

# Rhône-Rhin = Rhone-Rhein

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie**

Band (Jahr): **47 (1955)**

Heft 3

PDF erstellt am: **12.07.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## ORGANE OFFICIEL DE L'ASSOCIATION SUISSE POUR LA NAVIGATION DU RHONE AU RHIN OFFIZIELLES ORGAN DES SCHWEIZERISCHEN RHONE-RHEIN-SCHIFFFAHRTSVERBANDES

Secrétariat central de l'A.S.R.R.:      Rue Petitot 8, GENÈVE - Tél. (022) 24 10 44  
Rédaction, Archives et Renseignements: Rue Petitot 8, GENÈVE - Tél. (022) 24 10 44

### L'assemblée générale de l'ASRR

Soleure, 27 novembre 1954.

Rappeler que cette assemblée générale est la première depuis la publication, en 1954, des résultats des études techniques et économiques Léman-Rhin, c'est souligner son exceptionnelle importance. Pour la première fois dans l'histoire de notre mouvement, nos membres étaient mis en présence de données précises, résultats de recherches d'ensemble approfondies et impartiales. Ces résultats justifient entièrement la foi enthousiaste des pionniers de la navigation intérieure en Suisse. Les conclusions de la Commission d'études établissent avec clarté la marche à suivre pour réaliser la voie navigable transhelvétique. Elles ont été le leitmotiv du rapport présidentiel de M. Pingeon, ainsi que des exposés de M. Blattner (études techniques) et de M. Béguin (résultats de l'enquête économique).

L'aménagement en voie navigable de l'Aar et des lacs jurassiens est notre premier objectif. Comme le relevait M. Béguin, ce secteur offre un cumul d'avantages par rapport au secteur d'Enteroches: transport plus volumineux pour un coût moins élevé.

Mais cette constatation ne doit pas porter à se désintéresser — loin de là! — de l'ouverture de la voie rhodanienne. Les perspectives de pénétration de la navigation rhénane jusqu'à Yverdon prouveront, s'il en est besoin, à nos amis français l'intérêt que porte la Suisse à la navigation intérieure. Elles les inciteront sans doute à rechercher avec nous une solution permettant de lever les hypothèques grevant l'aménagement du Rhône jusqu'en Suisse. Le volume du trafic suisse par Marseille est insignifiant. Il pourrait, pour le moins, être décuplé. Pour y parvenir, le seul moyen est de créer la voie du Rhône navigable. La récente reprise des travaux de la Commission franco-suisse, trop longtemps interrompus, est, à cet égard, un indice très encourageant.

L'assemblée, de 120 personnes environ, était réunie dans la belle salle du Grand Conseil de Soleure. En ouvrant la séance, M. Pingeon, président central, salua la présence de nombreuses personnalités. Citons M. Stampfli, président du Conseil d'Etat soleurois, qui fit un intéressant exposé sur l'aménagement intégral de l'Aar, dont nous donnons plus loin un extrait; MM. Esterhaus, directeur, et Jaccard, chef de section, du Service fédéral des eaux; M. Ruedi, directeur du Contrôle fédéral des finances; M. Anthamatten, conseiller d'Etat du Valais; M. Baeriswil, conseiller d'Etat de Fribourg; les délégués du Conseil Exécutif du Canton de Berne; des ingénieurs cantonaux: MM. Hauri (Argovie), Luchsinger (Soleure), Desbiolles (Fribourg),

Weber (Genève); MM. Noverraz, ingénieur du département des travaux publics (Vaud) et Bossard, du département du commerce et de l'industrie (Genève). Des délégués des municipalités de l'Aar et des lacs citons MM. Kurt et Roetheli (Ville de Soleure), Hartmann et Muller (Ville d'Aarau), Meyer et Keller (Ville d'Olten), Dupuis, Liniger et Martin (Ville de Neuchâtel), Martin (Ville d'Yverdon), Andrey (La Neuveville). Etaient également présents: MM. Kuntschen, ancien directeur du Service fédéral des eaux; Balmer, président d'honneur de l'ASRR; Studer, ancien président central; Guinand, président de l'Union générale des Rhodaniens. MM. Béguin, Töndury et Krucker représentaient respectivement l'Association suisse pour le Plan d'aménagement national, celle pour l'aménagement des eaux et le Nordostschweiz. Verband für Schifffahrt Rhein—Bodensee. Les sociétés d'électricité de l'Aar et la grande industrie étaient également représentées par des membres de leurs conseils directeurs.

