Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 47 (1955)
Heft: 9-11

Rubrik: Rhône-Rhin = Rhone-Rhein

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: 15.07.2025

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

No. 3 Sept. 1955

RHÔNE-RHIN
RHONE-RHEIN

Nr. 3 Sept. 1955

Suite du précédent bulletin: «Des canaux! Des bateaux!»
Paraissant chaque trimestre Erscheint vierteljährlich

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

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

Hundertjahrfeier der ETH

Im Oktober 1955 begeht unsere Eidgenössische Technische Hochschule das Fest ihres 100jährigen Bestehens, ein Anlaß, den auch der Schweizerische Rhone-Rhein-Schiffahrtsverband allen Grund hat mitzufeiern und sich in den langen Zug der Gratulanten einzuordnen, die unserem lieben «Poly» ihre warme Anerkennung und ihren Dank entbieten wollen für die unermüdliche Förderung und Klärung der vielseitigen technischen und wirtschaftlichen Probleme, mit denen sie alle sich tagtäglich auseinanderzusetzen haben.

Der SRRS insbesondere, der die Wiederaufnahme der Schiffahrt auf Aare, Entreroches-Kanal und Rhone propagiert, hat vergangenes Jahr das Ergebnis seiner fünfjährigen Untersuchungen in Form eines allgemeinen Bauprojektes für den *Transhelvetischen Kanal* bekanntgeben können und gleichzeitig auch die mutmaßlichen Auswirkungen dieses Bauvorhabens auf unsere Volkswirtschaft in einem besonderen Bericht veröffentlicht.

Nur dank dem modernen Rüstzeug, das die ETH seinerzeit sowohl den das Projekt einer Hochrhein-, als einer Rhone-Rhein-Wasserstraße bearbeitenden Ingenieuren in so reichem Maße zur Verfügung gestellt hat, konnten sie ihre an hydraulischen, geologischen, statischen und anderen Problemen so reichen Aufgaben einwandfrei lösen. So stellte die Versuchsanstalt für Wasserbau und Erdbau der Studienleitung u. a. die Elemente zur Verfügung, die sie zur Aufstellung von Richtlinien benötigte, wie sie auch die Kennziffern zur Charakteristik des Verhaltens des Baugrundes und der Unterdruckverhältnisse, bzw. die hydraulischen Unterlagen, welche die Aufstellung der Bewegungsgesetze für die Schleusenverschlüsse ermöglichte, lieferte.

Ganz allgemein gesehen aber, hat unsere ETH in all diesen Jahren Vorbildliches geleistet. Nicht zuletzt ist es der Forschertätigkeit ihrer Institute und ihres Lehrkörpers zu verdanken, wenn die Schweiz an der Weiterentwicklung der Technik, die dem ganzen Jahrhundert ihren Stempel aufgedrückt hat, führend beteiligt ist. Mit ihr großes Verdienst ist es, wenn unser volksreiches, an Bodenschätzen armes Land seinen Bewohnern trotzdem reichlich Arbeit und Brot bieten und in scharfer Konkurrenz mit dem Ausland dank dem hohen Stand seiner Qualitätsarbeit immer einen beachtenswerten Rang behaupten konnte.

Mit dem aufrichtigsten Dank für all diese wertvollen Leistungen verbindet der SRRS den Wunsch, es möge unserer ETH im Interesse unserer Heimat auch weiterhin ein erfolg- und segensreiches Wirken beschieden sein.

SRRS

Centenaire de l'EPF

En octobre 1955 notre haute Ecole fédérale des sciences techniques célèbre son centenaire. L'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin a de nombreuses raisons de s'associer elle aussi à cette fête, et de prendre rang parmi tous ceux qui apporteront leurs félicitations à notre cher «Poly» en hommage de gratitude pour ses inlassables efforts dans la recherche des solutions de problèmes techniques et économiques complexes qui se posent chaque jour.

L'ASRR tout spécialement, dont le but est de faire revivre la navigation sur l'Aar, le Canal d'Entreroches et le Rhône, a publié, l'an dernier, les résultats de cinq années de travaux sous la forme d'un projet général d'aménagement du *Canal transhelvétique*. Un rapport spécial présente les répercussions probables de la réalisation du projet sur l'économie nationale.

