

Rhône-Rhin = Rhone-Rhein

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **49 (1957)**

Heft 11

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. / Rédaction, Archives et Renseignements: Rue Petitot 8 GENÈVE - Tél. (022) 24 10 44

Pour une politique suisse de la navigation intérieure

A la session de mars de cette année, le Conseil national, par 114 voix contre 26, a pris acte «avec approbation» du rapport du Conseil fédéral sur l'aménagement de la voie navigable du Rhin supérieur. Le débat de deux jours ne laisse aucun doute sur la signification du vote final: c'est bien en faveur de l'aménagement de la voie du Rhin supérieur, donc pour la pénétration de la navigation à l'intérieur du pays, que s'est prononcée la majorité du Conseil national. En regard de cette belle démonstration d'intérêt pour le prolongement sur sol suisse des grandes voies navigables européennes, l'absence de toute politique constructive dans ce domaine de la part du gouvernement fédéral, est bien décevante. Que l'on n'invoque pas ici une traditionnelle prudence. Il est des domaines où l'on a vu le Conseil fédéral prendre des initiatives qui sortent de la tradition helvétique. C'est ainsi qu'il délègue deux de ses membres à Paris pour y prendre une part active aux pourparlers sur l'intégration économique de l'Europe.

A ce propos, il est intéressant de savoir que plusieurs pays du futur *Marché commun* prennent des mesures pour augmenter la capacité concurrentielle de leurs industries; une de ces mesures consistant à améliorer les moyens de transport et, précisément, la voie d'eau, outil idéal de la grosse et moyenne industrie. De récents exemples de cette politique prévoyante sont fournis par la convention franco-germano-luxembourgeoise sur l'aménagement de la Moselle, et par la décision de la Belgique d'investir 12 milliards de francs belges dans un délai de dix ans, de 1957 à 1966, pour convertir son réseau navigable au gabarit européen, soit 1350 t.

Il serait faux et même dangereux de croire que les années de mise en place du *Marché commun* ne réclament un effort d'adaptation que des seuls pays directement concernés. Que la Suisse fasse ou non partie de la *zone de libre-échange*, dont la création vient également d'être décidée, elle sentira plus durement la concurrence du vaste *Marché commun*, qu'elle ne l'éprouve maintenant face aux pays composants. Le Conseil fédéral a raison d'être présent à l'O. E. C. E., à Paris, comme il a raison de prendre une part active aux travaux de la Conférence européenne des ministres des transports, où il est représenté par le conseiller fédéral Lepori et un état-major de spécialistes. On ne saurait lui donner tort non plus, loin de là, d'encourager l'amélioration des accès ferroviaires du pays, par des prêts successivement consentis aux quatre Etats voisins. Mais c'est d'une prévoyance un peu courte que de borner sa sollicitude au seul chemin de fer. Le rail n'est pas la panacée et il est temps de reconnaître que d'autres moyens de transport sont encore plus aptes

à alimenter nos usines et à évacuer leurs produits lourds de façon particulièrement économique.

Le moyen le plus efficace d'aider les industries suisses à affronter une concurrence étrangère qui s'annonce plus dure, est de leur ouvrir l'accès direct, sans rupture de charge, à une voie d'eau internationale. Le Rhin d'abord, dont l'importance continentale va encore croître du fait de ses ramifications navigables nouvelles ou en plein développement: Meuse, Neckar, Main, Moselle; le Rhône ensuite, dont le trafic prend un essor réjouissant que fera progresser chaque nouvel aménagement. Poursuivre l'actuelle politique d'expectative, par suite de manque d'une doctrine en matière de navigation intérieure, n'est plus de mise; cette lacune nous coûterait finalement plus cher que la création des voies navigables projetées. Sera seule payante à long terme une politique active visant à établir les étapes créant la navigation intérieure suisse pour l'incorporer aux grandes voies d'eau européennes.