M. Sieber, directeur de la Fabrique de cellulose d'At-tisholz, souhaite la bienvenue à l'assemblée en sa qualité de président de la section locale.

Après le rapport présidentiel, dont nous donnons plus loin un aperçu, l'assemblée entendit puis approuva les rapports administratifs, et renouvela leur mandat à MM. Dierauer et Raymond, commissaires-vérificateurs.

M. Blattner, directeur des études Léman—Rhin, rappela en un bref rapport les résultats globaux de ces études. Il souligna que l'examen des chiffres suggère les étapes à suivre, dont la première doit être l'aménagement de l'Aar. En terminant, il pria les pouvoirs publics de préparer dès maintenant la possibilité de réaliser le projet en l'incluant dans les plans d'extension cantonaux.

M. Béguin, président du Comité de l'enquête économique, releva que la future voie d'eau aurait un trafic annuel minimum de 2 à 2,5 millions de tonnes, soit l'équivalent de 4000 trains de 60 wagons chacun. L'économie prévisible est de l'ordre de 14 millions de francs par an. De plus, l'aménagement complet de l'Aar permettra d'accroître la production d'électricité de 1,5 à 2,1 milliards de kWh. L'enquête économique a affermi la position de la navigation. Celle-ci, avant l'enquête, était un acte de foi, elle est maintenant un acte de raison dont nous sommes responsables à l'égard des générations futures. Du reste, la navigation exceptée, on ne s'embarrasse d'enquêtes économiques pour aucun autre projet, qu'il s'agisse d'autoroutes, d'aérodromes ou de grandes gares ferroviaires.

L'ordre du jour statutaire étant épuisé, M. Stampfli, président du Conseil d'Etat du Canton de Soleure et chef du département des travaux publics, fit un exposé approfondi de l'aménagement de l'Aar pour l'électricité, la navigation et la lutte contre les inondations.

Après avoir fait l'historique de la première correction des eaux du Jura, le distingué magistrat souligna l'urgente nécessité, rendue évidente par les inondations de 1944 (*et celles de cet hiver, réd.*), d'achever l'œuvre entreprise. Les études sont terminées, les travaux devisés (52 millions à répartir entre la Confédération, les usiniers de l'Aar et 5 cantons), seule manque encore une décision formelle de la Confédération. A ces travaux de protection peuvent être liés ceux nécessaires à l'aménagement de l'Aar en voie navigable. L'orateur mit en garde contre le danger d'un isolement suisse au milieu d'une Europe qui édifie un réseau moderne de grandes voies navigables. Les projets d'aménagement de nos voies d'eau sont prêts, le rapport économique indique la marche à suivre. Mais, comme dans le cas de nos grandes routes, les cantons sont impuissants sans l'aide de la Confédération. C'est à celle-ci qu'il appartient de coordonner le travail et de le faire avancer.