Grâce à l'équipement moderne mis par l'EPF à la disposition des ingénieurs, les problèmes d'hydraulique, géologiques, statiques et d'autres ordres encore, posés par le projet de voie navigable Rhône-Rhin — et naguère par celui du Rhin supérieur — ont pu être résolus. Le Laboratoire d'hydraulique et de géotechnique permit à la direction des études d'établir les directives les plus modernes pour le calcul statique des écluses, la détermination de coefficients physiques normaux caractérisant le comportement du sol, ainsi que celle des éléments pour le traitement uniforme des problèmes de la souspression et des données théoriques indispensables pour l'établissement des lois du mouvement des vannes.

D'une façon générale notre EPF a fait œuvre de pionnier au cours de ce siècle. Enfin, n'oublions pas que c'est grâce aussi à l'activité de recherches de ses instituts et de son corps enseignant, que la Suisse jouit d'une place enviable dans le développement de la technique qui a marqué tout ce siècle de son empreinte, tout particulièrement dans le domaine de l'hydraulique. A l'EPF revient une grande part de mérite dans le fait que notre pays, pauvre en ressources naturelles, a largement pu assurer du travail à sa population et qu'il a été en mesure de s'imposer, grâce à la haute qualité de son travail, face à la dure concurrence étrangère.

Consciente de l'importance de l'apport scientifique de l'EPF dans le domaine qui l'intéresse, notre Association lui renouvelle ses vœux pour la continuation d'un effort si riche en efficacité et si bénéficiel à l'ensemble du pays.

ASRR

Resolution zur Hochrheinschiffahrt

Am 24. August 1955 hat in Bern eine Konferenz stattgefunden, an der teilgenommen haben:

Einzelne Regierungsräte, National- und Ständeräte aus den 13 Kantonen Zürich, Bern, Fribourg, Solothurn, Appenzell AR und IR, St. Gallen, Aargau, Thurgau, Waadt, Wallis, Neuenburg und Genf, ferner

Abordnungen des Nordostschweiz. Verbandes für Schiffahrt Rhein—Bodensee, des Schweiz. Rhone—Rhein-Schiffahrtsverbandes und der Associazione per lo studio et la realizzazione della linea di navigazione interna Venezia-Locarno et del Portofranco.

Die einmütig vorgebrachten Begehren wurden in der nachstehenden *Resolution* zuhanden des Gesamtbundesrates und zum Zwecke der Berücksichtigung im bundesrätlichen Bericht über die Hochrheinschiffahrt wie folgt zusammengefaßt:

1. Die Delegation stellt einmütig fest, daß die wirtschaftlichen Verhältnisse unseres Landes im heutigen Zeitpunkte derart sind, daß gemäß Art. 6 des deutsch-schweizerischen Staatsvertrages über die Regulierung des Rheins zwischen Straßburg/Kehl und Istein vom 28. März 1929 die Ausführung der Hochrheinschiffahrt von Basel bis zum Bodensee nunmehr möglich ist.

2. Im weitern vertritt die Delegation die Auffassung, daß auf Grund zahlreicher amtlicher Gutachten die Wirtschaftlichkeit der Hochrheinschiffahrt vorbehaltlos zu bejahen ist.

3. Die Delegation ersucht daher den Bundesrat dringend, mit Deutschland Verhandlungen über den Abschluß eines Staatsvertrages betreffend die Verwirklichung der Hochrheinschiffahrt aufzunehmen.

4. Die Schiffbarmachung des Hochrheins bedeutet die erste Etappe im Hinblick auf die zukünftige Schiffahrt auf der Aare von ihrer Einmündung in den Rhein bis zu den Juraseen.

5. Die schweizerische Binnenschiffahrt muß künftig in umfassender Weise in das allgemeine System der Verkehrsmittel unseres Landes eingeordnet werden. Die innerschweizerischen Wasserstraßen müssen im Zusammenhang mit den heutigen und künftigen europäischen Wasserstraßen, d. h. Nordsee—Bodensee, Mittelmeer — Genfersee und Adria — Langensee geplant werden.

Diese Resolution wurde Herrn Bundesrat Lepori vorgelegt.

Gemeinschaftliche Tätigkeit schweizerischer Schiffahrtsverbände

Am 24. August haben unser Schweizerischer Rhone-Rhein-Schiffahrtsverband und der Nordostschweizerische Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee eine Vereinbarung für künftige Arbeitsgemeinschaft abgeschlossen. Diese Zusammenarbeit der beiden großen schweizerischen Schiffahrtsverbände wird es möglich machen, endlich zu praktischem Fortschritt in der Verwirklichung der nunmehr durch überzeugende Studien geprüften Binnenschiffahrtspläne zu gelangen und erfolgreich einer aktiven Opposition entgegenzutreten.