Deux moyens, d'emploi simultané, permettront de passer du stade actuel des projets à leur exécution. Le premier, sur le plan fédéral, est très directement l'affaire des membres du Groupe parlementaire de la navigation intérieure. L'acceptation du rapport sur l'aménagement du Rhin supérieur, bénéfique en soi, a été heureusement suivie de la prise en considération du postulat de la Commission du Conseil national, dont nous donnons le texte plus loin. Ce postulat demande au Conseil fédéral un rapport sur divers projets d'aménagement de voies navigables. Le département compétent, celui des postes et des chemins de fer, vient de constituer une commission d'étude où, fait réjouissant, les associations de navigation, dont la nôtre, sont représentées. Souhaitons qu'il ne faille pas à nouveau cinq ans au Conseil fédéral pour donner son opinion aux Chambres, et, surtout, que ce nouveau rapport saura reconnaître sans ambages les avantages économiques de nos grands projets de voies navigables.

Si le premier moyen pour passer à l'exécution des projets déploie ses effets sur le terrain fédéral, le second, lui, est du ressort des cantons intéressés. Ceux-ci doivent prendre contact entre eux pour examiner ensemble les voies et moyens de sauvegarder le tracé du Canal transhelvétique tout d'abord, puis de pourvoir au financement des étapes de la construction. Cette collaboration intercantonale pourra commencer par être aussi souple que l'on voudra, elle devra finalement revêtir l'aspect d'un accord en bonne et due forme, c'est-à-dire d'un concordat. C'est ainsi seulement que les cantons seront assez puissants pour déterminer la Confédération à prendre sa juste part du financement des travaux.

A. Vacheron

Postulat der nationalrätlichen Kommission betreffend schweizerische Schifffahrtswege

begründet durch Nationalrat Dr. K. Obrecht:

Nachdem der Bundesrat seinen Bericht vom 2. März 1956 über die Frage der Schiffbarmachung des Hochrheins erstattet hat, wird er eingeladen, den eidgenössischen Räten ebenfalls über die technischen, rechtlichen, verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Fragen der Projekte für folgende Schifffahrtswege zu berichten:

- Aare, von der Mündung in den Rhein bis in den Neuenburger- und Murtensee;
- Rhone bis nach Genf und bis in den Genfersee;
- Verbindung zwischen Neuenburger- und Genfersee; Vergleich mit den Plänen zu einem Ausbau der Verbindung Rhone—Rhein über französisches Territorium;
- Verbindung Adria—Langensee;
- Verbindung Donau—Bodensee.

Nachdem ferner der Bundesrat im Jahre 1950 die Limmat, die Linth und die Glatt aus dem Verzeichnis der schiffbaren oder noch schiffbar zu machenden Gewässerstrecken des Bundesratsbeschlusses vom 4. April 1923 gestrichen hat, wird er ersucht, sich in seinem Bericht auch darüber zu äussern, ob er noch weitere Streichungen in diesem Verzeichnis auf Grund seiner Untersuchungen in Aussicht nimmt.

Am 6. März hat der Bundesrat dieses Postulat entgegengenommen. Das Post- und Eisenbahndepartement hat in diesem Sommer eine Kommission ernannt und diese beauftragt, die in diesem Postulat gestellten Fragen zu untersuchen und hierüber Bericht zu erstatten. Es darf als erfreulich vermerkt werden, daß die schweizerischen Schifffahrtsverbände, darunter auch unser Verband, in dieser Kommission vertreten sind.

Hauptversammlung der Sektion Ostschweiz

Die Sektion Ostschweiz des Schweizerischen Rhone-Rhein-Schiffahrtverbandes hielt am 21. Juni 1957 in Zürich ihre gut besuchte 37. Hauptversammlung ab. Der administrative Teil konnte speditiv abgewickelt werden und es sei an dieser Stelle lediglich die Wahl von Dr. Max Angst, Schaffhausen, in den Vorstand erwähnt. Aus der aufschlußreichen und interessanten Präsidialansprache von Ing. W. Groebli, Zürich, geben wir auszugsweise die die schweizerische Binnenschifffahrt berührenden Probleme wieder.

«Wie im Vorjahre hat sich auch im abgelaufenen Geschäftsjahr unsere Tätigkeit wie auch diejenige unseres Zentralverbandes auf Verhandlungen politischer und wirtschaftlicher Art beschränkt und standen technische Probleme im Hintergrund.