Finalement, l'assemblée vota à l'unanimité deux résolutions. La première, immédiatement remise à la

presse, prenait fermement position contre l'initiative de Rheinau. Voici le texte de la seconde:

*«L'association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin, réunie à Soleure en assemblée générale ordinaire le 27 novembre 1954, ayant constaté le résultat favorable des études dont elle avait été chargée, qui font notamment ressortir qu'un aménagement progressif du Rhin et de l'Aar doit être envisagé sans tarder, décide à l'unanimité de charger son Comité de demander aux hautes autorités fédérales et cantonales de prendre dès maintenant toutes mesures destinées à assurer cette réalisation, prie le conseiller fédéral délégué à la Conférence européenne des ministres des transports, de défendre lors de la prochaine réunion de la dite conférence, le projet de liaison navigable du Rhône au Rhin par le territoire suisse, sur la base des récentes études Léman—Rhin, et de mettre tout en œuvre pour obtenir l'inscription du dit projet au programme des voies navigables d'intérêt européen.»*

Ne terminons pas ce rapide compte rendu sans relever que cette importante manifestation était organisée par notre active section soleuroise. A son président, M. Sieber, et aux membres de son comité, va la vive gratitude de l'ASRR. A. V.

## Rapport de M. Edmond Pingeon, ing. cons., président central

Le président central rappelle que l'activité de l'année écoulée a été dominée par la publication des études Léman-Rhin et des démarches en vue de leur mise en valeur. Dans ce sens, répondant à une demande de M. Blattner, l'Association suisse pour le Plan d'aménagement national a accepté d'incorporer notre projet à ses plans. Mais ce n'est là qu'un premier pas.

Il nous faut obtenir maintenant de tous les cantons riverains du tracé Léman-Rhin, l'intégration de notre projet à leurs plans d'extension respectifs. En effet, il est temps d'agir si nous ne voulons pas que les terrains nécessaires à l'établissement des usines, des barrages, des écluses et des canaux d'accès soient accaparés, volontairement ou non, par des industries, des constructeurs d'habitations ou des spéculateurs.

Nous aurons très prochainement une réunion officielle de tous les cantons intéressés, où nous demanderons qu'une décision de principe soit prise. Ce sera là le point décisif de l'évolution des événements. A partir de ce moment notre projet entrera directement dans la voie des réalisations.

Rappelons ici que les études techniques ont démontré que l'aménagement de l'Aar pour la navigation fluviale ne coûterait que 143 millions et que le canal d'Entreroches équivaldrait à une dépense de 200 millions: dépense qui représente une étape à faire en un seul jet, alors que l'aménagement des usines de l'Aar pourra être progressif et n'engager que des dépenses annuelles échelonnées modestes.

Ce qu'il y a de plus intéressant, ce sont les conclusions de l'enquête économique, qui ont montré que *dès maintenant l'aménagement de l'Aar pour la navigation est justifié*. Il importe donc de poser comme condition aux nouvelles usines qui vont se construire sur l'Aar, que celles-ci soient immédiatement équipées de leurs écluses et autres installations nécessaires à la navigation. La tâche immédiate qui nous incombe est donc d'obtenir l'approbation des cantons et de la Confédé-

ration à la mise en exécution immédiate de nos projets concernant l'Aar.

M. Pingeon rappelle ensuite la remise officielle des études au Conseil fédéral, représenté par M. Petitpierre, et la conférence de presse réunissant les correspondants accrédités à Berne. (Voir «Rhône-Rhin» de septembre 1954). Si les commentaires de la presse romande ont été quasi unanimement favorables, ceux de Suisse allemande ont fait des réserves quant à la valeur économique et commerciale de nos projets.

Pour mettre les choses au point, M. Blattner a pris l'initiative de rédiger un mémoire réduisant à néant certaines allégations fallacieuses. Ce mémoire sera publié en français et en allemand. Nous avons jugé qu'il serait utile de le remettre (*c'est chose faite, réd.*), non seulement aux organes de la presse suisse, mais également aux cantons intéressés et à toutes les communes riveraines de l'Aar, car il s'agit maintenant de faire connaître à l'opinion publique les conclusions de la Commission d'études Léman-Rhin, telles qu'elles sont données à la fin du 3<sup>e</sup> volume des études et les commentaires qu'elles appellent. Ces conclusions font ressortir en outre que les travaux à exécuter, pour amener la navigation jusqu'au confluent de l'Aar et ensuite jusqu'au futur port de Brougg, sont relativement très peu importants. En effet, sur ce parcours de Rheinfelden à Brougg, il ne reste que deux usines à construire, ainsi que les sept écluses nécessaires au passage des chalands.