Die schweizerischen Schiffahrtsverbände sind sich schon in ihrer Gründungszeit, d. h. vor dem Ersten Weltkrieg, nahegestanden. 1911 wurde von der Sektion Genf des SRRS die Bildung eines Zentralkomitees der Verbände angeregt. Die Idee ist vom damaligen Schiffahrtsverein Basel und vom NOS-Schiffahrtsverband unterstützt worden. Die Gründung der Zentralkommission erfolgte erst im Mai 1915. Die Durchsicht jener Akten läßt in angenehmster Weise erkennen, daß selbst die führenden Kreise Basels damals durchaus auf eine integrale, gesamtschweizerische Flußschiffahrtspolitik hielten. Dieser früheren Zusammenarbeit der Verbände ist es zu verdanken, daß sich die Bundesversammlung und der Bundesrat ebenfalls positiv zum Programm der schweizerischen Binnenschiffahrt einstellten, daß die Schiffahrtsartikel 24—27 in das Bundesgesetz über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte vom Dezember 1916 und daß der Artikel 24ter in die Bundesverfassung haben aufgenommen werden können. Man schlage die betreffende bundesrätliche Botschaft vom Oktober 1917 nach, um dort jener offenen und großzügigen Beurteilung der schweizerischen Schiffahrtsaufgaben und jener aufgeschlos-

Les associations suisses pour la navigation unissent leurs efforts

Le 24 août, notre Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin et l'Association du Nord-Est suisse pour la navigation sur le Rhin jusqu'au lac de Constance, ont signé une convention créant une communauté de travail. Cette future activité de deux grandes associations suisses pour la navigation, s'appuyant sur les preuves convaincantes fournies par les études existantes, a pour but d'instaurer la période des réalisations dans le domaine de la navigation intérieure suisse et de faire front à une active opposition.

Les associations suisses pour la navigation avaient déjà pris contact lors de leur fondation, avant la première guerre mondiale. La Section genevoise de l'ASRR avait, en 1911, proposé la création d'un comité central des associations. Cette idée fut soutenue par l'Association bâloise et celle du Nord-Est suisse. La Commission centrale ne fut pourtant fondée qu'en mai 1915. Les archives permettent de se rendre clairement compte que même les milieux bâlois d'alors étaient partisans d'une politique d'ensemble de la navigation intérieure suisse. C'est à cette communauté de travail que l'on doit l'attitude positive de l'Assemblée fédérale et du Conseil fédéral à l'égard du programme de navigation intérieure; attitude qui fit insérer dans la loi fédérale sur l'utilisation des forces hydrauliques, du 22 décembre 1916, les articles 24 à 27 en faveur de la navigation, ainsi que l'article 24ter dans la Constitution fédérale. Du message du Conseil fédéral, du 20 octobre 1917, le Bâlois Gelpke écrivait: «Le ton ferme, décidé du message fortifie chez le lecteur la conviction que la navigation intérieure suisse n'est pas une affaire d'un lointain avenir, mais un instrument absolument indispensable à notre économie, à la mesure du rapide déve-

senen behördlichen Schiffahrtspolitik zu begegnen, zu der Gelpke in den «Rheinquellen» hernach schrieb, «daß es sich bei der schweizerischen Binnenschiffahrtsfrage nicht um ein Problem einer fernen Zukunft handelt, sondern um ein nach Maßgabe der fortschreitenden Entwicklung der schweizerischen Schwergüterproduktion absolut unentbehrliches Hilfsinstrument unserer Volkswirtschaft».

In späteren Jahren ist es um die Zentralkommission wieder still geworden. Die effektiven praktischen Fortschrittsmöglichkeiten waren mit Ausnahme Straßburg—Basel gering. Verzögernd wirkten das Prinzip des Vorausbaues der Kraftwerke sowie die 1929 beschlossene zeitliche Trennung der Schiffahrtsaufgaben bis Basel und oberhalb Basel. Die Verbände blieben mehr auf ihren eigenen Gebieten tätig. Die Möglichkeiten zu größeren Gemeinschaftsaktionen fehlten. Unseres Wissens ist die Zentralkommission der Verbände 1933 das letzte Mal zusammengetreten.

