

Kanalschiffahrt in Oberitalien und der Schweiz.

Aus Lugano wird uns geschrieben:

Während noch der Krieg mit unverminderter Heftigkeit tobt, nehmen in allen Ländern die Erörterungen über den wirtschaftlichen Wiederaufbau nach dem Kriege einen immer größeren Umfang an. Die Frage rapider und billiger Verkehrswege steht da an erster Stelle, und dabei ist zu bemerken, daß jene Projekte, denen ein großer militärischer Wert zugeschrieben wird, keinen Anklang finden. Dies ist der Fall betreffs einer Tunnelverbindung zwischen Dover und Calais, die noch vor einem Jahre stark erörtert wurde, während nach den letzten Nachrichten England sowohl wie Frankreich von diesem Projekt nichts wissen wollen. Nebenbei gesagt, ist es auch über die famosen Beschlüsse der Pariser ökonomischen Konferenz, die den völligen Bonkot der Mittelmächte nach dem Kriege anstrebte, völlig still geworden. Man hat eingesehen, daß eine Rahmlegung Deutschlands und Oesterreichs durch unerjährlische Zölle in letzter Linie nur Rußland schaden würde, das seine Ernte nicht verkaufen und dadurch die Zinsen seiner auswärtigen Anleihen nicht zahlen könnte, während diese Tariffschranken gleichzeitig den Aufschwung der Spinnereien und Seidenfabriken Frankreichs und Italiens hindern würden. Die Interessen der Entente sind allzu identisch — und dadurch zu gegenseitiger Konkurrenz geneigt —, als daß eine übertriebene Schutzollpolitik nicht das Zutreten fremden Kapitals unterbinden müßte. Auch an einen Zollverein können sie nicht denken, da die englischen Kolonien ebenso wie Rußland wahre Reservoirs für Rohstoffe darstellen.

Die Entente sieht sich also genötigt, gegen ihren ursprünglichen Vernichtungsplan selbst Stellung zu nehmen und dafür rein wirtschaftlichen und versöhnlicheren Problemen den Vorzug zu geben. Das Schlagwort „Paris ein Meerhafen!“, das vor dem Kriege in der französischen Presse so lebhaft erörtert wurde, kommt wieder an die Tagesordnung und scheint nach den jüngsten Beschlüssen des Pariser Stadtrates der Verwirklichung entgegenzugehen. Man ermägt nebstdem die Regulierung der Loire; eine Auffrischung der von Versandung bedrohten Kanäle Mittelfrankreichs, und vor nicht langer Zeit ist ja die Kanalverbindung Bordeaux—Marseille zustande gekommen. Gleichzeitig wird die schweizerisch-französische Presse aufgemuntert, für die Neutralisierung des Rheins Stimmung zu machen. Ein Genfer-Rhoner Komitee ist eifrig daran, die industrielle Verwertung der Wasserkräfte der Rhone zu studieren. Nun setzt auch eine andere Propaganda ein, die den Schweizer Tessin mit Oberitalien in Verbindung bringt. Der Plan „Mailand als Meerhafen“ geht nach einer fünfundsiebenzigjährigen Propaganda seiner Verwirklichung entgegen. Lange Zeit wurde dieses Vorhaben als Utopie belächelt, bis der Weltkrieg den Anstoß zu einer energischen Beschleunigung der Vorarbeiten gab. Die Entscheidung wurde von der Stadtverwaltung Mailands herbeigeführt, die sich anheischig machte, auf eigene Kosten und unter voller Verantwortlichkeit die Teilstrecke von Mailand bis zum Po ausführen zu lassen. Die Kosten sind auf fünfzig Millionen Lire veranschlagt, während die Fertigstellung des ganzen Kanals etwa zehn Jahre erfordern würde. Die Breite und Tiefe des Kanals müßte für Schiffe bis zu sechshundert Tonnen die Landung im Mailänder Hafen ermöglichen.

Seit das italienische Parlament diesem Projekt Gesetzeskraft verlieh, hat sich Mailands ein wahres Gründungsieber bemächtigt. Zahlreiche Fabrikanten beeilen sich, in unmittelbarer Nähe des künftigen Landungsplatzes Baustellen für die Fabriken zu reservieren, und der Stadtrat hat nicht weniger als 1,200,000 Quadratmeter Baugründe erworben, die industriellen Zwecken dienen sollen.

Im Anschluß an diesen Plan macht sich jetzt eine Propaganda bemerkbar, die in schweizerischen Kreisen den Anschluß an Mailand erstrebt, und zwar durch eine Teilstrecke, die von Mailand zum Lago Maggiore führt und die durch späteren Ausbau sowohl die Adria wie das Thyrrenische Meer berühren kann, so daß sie für die Schweiz wie für Piemont von gleicher Wichtigkeit erscheint. Was insbesondere die Schweiz betrifft, so heben die Werbeschriften hervor, daß sowohl die Linien des Rheintales wie jene der Rhonesenke am Lago Maggiore münden, der in diesem Sinn für die Gotthard-, Simplon- und Lötschbergbahn den Endpunkt bedeutet. Für die Verbindung des Lago Maggiore mit dem Mailand-Venediger-Kanal wäre nur erforderlich, den Flußlauf des Ticino de Sesto-Calende bis Pavia auszubauen, was nach dem Vorschlag der Techniker etwa 25 Millionen Lire erfordern würde, welche Kosten zu gleichen Teilen von der Schweiz und Italien zu tragen wären.

Der Schweizer Bundesrat hat sich zu dieser Frage bisher offiziell nicht geäußert, obwohl nicht gelaugnet werden kann, daß dieses Projekt in der Republik selbst sehr warme Fürsprecher findet. Ein Beweis dafür ist ein Kongreß des Tessiner Wasser-Komitees kürzlich in Bellinzona, der an die Bundesregierung das Ersuchen richtete, diesen Plan einem sofortigen gründlichen Studium zuzuführen, weil derart der Lago Maggiore zu einem „italienisch-schweizerischen Binnensee“ würde, zu einem „Anschlußpunkt des künftigen Warenverkehrs zwischen Mitteleuropa und dem Mittelmeer“.