

**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. 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:** 17.03.2025

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



# Großschiffahrtsstraße Schweiz-Adria?

FÜR DIE ZEICHNER VON ERIC BERNE

In der letzten Zeit hat das großangelegte Projekt der Wasserstraße Schweiz-Adria sich von sich reden gemacht. Für die Schweiz, und ganz besonders für den nach dem Süden orientierten Tessin, wäre die Verwirklichung dieses Wasserstraßenprojekts ein hoch einschätzbarer Gewinn. Sie wäre — wenn dieser schöne Traum kein Luftschloß bleibt — der zweite Anschluß der Schweiz ans Weltmeer.

Zwei Linienführungen des Mailänders Dr. Mario Bazzani haben besonders im Mittelpunkt der Debatte. Die erste sieht einen Kanal «Pedemontana» vor, der halb wasserführend von Fiume di Verena, von Venedig bis Turin, mit Hauptschluß am Lago Maggiore, der von Locarno bis Venedig 402 km mit 35 Schluessen betragen würde. Die Kosten beliefen sich auf 1800 Millionen Lire. Dieses Projekt, das nicht nur die Verbindung mit der Schweiz, sondern auch die Verbindung mit der Schweiz, hat jedoch gegenwärtig wenig Aussicht auf Erfolg, da die italienische Regierung die schon geschaffenen Kanäle zwischen Po und Venedig sowie die schon geschaffenen Ausgäbe für Po-Korrekturen auszunutzen gedankt.

Und damit wären wir bei der zweiten Linienführung Dr. Bazzanis: der Wasserstraße «Padana» oder der «Po-Ebene», die als Voraussetzung die Schaffung eines Kanals hätte vom Lago Maggiore bis nach Cremona am Po (182 km), ferner den Talweg ab Cremona auf einer Strecke von 237 km regulierten Po und endlich die schon bestehenden Kanäle zwischen Po und Venedig. Bei dieser Linienführung wäre die Wasserstraße Locarno-Venedig etwa 50 km länger, mit 35 Schluessen. Die Kosten betrügen 1300 Millionen Lire, einschließlich 500 Millionen für den Ausbau des Po auf Niedrigwasser von der Adde-Mündung abwärts.

Wo wird sich der Mailänder Hafen befinden? Um diese Frage dreht sich in der Hauptsache die «Politik». Einen Hafen im Süden von Mailand, wie bisher vorgesehen, kann man sich eben nur als Ersatzhafen einer Wasserstraße Venedig-Mailand vorstellen. Zwei Kanäle sind ebenfalls möglich, aber nicht nur daß damit die Wasserstraße Schweiz-Adria ins Wasser — oder vielmehr ins Trockene — fällt, 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, welche wunderbare Zukunftsmusik! Der Hafen würde direkt umschiffbar sein, dem Handelsverkehr zwischen der Schweiz und den Meeren neben den Schiffahrtswegen der Rhone und des Rheins die, 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. Unserer Taxis würde durch die Verwirklichung der hier dargestellten Wasserstraße Schweiz-Adria großer wirtschaftlicher, sozialer und finanzieller Vorteil erlöschen. Doch nicht nur an dem Gehalt müde 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 quel avenir, si ce n'est que de se réaliser. Dépendant, on en a parlé, et si un jour ce rêve devenait une réalité, ce serait pour notre pays, pour le Tessin plus particulièrement, une importance que l'on ne saurait sous-estimer. Le dessin d'un canal, c'est une affaire de temps, mais la réalisation, c'est une affaire de millions. La première de ces deux manières de faire un canal (la Pedemontana) avec ses 402 km de longueur, et ses 35 écluses, coûterait 1800 millions de lire. Cette voie navigable, qui permettrait la construction de 25 écluses, ce projet ne présente pas seulement de sérieux avantages, mais il présente aussi de sérieux inconvénients. Le gouvernement italien ayant déjà entrepris des constructions de ce genre, on ne peut pas dire que ce genre de construction soit nouveau. Quant au second projet, qui sur une distance de 237 km, utilise le Po et ses affluents, pour desservir un canal de 50 km de longueur, ce projet, qui permettrait de construire 35 écluses, coûterait 1300 millions de lire. Ce projet, qui permettrait de construire 35 écluses, a l'avantage de permettre de desservir un grand nombre de ports, mais il présente aussi de sérieux inconvénients. Le gouvernement italien ayant déjà entrepris des constructions de ce genre, on ne peut pas dire que ce genre de construction soit nouveau. Quant au second projet, qui sur une distance de 237 km, utilise le Po et ses affluents, pour desservir un canal de 50 km de longueur, ce projet, qui permettrait de construire 35 écluses, a l'avantage de permettre de desservir un grand nombre de ports, mais il présente aussi de sérieux inconvénients.