Das Hauptgewicht aller Probleme lag wieder beim Hochrheinausbau von Basel bis Bodensee, und hier darf nun für 1956/57 ein entscheidender Schritt vermerkt werden, nämlich die Behandlung des bundesrätlichen Berichtes über die Schiffbarmachung des Hochrheins. Nachdem in der Tagespresse laufend über die Verhandlungen im Ständerat in der Juni-Session 1956 und im Nationalrat in der diesjährigen März-Session orientiert wurde, erübrigt es sich, hier auf Details einzugehen. Es sei aber festgehalten, daß der Ständerat mit 24 gegen 0 Stimmen vom Bericht in zustimmendem Sinne Kenntnis nahm, während im Nationalrat das Resultat mit 114 gegen 26 Stimmen — welches letztere lediglich für Kenntnisnahme ohne Zustimmung abge-

Postulat de la commission du Conseil national

développé par le conseiller national Obrecht:

Après avoir déposé son rapport du 2 mars 1956 sur l'aménagement de la voie navigable du Rhin supérieur, le Conseil fédéral est invité à présenter aussi un rapport aux chambres fédérales sur les questions techniques, juridiques, économiques ainsi que de politique des transports, que soulèvent les projets concernant les voies navigables suivantes:

- l'Aar de son embouchure dans le Rhin jusqu'au lac de Bielle et les prolongements de ce tracé jusqu'aux lacs de Neuchâtel et de Morat;
- le Rhône jusqu'à Genève ou jusqu'au lac Léman;
- le canal qui reliait le lac de Neuchâtel au Léman; comparaison avec les plans de modernisation du canal du Rhône au Rhin par le territoire français;
- la liaison de l'Adriatique au lac Majeur;
- la liaison du Danube au lac de Constance.

D'autre part, le Conseil fédéral ayant radié en 1950 la Limmat, la Linth et la Glatt de la liste des cours d'eau navigables ou pouvant être rendus navigables, figurant dans son arrêté du 4 avril 1923, est prié de s'exprimer également dans son rapport sur la question de savoir si, à la suite de ses nouvelles recherches, il se propose de radier encore d'autres cours d'eau de cette liste.

Le Conseil fédéral a accepté ce postulat le 6 mars 1957. Cet été, le département fédéral des postes et des chemins de fer a nommé une commission qu'il a chargée d'étudier les diverses questions posées par le postulat et de lui faire rapport. Fait positif nouveau à signaler: les associations de navigation, dont la nôtre, sont représentées au sein de cette commission.

geben wurden — ebenfalls sehr erfreulich ausgefallen ist und wohl den Gegnern der Binnenschifffahrt eine gewisse Enttäuschung bereitet hat.

Nach unserer Auffassung ist nun die Bahn frei für die Verhandlungen mit Deutschland wie auch Österreich um den Hochrheinausbau vorzubereiten. Mit Genugtuung kann festgestellt werden, daß der Staatsvertrag von 1929 nun allgemein als Basis für weitere Verhandlungen anerkannt wird und wohl in Bälde mit der Aufnahme von Besprechungen gerechnet werden kann. Hat doch Deutschland, nachdem 1958 der Neckarausbau bis Stuttgart vollendet sein wird, Finanzen und Kräfte frei, um sich dem Hochrhein zuzuwenden.

Für die Erstellung und Inbetriebnahme der Schifffahrtsstraße ergeben sich noch mancherlei Probleme, die einer Abklärung bedürfen und Zeit beanspruchen, so daß nicht früh genug an deren Behandlung herangetreten werden kann.

Daß den zum Ausbau vorgeschlagenen Werken am Hochrhein von seiten des Naturschutzes Opposition gemacht wird, war zu erwarten. Es besteht aber die Hoffnung, daß mit dem Wechsel in der Leitung des schweizerischen Bundes für Naturschutz die fanatische Tendenz etwas zurückgedrängt wird und in Zukunft Fachleute maßgebend sein werden, mit denen man verhandeln kann. Besteht doch in den Kreisen der Kraftwerkbauer und Befürworter der Schifffahrt ebenso gut wie im heute gegnerischen Lager der Wunsch, die Naturschönheiten unseres Landes zu schützen und die nicht

vermeidbaren Eingriffe auf ein Minimum zu reduzieren.

