

Rhône-Rhin = Rhone-Rhein

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **50 (1958)**

Heft 8-9

PDF erstellt am: **09.08.2024**

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) 241044

Cinquantenaire des sections romandes

Le jubilé des deux grandes associations suisses de navigation sera célébré, comme nous le disons d'autre part, en octobre prochain à Zurich. Mais il est évident que cet anniversaire devait aussi être marqué à Genève, où notre mouvement a pris son essor le 23 octobre 1908 lorsque fut fondée l'ancienne *Association romande pour la navigation intérieure*.

Les manifestations de ce cinquantenaire se sont déroulées le 31 mai par un temps magnifique. Le programme, préparé par les sections genevoise et vaudoise de l'ASRR, comportait la visite de l'usine de Verbois, la commémoration du jubilé à la mairie de Satigny, et le dîner officiel à l'Hôtel du Rhône. Au préalable, les sections organisatrices avaient tenu leurs assemblées générales, chacune de son côté, la section vaudoise offrant aimablement de venir siéger à Genève. Comme il était naturel en un tel jour, la section genevoise fêta en la personne de son président d'honneur, M. Paul Balmer, un membre du premier comité, et elle décerna l'honorariat à M. Marcel Guinand, membre depuis 1908. De son côté, la section vaudoise accordait la même distinction à M. Jean Peitrequin, ancien syndic de Lausanne, en raison des éminents services rendus.

Genevois et Vaudois, auxquels s'étaient joints leurs invités ainsi qu'un groupe de la section neuchâteloise, prirent en autocars le chemin de Verbois où ils furent aimablement pilotés par le directeur de l'usine.

La visite de cette belle usine-barrage terminée, la caravane de cars et de voitures mit le cap sur la mairie de Satigny, la plus grande commune viticole de la Suisse, où chacun prit un évident plaisir à goûter les crûs locaux. Au cours de cette réception, M. Paul Balmer prononça une très belle allocution, retraçant avec émotion les difficultés des débuts, redisant avec une vibrante conviction sa foi en l'avenir de la navigation. M. Gilbert Tournier, directeur de la Compagnie Nationale du Rhône, parla avec un égal bonheur en ingénieur et en poète. Il loua l'esprit de finesse inspirateur des corrections du Rhône selon la méthode de Girardon, qui loin de brutaliser le fleuve comme on le fit ailleurs, sut utiliser sa force pour le régulariser. M. Tournier dit sa foi en la collaboration franco-suisse qui permettra à la navigation de remonter le Rhône jusqu'à notre pays. Auparavant, M. Magnin, président de l'AGNF, avait salué ses hôtes, français et confédérés, et remercié M. François, maire de Satigny, de son cordial accueil. En intermède chaleureusement applaudi de

tous, le groupe costumé *Genève chante* fit apprécier la haute qualité de ses talents musicaux.

Ce fut à regret et pressés par l'horaire que l'on quitta Satigny pour rentrer en ville et se rendre au dîner servi à l'Hôtel du Rhône.

Au cours du repas, le major de table, M. Borgognon, donna la parole à plusieurs orateurs. M. Maurice Magnin, président de l'Association genevoise, salua les personnalités présentes, dont nous donnons plus loin la liste, et exprima la gratitude de tous aux pionniers du mouvement. M. André Gardel, président de l'Association vaudoise, remercia les Genevois de leur accueil et esquissa les possibilités de l'application de l'énergie atomique à la navigation. M. Edmond Pingeon, président central de l'ASRR, fonda sur les études achevées sa conviction d'une proche réalisation. Au nom des autorités cantonales et municipales, M. Jean Dutoit, président du Conseil d'Etat, félicita les associations jubilaires et conclut sa magistrale allocution en donnant l'assurance que les autorités seront prêtes, le moment venu, à prendre en main la réalisation des projets. M. Erwin Schori, président de la Section bernoise, apporta le salut des sections confédérées.

La parfaite réussite de cette journée est redevable au comité d'organisation présidé par M. Emile Vuille.
A. V.