Die Verhältnisse sind heute anders. Die Hochrheinschiffahrt ist national und international notwendig geworden. Die Rheinschiffahrt zur Aaremündung ist gleichzeitig als erste Etappe des Programmes der Schiffahrt aareaufwärts bis zu den Juraseen anzusehen. Eine Förderung der schweizerischen Binnenschiffahrt läßt auch eine Aktivierung des Rhone-und Poausbaues erwarten. Der Gedanke ist der gleiche, dem heute mit den großen schweizerischen Krediten an die deutschen, französischen und italienischen Bahnen zum Ausbau besserer Verbindungen nach der Schweiz nachgelebt wird. Es ist nur nicht gesagt, daß alles allein über den Schienenweg zu geschehen hat. Heute gilt es, die Schiffahrt nicht unter Einzelgesichtspunkten, sondern unter großen gemeinsamen Gesichtspunkten voranzubringen.

Die zwischen dem SRRS und dem NOS-Verband abgeschlossene Vereinbarung sieht in den Hauptpunkten folgendes vor:

Um ihre Ziele zu erreichen, sichern sich die Verbände gegenseitige Unterstützung zu. Sie werden alle grundsätzlichen Fragen der schweizerischen Binnenschiffahrt gemeinsam behandeln. Ein Programm der schweizerischen Binnenschiffahrtspolitik führt die gemeinsamen Aufgaben auf, welche sich auf die Güterschiffahrt auf dem Rhein bis zum Bodensee und auf der Aare von ihrer Mündung bis zu den Juraseen beziehen. Beschlossen wurde die Schaffung eines gemeinsamen Organs unter dem Namen «Delegation der Verbände für schweizerische Binnenschiffahrt». Die Delegation ist befugt, die Gemeinschaft der Verbände zu vertreten. — Sofern sie dem aufgestellten Programm beipflichten, können weitere Schiffahrtsverbände der getroffenen Vereinbarung beitreten.

Das von den Verbänden angenommene *Programm einer schweizerischen Flußschiffahrtspolitik gründet sich:*

a) auf die Tatsache der wachsenden Bedeutung der Binnenschiffahrt und des zunehmenden Ausbaus derselben sowohl in der Schweiz wie im Ausland;

b) auf die naturgegebenen Möglichkeiten des Anschlusses an die Wasserstraßen des Rheins, der Rhone und des Po. Alle großen schweizerischen Verkehrswege sind eine Weiterführung der ausländischen Routen auf nationalem Territorium;

c) auf den Erfolg und den Nutzen der internationalen Rheinschiffahrt nach Basel und der Rhoneschiffahrt nach Lyon;

d) auf die jahrelangen Vorarbeiten der Schiffahrtsverbände und der eidgenössischen Amtsstellen sowie die daraus bereits hervorgegangenen generellen Bauprojekte für Hochrhein, Rhone und transhelvetischen Kanal;

e) auf das allgemeine Wachstum der Bevölkerung, der Wirtschaft und der Transportbedürfnisse des Landes;

f) auf Artikel 24ter der Bundesverfassung; auf das Bundesgesetz über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte vom 22. Dezember 1916; auf den Bundesratsbeschluß über die schiffbaren und noch schiffbar zu machenden Gewässerstrecken vom 4. April 1923.

loppement de l'industrie lourde suisse. Le département de l'Intérieur est arrivé à cette conclusion nettement affirmative d'un abondant trafic sur les voies fluviales intérieures suisses, en se basant sur un examen approfondi de toutes les questions relatives au nouveau problème du trafic.»

Au cours des années suivantes, l'activité de la Commission centrale s'éteignit peu à peu. Les possibilités de développements réalisables étaient restreintes, à l'exception du secteur Strasbourg—Bâle. La construction des usines hydroélectriques prenait le pas sur la navigation et, en 1929, la navigation à l'aval de Bâle était dissociée de celle à l'amont de cette ville. Chacune des associations se repliait sur son activité propre. Les possibilités manquaient d'une grande action collective. La Commission centrale semble s'être réunie pour la dernière fois en 1933.

Aujourd'hui, la situation est différente. La navigation sur le Rhin supérieur s'impose, tant du point de vue national qu'international. Jusqu'à l'embouchure de l'Aar elle constitue la première étape du grand programme d'aménagement navigable de l'Aar jusqu'aux lacs jurassiens. Une impulsion nouvelle peut et doit être donnée aux aménagements du Rhône et du Pô. Il y a à cet égard les précédents récents des importants crédits accordés par la Suisse aux chemins de fer allemands, français et italiens, pour l'amélioration des liaisons ferroviaires à destination de notre pays. Il n'y a pas de raison pour que le rail soit seul bénéficiaire de cette politique de crédits extérieurs. Les problèmes de navigation doivent être vus de plus haut, sans mesquinerie.