Les conclusions de l'enquête économique sont tout particulièrement importantes. Elles prouvent que dès maintenant un trafic dépassant 2 millions de tonnes par an, pourrait s'installer sur l'Aar. C'est entendu qu'il pourrait en résulter des pertes d'une certaine importance dans les recettes des CFF et du port de Bâle, mais il est parfaitement vain de vouloir établir d'avance un bilan d'exploitation. En effet, la navigation doit être libre, sans taxe de péage. La voie fluviale, pas plus que

les routes, n'est susceptible de créer des recettes directes qui balancent les frais d'établissement des canaux.

La plupart de ceux qui ont examiné les conclusions de notre enquête économique ont compris cette façon de penser. Une artère transhelvétique qui doit s'incorporer par la suite au grand complexe des voies européennes Rhône-Rhin-Danube, fera partie de notre patrimoine. Sa valeur s'affirmera de plus en plus avec l'augmentation des tonnages transportés et surtout par une coordination rationnelle des transports.

Le président remercie chaleureusement la Section vaudoise qui a fortement contribué à faire connaître les résultats des études, en en publiant un résumé compréhensif dans son organe Le Transhelvétique.

Le président continue en montrant que l'ASRR ne peut se désintéresser de l'aménagement du Rhin supérieur et justifie notre vigoureuse prise de position contre l'initiative de Rheinau. A cette occasion, un contact étroit a été pris avec l'Association pour la navigation sur le Rhin supérieur (Nordostschweiz. Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee). Prélude à une action commune aux deux associations, une audience a été demandée au conseiller fédéral compétent.

Le président aborde ensuite l'importante question de l'aménagement du Rhône. L'événement capital de l'année a été la réunion de la Commission franco-suisse pour l'aménagement du Rhône et la régularisation du lac Léman. Le président et le vice-président de l'ASRR ont pu exposer notre point de vue à la délégation suisse. La réunion de la Commission franco-suisse a permis de faire le point des travaux accomplis de part et d'autre. Il est essentiel que les pourparlers continuent sans plus de rupture de contact.

Concernant l'avancement de l'aménagement du Rhône, le président note avec satisfaction que les travaux du secteur de Montélimar, succédant à ceux de Donzère-Mondragon, progressent rapidement. En revanche, et bien qu'un projet général d'aménagement du haut Rhône, de Lyon à Genève, ait été mis au point par la Compagnie nationale du Rhône, aucun nouveau chantier n'a été ouvert sur ce secteur. A cet égard, nos voisins semblent escompter une partici-

pation financière suisse. Celle-ci devrait être envisagée dans le cadre d'un accord général franco-suisse réglant toutes les questions politiques, techniques et économiques de l'aménagement du Rhône.

La question de la traversée de Genève semble devoir être résolue par la construction d'un souterrain dont le tracé est étudié.

Après avoir remercié le Service fédéral des eaux, particulièrement son directeur, M. Oesterhaus, et M. Jaccard, chef de section, auxquels il associe M. Kuntschen, ancien directeur, le président central expose la situation de l'ASRR et de ses sections, puis il conclut par le programme actuel de l'association:

1. Obtenir des autorités fédérales et cantonales leur accord à un programme d'établissement de voies navigables englobant le Rhin, le Rhône et le Transhelvétique.

2. Obtenir des autorités cantonales que les projets de l'association soient reconnus d'utilité publique pour la construction des nouvelles usines sur l'Aar avec leurs ouvrages de navigation.

3. Que lors de la construction de nouvelles usines sur le Rhin supérieur et sur l'Aar, l'obligation soit imposée aux constructeurs de passer immédiatement à l'exécution des ouvrages de navigation.