Die etwas ausgedehnte Berichterstattung über den Hochrhein mag den Leser vielleicht erstaunen; bei der heutigen Situation ist es aber so, daß für uns der Ausbau des Hochrheines bis Koblenz das primäre Erfordernis ist für die Verwirklichung unseres transhelvetischen Kanals. Die vorstehend für den Hochrhein erwähnten Probleme zeigen sich bei der unseren Verband beschäftigenden Wasserstraße in ähnlichem Sinne, lediglich, daß wir unsere Aufgabe nicht international, sondern rein schweizerisch zu lösen haben.

Glücklicherweise haben wir wenigstens für den Anfang bis zum Bielersee eine Kombination verschiedener Interessenten, welche den Ausbau erleichtert. Neben dem Aus- oder Umbau verschiedener Kraftwerke, welche nachgerade fällig wird, ist es hier die schon in früheren Berichten erwähnte II. Juragewässerkorrektur, die für das Teilstück Solothurn-Bielersee mit uns Hand in Hand arbeitet. Im vergangenen Jahr war es möglich — ein besonderes Verdienst gebührt dabei unserem letztjährigen Referenten, Herrn Nationalrat H. Müller —, die an dieser Aufgabe interessierten Kantone zu einem Verband zusammenzuschließen und ein Projektierungsbüro zu schaffen, das inzwischen seine Tätigkeit aufgenommen hat.

Großzügig war der schon im letzten Jahresbericht erwähnte Beschluß des Kantons Waadt betreffend Sicherung des Kanaltracés wie auch die Bewilligung von Krediten für Hafenprojekte und Landkäufe. Leider hat dieses Beispiel bis heute keine Nachfolger gefunden, obschon dies dringend notwendig wäre in der heutigen Konjunktur, wo die forcierte und oft wahllose Überbauung nur allzu rasch unser Kanalprojekt gefährden oder zumindest dessen Durchführung verteuern kann.

Leider konnte bis heute noch kein Weg gefunden werden für die gesetzgeberische Lösung dieser Frage, und die Regelungen zwischen den Kantonen unter sich und gegenüber der Eidgenossenschaft sind immer noch ausstehend. Es wird daher nun die Hauptaufgabe unserer Schifffahrtsverbände — unterstützt durch alle an der Schifffahrt interessierten Kreise — sein, dieses erste Teilziel zu verwirklichen. Es wäre sicher nicht zu verantworten — und würde auch nicht dem Sinn der seinerzeitigen Geldgeber entsprechen —, das Projekt des transhelvetischen Kanals in der Schublade verschwinden zu lassen. Hoffen wir, daß in Bälde hier eine Lösung gefunden werden kann.

Ein erster Schritt geschah im Nationalrat mit der Einreichung und Annahme des Postulates von Herrn Nationalrat Dr. Obrecht (Präsident des schweiz. Wasserwirtschaftsverbandes) betreffend Berichterstattung des Bundesrates über die übrigen gegebenenfalls für die Schifffahrt in Frage kommenden Flußläufe, worunter als wichtigste Verbindung der transhelvetische Kanal fällt. Weitere Maßnahmen und Anregungen wurden in den Kreisen unseres Verbandes geprüft und besprochen, sind aber heute noch nicht so weit gediehen, daß hierüber Bericht erstattet werden kann.»

Im zweiten Teil der Veranstaltung hielt Dr. Paul Bürgi, Gewerbesekretär, St. Gallen, einen beachtenswerten Lichtbildervortrag über «Wirtschaftliche und politische Überlegungen zur Hochrheinschifffahrt».

Le réseau navigable belge au gabarit européen

De tous les pays qui modernisent leur réseau navigable, la Belgique est sans doute l'un de ceux qui apportent à cette tâche le plus de persévérante attention. Que l'on ne s'imagine pas pourtant que le transport par eau jouisse en Belgique d'un statut privilégié; là, comme ailleurs, il a des adversaires acharnés et puissants dont le chemin de fer n'est pas le moindre.

A la fin de février, la Chambre des Représentants, puis le Sénat de Belgique ont approuvé la loi Vanaudenhove pour le financement du plan Willems. Par cette loi, un investissement de 12 milliards de francs belges sera consacré à la réalisation d'un programme de travaux, échelonnés de 1957 à 1966, pour la mise au gabarit de 1350 tonnes ou plus de certaines voies navigables.