La *convention* entre l'ASRR et le Nord-Est suisse comporte principalement les points suivants:

Appui mutuel. - Examen concerté de tous les problèmes importants. - Programme d'une politique suisse de navigation intérieure exposant les tâches communes aux deux associations, soit celles visant à l'aménagement du Rhin supérieur et à celui de l'Aar jusqu'aux lacs jurassiens. - Création d'un organisme commun sous le nom de «Délégation des associations pour la navigation intérieure suisse»; cette délégation est qualifiée pour représenter l'ensemble des associations. - La convention est ouverte à d'autres associations pour autant qu'elles souscrivent au programme commun.

Le *programme* d'une politique suisse de navigation intérieure, accepté par les associations contractantes, est fondé:

a) sur l'importance croissante de la navigation intérieure et sur son développement, tant en Suisse qu'à l'étranger;

b) sur les possibilités naturelles de liaison aux fleuves navigables, soit le Rhin, le Rhône et le Pô, prolongements de voies étrangères sur territoire national;

c) sur le succès et l'utilité de la navigation rhénane internationale jusqu'à Bâle, ainsi que sur le développement de la navigation rhodanienne jusqu'à Lyon;

d) sur les longs travaux préparatoires des associations pour la navigation et ceux de l'administration fédérale, ainsi que sur les projets généraux qui en sont résultés d'aménagements du Rhin supérieur, du Rhône et du Canal transhelvétique;

e) sur l'accroissement général de la population, de l'économie, et des besoins de moyens de transport;

f) sur l'article 24ter de la Constitution fédérale; sur la loi fédérale du 22 décembre 1916 concernant l'utilisation des forces hydrauliques; sur l'arrêté du Conseil fédéral du 4 avril 1923 concernant les cours d'eau navigables ou pouvant être rendus navigables.

Remarquons qu'aujourd'hui le développement du trafic dans tous ses secteurs (ferroviaire, routier et aérien) est tel qu'il n'est plus de raison valable de négliger la navigation intérieure. Il est dans l'intérêt de chaque pays de développer harmonieusement *tous* ses moyens

Heute macht sich auf allen Gebieten des Verkehrs (Schiene, Straße, Luft) eine derartige Entwicklung geltend, daß es nicht mehr zu verantworten wäre, die Binnenschiffahrt länger außer Betracht zu setzen. Es liegt im Interesse jedes Landes, alle Verkehrsmittel sinngemäß zu entwickeln. Die seinerzeitige Zustimmung der Bundesversammlung zu den Studien für den transhelvetischen Kanal hatte keinen andern Sinn. Im Hinblick auf die beträchtlichen Aufwendungen für den Ausbau des Verkehrsnetzes wäre es unverständlich, jene Einsparungsmöglichkeiten nicht zu erwägen, die eine Flußschiffahrt mit sich bringen wird. Dafür bedarf es eines grundsätzlichen Entscheides unserer Behörden, welcher der Flußschiffahrt die gleiche Anerkennung verleiht wie den anderen Verkehrsträgern.

Das Programm sieht folgendes vor: Der Flußschiffahrt zu erschließen sind: die Rhone von Lyon bis in den Genfersee, die oberitalienischen Wasserstraßen bis in den Langensee, der Hochrhein Basel—Bodensee, die Aare von der Mündung bis in die Juraseen, der Entrerocheskanal. Die Verwirklichung der Binnenschiffahrtswege hat etappenweise von unten nach oben zu erfolgen. Die für die verschiedenen Flußgebiete bestehenden Wasserstraßenpläne stellen voneinander getrennte Aufgaben dar. Die Rheinschiffahrt von Basel zum Bodensee ist, dem dreistaatlichen Interesse und dem *Artikel 6 des deutsch-schweizerischen Staatsvertrages* entsprechend, als einheitliches Ganzes zu behandeln.