4. Demander à la Confédération de tout mettre en œuvre pour que les négociations franco-suisse, au sujet de l'aménagement du Rhône et de la régularisation du lac Léman, soient menées avec diligence et aboutissent à une convention internationale réglant définitivement les conditions de la navigation sur le Rhône.

5. S'assurer par tous les moyens, que dès que les têtes de ponts constituées par les ports d'Yverdon et de Genève seront en activité, les deux tronçons-clefs du Transhelvétique, le Canal d'Entreroches et la traversée de Genève, soient mis en chantier.

## Generalversammlung des SRRS

Solothurn, 27. November 1954.

Diese wichtige Versammlung war die erste nach der Veröffentlichung der vollständigen, technischen und wirtschaftlichen Studien «Genfersee-Rhein».

Der Zentralpräsident, Ing. Pigeon, konnte Vertreter eidgenössischer Behörden, sowie solche der Uferkantone und Städte des künftigen Transhelvetischen Kanals begrüßen, insbesondere Direktor *Oesterhaus* (Eidg. Amt für Wasserwirtschaft) und Landammann *Stampfli*, Vertreter des Standes Solothurn und Referent.

Die Schaffung des Transhelvetischen Kanals Genfersee-Rhein setzt die Schiffbarmachung des Rheins auf der Strecke Basel-Aaremündung voraus. Der Verband unterstützt das Postulat der Hoahrheinwirtschaft und steht mit dessen Verfechtern in engem Kontakt.

Im Anschluß an den Präsidialbericht orientierten Ing. *H. Blattner* und Dr. *G. Béguin* über die technischen und wirtschaftlichen Aspekte der Studien Genfersee-Rhein. In seinem anschließenden Vortrage unterstützte auch Landammann *O. Stampfli* die Bestrebungen des SRRS; als Vorsteher des Baudepartements des Kantons Solothurn appelliert er an den Bund, dieser möge

im Einvernehmen mit den Kantonen die Koordinierung der Arbeiten für die unerläßliche zweite Juragewässerkorrektion und damit die Vorbereitung der transhelvetischen Wasserstraße vorsehen.

Abschließend wurde von der Versammlung eine Pressemitteilung zur Ablehnung der Rheinauinitiative und eine Resolution einstimmig gutgeheißen. Diese Resolution lautet:

«*Der Schweizerische Rhone-Rhein-Schiffahrts-Verband, anlässlich seiner ordentlichen General-Versammlung am 27. November 1954 in Solothurn, nach Feststellung des günstigen Ergebnisses der Studien, mit denen er beauftragt war, und in denen er zum Schlusse kommt, daß der gestaffelte Ausbau des Rheines und der Aare ohne Zögern in Aussicht genommen werden sollte, beschließt einstimmig, sein Komitee zu beauftragen, an die hohen eidgenössischen und kantonalen Behörden zu gelangen mit dem Ersuchen, unverzüglich alle Maßnahmen zu ergreifen, die geeignet sind, dieses Ziel zu verwirklichen.*»

## Korrektion und Ausbau der Aare für Kraftnutzung und Schifffahrt und gegen Überschwemmungsgefahr

Auszug aus dem Referat von Landammann *O. Stampfli*

Landammann Stampfli erinnert an die früheren verheerenden Überschwemmungen, die dann durch die erste Juragewässerkorrektion der Jahre 1867 bis 1891 weitgehend unterbunden, aber nicht vollständig eliminiert wurden. Auch die Erstellung des heutigen Nidau-Wehres in den Jahren 1936 bis 1940 brachte eine weitere Ver-

besserung, aber noch keine Endlösung. Das Bedürfnis nach Bodengewinn durch Meliorationen verstärkte noch den Ruf nach Fortsetzung der Korrektion. Die nach den ausgedehnten Überschwemmungen vom Jahre 1944 erneut aufgenommenen Studien hatten ein doppeltes Ziel: oberhalb die Seen-Regulierung und unterhalb Verbes-



serung des Abflusses; sie sind mit dem Projekt des transhelvetischen Kanals koordiniert. Auf der Strecke Büren—Solithurn sind Hochwasserdämme von  $\frac{1}{2}$  bis 1 m und für Hochwasser die Errichtung der nötigen Pumpstationen für die Drainagen vorgesehen. Hauptsächlich soll die Felschwelle bei der Emmemündung beseitigt und an deren Stelle ein Regulierwehr geschaffen werden, das eventuell zusammen mit einem Kraftwerkbau erstellt werden könnte. An Bauzeit sind unter normalen Verhältnissen 15 Jahre vorgesehen.