De l'exposé détaillé des motifs de la loi Vanaudenhove, relevons deux observations qui ont pour les Suisses valeur d'enseignement:

«La presque totalité de la grosse industrie du pays est établie le long des principales voies navigables. Même les industries moyennes¹ recherchent la présence de la voie d'eau. Au fur et à mesure du développement industriel du pays, l'importance de la voie d'eau ne cesse de croître.» Cette dernière affirmation est étayée de tableaux statistiques sur le mouvement des marchandises par rail et par eau, dont nous citons les seuls chiffres suivants. Le rail a transporté, en 1913, 61,4 mill. de t, et, en 1954, 61,2 mill. Le trafic par eau a passé de 29,9 mill. de t en 1913 à 51 millions en 1954.

Le programme général de modernisation a été basé sur l'utilisation du chaland rhénan de 1350 t qui a été admis comme bateau type de liaisons d'intérêt européen par la Conférence européenne des Ministres des Transports réunis à Paris les 21 et 22 octobre 1954. Nous renvoyons à la «Revue de la Navigation Intérieure et Rhénane»², ceux de nos lecteurs qu'intéresse l'énumération des voies navigables proposées pour la mise au gabarit européen. Le coût total du programme général est estimé à 20 milliards de francs belges. Le programme réduit, au coût de 12 milliards, déclaré urgent par la loi Vanaudenhove, résulte d'un choix de voies d'eau devant permettre le passage des chalands de 1350 t entre les grands ports et les régions industrielles.

Parallèlement à la modernisation du réseau par les pouvoirs publics, le secteur privé procédera à l'extension et au renouvellement de ses propres installations en vue d'un fonctionnement plus économique. Les installations de manutention permettent à elles seules des économies substantielles. C'est ainsi que pour le minerai, les frais de déchargement d'un sambrésien de 470 t reviennent à 8 fr./t, ceux d'un rhénan de 1350 t à fr. 3.50/t, soit fr. 4.50³ à la tonne de moins et cela en utilisant le même engin.

En présentant la loi Vanaudenhove, le Gouvernement belge «marque sa volonté de s'écarter définitivement des errements suivis dans les dernières décennies et de renouer avec la saine tradition du début du XIX^e siècle, au cours duquel la construction des voies navigables s'est poursuivie à un rythme ininterrompu, chaque voie étant achevée dans un temps record».

¹ C'est nous qui soulignons (réd.).

² Du 10 janvier 1957.

³ Francs belges.

Il est évident qu'aucune comparaison n'est possible avec notre pays, qui ne participe pour le moment à la grande navigation que par les seuls ports de Bâle; il n'en demeure pas moins que l'exemple belge témoigne d'une impressionnante conviction de la valeur du transport par eau et, qu'à ce titre, il mérite d'être sérieusement médité par nos autorités. A. V.

Im nächsten Jahr unser Jubiläum!

Am 23. Oktober 1908 wurde in Genf die Association romande pour la Navigation intérieure gegründet. Bald schlossen sich diesen 4 ursprünglichen welschen Verbänden deutsch-schweizerische Sektionen an. An der ersten Generalversammlung vom 24. Mai 1910 in Genf wurde beschlossen, den Schiffsverkehrsverband auf den Namen «Schweizerischer Rhone-Rhein-Schiffsverkehrsverband» umzutaufen.

Nationalrat Eder, Präsident des befreundeten Nordostschweizerischen Verbandes für Schifffahrt Rhein-Bodensee — dessen Gründung erfolgte im gleichen Jahre —, machte nun den Vorschlag, das 50jährige Jubiläum beider Verbände gemeinsam zu begehen. Unter dem Vorsitz von Walter Groebli, Präsident der Sektion Ostschweiz unseres Verbandes, wurde ein Komitee, das sich aus Vertretern beider Verbände zusammensetzt, gegründet. Dieses hat sogleich ein Programm ausgearbeitet. Die Festlichkeiten werden demnach im September des nächsten Jahres in Zürich stattfinden. Die Hauptattraktion wird eine große internationale Ausstellung der Binnenschifffahrt sein, an welcher Projekte, Modelle von Bauten und Schiffen gezeigt werden. Diese Ausstellung in der ETH wird während zwei bis drei Wochen der Öffentlichkeit zugänglich sein, um dann anschließend in allen an der Binnenschifffahrt interessierten Städten gezeigt zu werden.