Die technischen und wirtschaftlichen Fragen sind weiter zu bereinigen. Zu untersuchen ist die Zusammenarbeit mit den anderen Verkehrsträgern. Die Interessen der Schiffahrt sind bei jedem Kraftwerkbau zu wahren. Im Rahmen des Möglichen sind die Schleusen gleichzeitig auszuführen. Die rechtlichen Grundlagen der schweizerischen Flußschiffahrtspolitik sind zu erweitern; die Gesetzgebung ist auszubauen. Den im Bundesratsbeschluß vom 4. April 1923 über die schiffbaren und noch schiffbar zu machenden Gewässerstrecken der Schweiz getroffenen Verordnungen ist Nachachtung zu verschaffen. Die in den maßgeblichen Projekten für Rhone-, Aare- und Hochrheinausbau gewählten Trasses der Wasserstraßen sind sicherzustellen. Der Bundesratsbeschluß von 1923 ist auf das neuprojektierte Trasse des Canal d'Entreroches und auf die Traversierung der Stadt Genf auszudehnen.

Den Worten wird die Arbeit zu folgen haben. Die Aktionsfähigkeit sowohl des NOS-Verbandes wie des SRRS lassen erhoffen, daß dem skizzierten Programme mit Nachdruck nachgelebt wird und daß die gesteckten Ziele erreicht werden. Wichtig ist, daß der Binnenschiffahrtsgedanke in der Schweiz aus engen regionalen Interessen herausgehoben und auf nationalen Boden gestellt wird.

de transport. La participation en 1947 des autorités fédérales aux études du Canal transhelvétique n'avait pas d'autre sens. A l'heure où les pouvoirs publics sont invités à dépenser des sommes considérables pour la modernisation des réseaux ferroviaire et routier, il serait absurde de sousestimer les possibilités de la navigation intérieure qui permettrait pourtant de réaliser de substantielles économies. Mais il faut pour cela que nos autorités, par une décision de principe, reconnaissent à la navigation intérieure l'égalité avec les autres moyens de transport.

Le programme définit les buts à atteindre: Ouverture des voies navigables du Rhône, de Lyon au lac Léman, du Pô jusqu'au lac Majeur, du Rhin supérieur, de Bâle au lac de Constance, de l'Aar dès son embouchure aux lacs jurassiens, du Canal d'Entreroches. L'aménagement des voies navigables suisses du Rhin, du Rhône et du Pô, doit être fait par étapes, de l'aval vers l'amont. Les projets existants de voies navigables des différents bassins présentent des tâches indépendantes les unes des autres. La navigation sur le Rhin, de Bâle au lac de Constance, *prévue par l'article 6 de la convention germano-suisse de 1929*, doit être traitée comme un tout distinct.

Les plans techniques et les preuves économiques doivent être tenus à jour. La coordination des moyens de transport doit inclure la navigation intérieure. Les intérêts de la navigation doivent être sauvegardés lors de la construction de nouvelles centrales électriques. Dans la mesure du possible, en même temps que les nouvelles usines doivent être construites les écluses correspondantes. Les bases juridiques de la navigation intérieure doivent être élargies et précisées; la législation sur cet objet est à créer. Les prescriptions de l'arrêté du Conseil fédéral du 4 avril 1923 concernant les cours d'eau navigables ou pouvant être rendus navigables doivent être observées. Les tracés de voies navigables établis par les projets définitifs concernant le Rhône, l'Aar et le Rhin supérieur, doivent être sauvegardés. L'application de l'arrêté du Conseil fédéral du 4 avril 1923, doit être étendue au tracé du Canal d'Entreroches et à celui, dès qu'il sera connu, de la traversée de Genève. Les conventions avec les Etats étrangers doivent être préparées.

Les paroles doivent maintenant être suivies d'actes! L'ASRR et l'Association du Nord-Est suisse ont donné assez de preuves de leur vitalité pour qu'on puisse leur faire confiance: le programme esquissé plus haut sera suivi et les buts visés atteints. Il importe vis-à-vis de l'opinion publique et de l'étranger qu'une politique nationale suisse de navigation intérieure prenne corps et se dégage des concepts périmés d'un étroit régionalisme. Il faut pour cela l'appui ferme et constant des autorités fédérales et cantonales.

Die Generalversammlung unseres Verbandes wird am Samstag, 26. November 1955, 14.30 Uhr, in BIEL stattfinden. Eine Einladung folgt. — Filme — Freier Eintritt. Freunde und Bekannte sind willkommen!

L'Assemblée générale de notre Association aura lieu samedi, 26 novembre 1955, à 14 h. 30, à BIENNE. Une convocation suivra. — Films — Entrée libre. Amenez vos amis et connaissances!