Eine Eingabe vom 22. August 1952 der fünf beteiligten Kantone an den Bundesrat wünscht eine Beteiligung des Bundes von 50% an den errechneten Kosten von 52 Mio Fr.

Seither liegt das Begehren beim Bundesrat. Die kürzlich herausgekommene Broschüre «Von der ersten zur zweiten Juragewässer-Korrektion» enthält eine Interpellation von Nationalrat Müller, Aarberg, und Konsorten vom 10. Dezember 1953, wobei auch die Antwort des Vorstehers des Post- und Eisenbahn-, d. h. des Verkehrs-Departementes, wiedergegeben ist. Sie ist sehr dürftig. Die Initiative wird den Kantonen zugeschoben mit der Versicherung, daß der Bund helfen werde. Ein schwacher Trost, wenn man weiß, daß das Werk im Sinne von Art. 23 BV nur mit erheblicher Bundeshilfe realisierbar ist.

Was braucht es heute: Einen kräftigen Vorstoß der Kantone beim Bund, damit das Projekt als solches genehmigt und die Bundessubvention zugesichert wird. In der Folge wird es Aufgabe der Kantone sein, die sich intern über den Kostenverteiler verständigt haben, die nötigen finanziellen Mittel beizubringen. Ohne den ersten Schritt des Bundes kann die Sache aber nicht weitergehen! Durch die Juragewässer-Korrektion, 2. Auflage, leisten wir aber auch wichtige Vorarbeit für die Schifffahrt und den Kraftwerkbau an der Aare. Also kann sich auch der Rhone-Rhein-Schifffahrts-Verband an der Förderung der ganzen Sache beteiligen.

#### *Schifffahrt allgemein und speziell*

Landammann Stampfli stellt fest, daß für den Bau des transhelvetischen Kanals die Schifffahrt auf der Rhone bis zur Schweizergrenze die Voraussetzung bildet; mit Frankreich wäre daher zuerst ein bezüglicher Staatsvertrag abzuschließen.

Die Kosten vom Genfersee bis Yverdon betragen auf der Preisbasis 1948/1950 200 Mio Fr.; Schutzhäfen in den Juraseen erforderten rund 1 Mio Fr., und für die Strecke Bielersee—Rhein wären weitere 143 Mio Fr. erforderlich. Dazu käme noch die Verbindung zwischen Landesgrenze und Genf, durch Genf hindurch und von Koblenz nach Basel mit etwa 157 Mio Fr., so daß ein Gesamtaufwand von rund  $\frac{1}{2}$  Mrd Fr. erforderlich ist; sicher eine große Summe! Vergleicht man damit aber die Kosten der Flugplätze und der in Aussicht stehenden Autostraßen, so bekommt die Sache ein etwas anderes Bild.

Vor 50 Jahren traf das erste Schiff auf dem Rhein in Basel ein. Eine gewaltige Entwicklung hat dieser Wasserweg bis heute genommen. Warum soll man nicht weiterfahren ins Landesinnere, zuerst von Basel bis Koblenz und von dort nach Brugg, später nach Solothurn—Biel—Neuenburg und Yverdon. Wir kommen damit in den Widerstreit der Auffassungen zwischen Schiene, Straße, Wasserweg und Luftfahrt. Jedes Verkehrsmittel hat aber seine Besonderheiten und Vorteile. Nicht gegeneinander, sondern miteinander sollen sie dem Volke und der Wirtschaft ihre Dienste leihen.

