Ausgabe für den Bau des Hafens von Locarno im Verhältnis zur Grösse der in Aussicht stehenden Vorteile gering ist und dass die Gemeinden, der Kanton und der Bund den Bau eines derart wichtigen Hafens werden bewältigen können.

Mit diesen wenigen Hinweisen glaube ich allen, die sich vielleicht gefragt haben, ob dies der richtige Augenblick ist, um eine derart schwerwiegende politische und wirtschaftliche Frage aufzuwerfen, die Antwort erteilt zu haben. Dass ihre Lösung im dringenden Interesse der Schweiz und des Tessins liegt, wird kaum mehr bezweifelt werden können. Folgendes ist abschliessend darüber zu sagen:

1. Die Frage der internationalen Vereinbarungen zwischen der Schweiz und Italien ist auf dem Wege der Lösung. Die Schweiz und Italien werden sich im Geiste der ewigen Freundschaftsverträge, die die beiden Länder verbinden, verständigen zur besseren Wahrung und gegenseitigen Förderung ihrer Interessen.

2. Das technische Problem muss so gestellt werden, dass der Bau eines Kanals Mantua-Cremona darin vorgesehen ist. Auf dem Bau dieses Kanals muss die Schweiz bestehen, damit die italienische Regierung im eigentlichen Interesse der Wasserstrasse sich für diese Lösung entscheide.

3. Die Frage der Finanzierung, an deren Lösung mitzuwirken die Schweiz wahrscheinlich eingeladen werden wird, was auch schon bei der Rheinschiffahrt unterhalb Basels der Fall war und was sie auch für die Rhoneregulierung erwartet und im bejahenden Sinne beantwortet hat, ist gewiss schwierig zu lösen, aber für einen grossen Staat, dessen Lenker von der römischen Grösse des Werkes und von seiner unabsehbaren Bedeutung für Italien und Europa überzeugt sind, ist sie nicht unüberwindlich.

Den Tessinern fällt die Aufgabe zu, für die rasche Verwirklichung dieser internationalen Wasserstrasse tätig zu werben, hauptsächlich aber, ein mannhafteres Vertrauen in ein Werk zu setzen, in dessen Vollendung alle, denen das Wohl des Landes am Herzen liegt, die sicherste Voraussetzung für das Wiederaufblühen des Tessins erblicken.