Wenn Zürich für die Festlichkeiten gewählt worden ist, so wurde dennoch Genf als die Wiege des Verbandes nicht vergessen. Im Frühjahr wird vorgängig in Genf das Jubiläum der Association romande pour la Navigation intérieure begangen und — welches glückliches Zusammentreffen — zugleich die Studie über den Ausbau der Rhone zwischen Génissiat und Genfersee veröffentlicht werden können. A. V./EA

L'an prochain, notre Jubilé!

Le 23 octobre 1908, fut fondée à Genève, l'Association romande pour la Navigation intérieure. Très vite des sections alémaniques se joignirent aux quatre sections romandes primitives. A telle enseigne que déjà la première assemblée générale, tenue le 24 mai 1910 à Genève, décidait de modifier le titre de l'Association en «Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin», ce qu'il est resté depuis lors.

C'est donc bien au 23 octobre 1908 qu'il faut faire remonter la création de notre Association qui va ainsi fêter son cinquantenaire. Notre alliée de Suisse orientale, Nordostschweiz. Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee, ayant été fondée la même année à St-Gall — l'idée était dans l'air — proposition a été faite par le conseiller national Eder, de célébrer ensemble ce jubilé. Un comité, groupant des délégués des deux associations, s'est mis au travail sous la présidence de M. Walter Groebli, président de notre Section Ostschweiz (Zurich). Des manifestations prévues à Zurich en septembre 1958, le clou sera sans conteste une grande exposition internationale de navigation intérieure, comportant des projets, ainsi que des maquettes d'ouvrages et de bateaux. Cette exposition sera ouverte pendant deux à trois semaines à l'Ecole polytechnique fédérale, puis, devenue itinérante, elle sera montrée dans toutes les villes intéressées à la navigation intérieure.

Si Zurich a été choisi pour la célébration, en automne 1958, du Jubilé des deux associations pour le Rhin supérieur et le Canal transhelvétique, Genève, berceau de notre mouvement, n'a pas été oubliée. C'est à Genève en effet, que sera fêté, au printemps 1958, le cinquantenaire de la création de l'Association romande pour la Navigation intérieure. Par une très heureuse coïncidence, ce sera au printemps prochain également que paraîtra le volume donnant les résultats des études de l'aménagement du Rhône entre la retenue de Génissiat et le lac Léman. La publication des projets, maintenant définitifs mais chaudement controversés dans le passé, de l'aménagement du Rhône genevois, du port de Peney et de la traversée de Genève, est un événement qui mérite d'être marqué. A. V.

Die Generalversammlung für das Jahr 1957 des Schweizerischen Rhone-Rheinschiffsverkehrsverbandes (SRRS) findet am Samstag, 30. November, 14 Uhr, im Hotel «Rotes Haus» in BRUGG statt.

Im Anschluß an die statutarische Tagesordnung folgt ein Lichtbildvortrag von Cons. Ing. Hans Blattner, Zürich, über den

Ausbau der französisch-schweizerischen Rhone-Schiffsverkehrsstraße:

Die von der Compagnie Nationale du Rhône ausgeführten Werkbauten und die definitiven Projekte der Rhone bei Genf.

Eintritt frei! Gäste und Interessenten herzlich willkommen!

L'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin (ASRR) tiendra son assemblée générale 1957, le samedi 30 novembre, à 14 h, à BROUGG, Hôtel «Rotes Haus».

L'ordre du jour statutaire sera suivi d'une conférence de M. Hans Blattner, ingénieur conseil à Zurich, sur

L'aménagement de la voie navigable du Rhône franco-suisse:

Les réalisations de la Compagnie Nationale du Rhône et les projets définitifs du Rhône genevois.

Cette conférence en allemand sera illustrée de projections. La séance est publique et gratuite. Invitation cordiale à tous ceux que le sujet intéresse.