In der Wirtschaftsstudie des Projektes sind Vor- und Nachteile zusammengestellt. Auf der einen Seite die Berechnung der Unterhalts- und Erneuerungskosten und der Zinsendienst, auf der andern Seite die

zu erzielenden Frachtverbilligungen gegenüber dem Schienenweg. Rein zahlenmäßig wäre die Schifffahrt auf dem transhelvetischen Kanal unwirtschaftlich, und doch muß die Sache ernsthaft geprüft werden.

Wir dürfen nicht übersehen, daß die Produktion auf der einen und die Konsumation auf der andern Seite immer größer werden. Zufolge unserer Rohstoffarmut und der immer kleiner werdenden Kulturlandfläche wird der Import immer größer werden, was einem vermehrten Export ruft. Der Wettbewerb mit dem Ausland wird damit immer schärfer, so daß billigere Transportwege von größter Wichtigkeit sind. In Deutschland, Belgien, Frankreich, Italien und Holland wurden in den letzten Jahren die Wasserwege bedeutend ausgebaut. Große Summen wurden investiert, also auch dort, wo gute Bahnen und Straßen vorhanden sind. Unser Land kann in diesem Kampf nicht losgelöst und eine Insel bleiben. Wir müssen ausländische Verkehrsträger, Wasserwege und Straßen übernehmen und sie ins Landesinnere führen. Wenn wir die den Projektstudien beigegebene Karte studieren, sehen wir, daß sich über ganz Europa ein dichtes Netz von Schifffahrtskanälen erstreckt, an welches unser Land einzig bis Basel angeschlossen ist. Warum sollen diese Wasserstraßen nicht weitergeführt und mit der Zeit nach dem Süden geleitet werden?

Wie aber kann das geschehen? Die Projekte sind da, dem Bund und den Kantonen eingereicht. Im Wirtschaftsbericht sind die Wege gezeichnet, auf welchen die Aktion weitergebracht werden soll. Geschieht nichts, so wäre es schade um die große Arbeit und das viele Geld. Dem Rhone-Rhein-Schifffahrts-Verband erwächst damit eine weitere, wichtige Arbeit, die Förderung und Verankerung des Schifffahrtsgedankens vorab beim Bund. Die Sache liegt ähnlich wie bei unseren Hauptstraßen. Die Kantone sind in der Lösung solcher Probleme von eidgenössischer Bedeutung machtlos. Der Bund muß mit ihnen zusammen arbeiten und dann geht es vorwärts. Auf diesem Wege sind die Schwächen unserer föderativen Demokratie auszugleichen.

Also mit der zweiten Juragewässer-Korrektion voraus und mit der Sicherstellung des transhelvetischen Kanals sofort nachfolgend!

#### *Kraftwerkbau*

Eine halbe Milliarde kWh bringen uns die neuen Kraftwerke an der Aare. Sie sollen unter Rücksichtnahme und in Voraussicht einer späteren Schifffahrt sukzessive gebaut werden. Die Baukosten dieser Kraftwerke betragen rund 226 Mio Fr. Sie belasten die Schifffahrt nicht und sind daher hier nicht einzurechnen.

Aber gerade für diesen Kraftwerkbau ist die Studie des Rhone-Rhein-Schifffahrts-Verbandes sehr wichtig, so daß auch von dieser Seite gesehen der transhelvetische Schifffahrtskanal bald Rechtskraft erhalten soll.

---

### **Association genevoise pour la navigation fluviale**

Nous remercions vivement nos membres qui se sont acquittés de leur cotisation pour 1955. Le Secrétariat prie instamment ceux qui ne l'ont pas encore fait, de bien vouloir verser le montant de leur cotisation sans tarder davantage au compte de chèque 1 1670. En le faisant ils s'épargneront le désagrément d'un remboursement et nous éviteront un surcroît de travail. Merci!