Liste des personnalités saluées: M. Dutoit, président du Conseil d'Etat, représentant le Gouvernement genevois; M. Cottier, conseiller national et conseiller administratif, représentant la Ville de Genève; M. Grimaldi, consul de France; M. Fauquez, conseiller aux Etats; M. Borel, conseiller national et conseiller d'Etat; M. Primborgne, conseiller national; M. Kolly, chef de la Section de navigation du Service fédéral des eaux; M. Noverraz, ingénieur en chef du Service cantonal des eaux, représentant le Gouvernement vaudois; M. Gindrat, secrétaire du Grand Conseil genevois; M. Thorel, secrétaire du Conseil municipal de la Ville de Genève; M. Desarzens, chef de service, délégué par la Ville de Lausanne; M. François, maire de Satigny; M. Chamborédon, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées; M. Tournier, directeur de la Compagnie Nationale du Rhône; M. Déripe, président de la Chambre de Commerce française pour la Suisse; M. Cupepus, délégué de la Division des transports de la Commission Economique pour l'Europe; M. Pictet, président de la Chambre de Commerce de Genève; M. Balmer, président d'honneur et membre fondateur; M. Pingeon, président central de l'ASRR; M. Guinand, président de l'U. G. R.; les présidents des sections de l'ASRR: Berne (M. Schori), Fribourg (M. Desbiolles), Neuchâtel (M. Wavre), Ostschweiz (M. Groebli), Soleure (M. Misteli); M. Béguin, représentant de l'ASRR à la Commission d'étude nommée par le département fédéral des postes et des chemins de fer; la presse que nous remercions ici.

Les deux sections organisatrices étaient représentées par leurs présidents: M. Gardel (Vaud) et M. Magnin (Genève), accompagnés l'un et l'autre de membres de leurs comités respectifs.

Die Eröffnung des Hafens Stuttgart

Im Rahmen eines großen Festaktes konnte am 31. März 1958 von Bundespräsident Prof. Dr. Theodor Heuß der Hafen Stuttgart dem Verkehr übergeben werden. Mit dem Anschluß des Hafens der großen südwestdeutschen Industriemetropole an das ausgedehnte europäische Binnenwasserstraßennetz ging ein lang gehegter Wunsch in Erfüllung.

Es sei daran erinnert, daß schon seit altersher auf dem Neckar die Schifffahrt und vor allem die Flößerei betrieben wurde. Infolge der starken Strömung gestaltete sich diese sehr mühselig und zudem mußte sie jeweils bei Niederwasser vorübergehend eingestellt werden. Unter diesen Umständen ging mit Aufkommen des Schienenwegs der Güterverkehr mehr und mehr auf die Eisenbahn über und führte schließlich dazu, daß die Schifffahrt im Jahre 1879 oberhalb Heilbronn gänzlich zum Erliegen kam, während sie sich unterhalb Heilbronn infolge der besseren Betriebsbedingungen, weiter behaupten konnte. Es sind verschiedene Gesichtspunkte, die dazu beigetragen haben, der Binnenschifffahrt neuen Auftrieb zu verleihen. Mit dem Aufkommen einer neuen Wirtschaftsform, die durch Massenproduktion, Massenbezug, Massenabsatz charakterisiert ist, kam dem Verkehrswesen erhöhte Bedeutung zu. Der Wettbewerb um die billigsten Erzeugungs- und Beförderungskosten und der Transport Güter eines geringen spezifischen Wertes bewirkte, daß der Binnenschifffahrt erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt wurde. Besondere Vorteile konnte die Binnenschifffahrt u. a. dadurch erlangen, daß sie aus der schnellen technischen Entwicklung Nutzen ziehen konnte, indem sie ihre Wettbewerbsfähigkeit durch Einführung der motorischen Antriebs- und Zugkraft, der mechanisierten Treidelei, Vergrößerung der Schiffe und Verbesserung der Umschlagseinrichtungen und Hafenanlagen steigerte. So regten sich schon bald Stimmen, die forderten, die Wasserstraßen zu verbessern, auszubauen, die einzelnen Ströme miteinander zu verbinden und die Binnenschifffahrt wieder aufleben zu lassen. Die schnell wachsenden Bedürfnisse des Industriegebietes um Stuttgart und des Neckartales weckten erneut das Interesse, den Neckar in einem höheren Grade schiffbar zu machen und zu einer Großschifffahrtstraße auszubauen. Diese Bestrebungen traten um die Jahrhundertwende hervor und bereits im Jahre 1911 lag ein erster Projektentwurf vor.

Dieser Kanalisationsentwurf wurde in der Folge des öfteren umgearbeitet und bildete die Grundlage des am 1. Juni 1921 abgeschlossenen Neckar—Donau-Staatsvertrages, der zwischen dem Deutschen Reich und den Neckaruferländern Württemberg, Baden und Hessen abgeschlossen wurde, wobei die Verbindung des Rheins mit der Donau bei Ulm noch eine sehr bedeutsame Rolle spielte. Im gleichen Jahr wurde die Neckar-Aktien-Gesellschaft, ein gemischtwirtschaftliches Unternehmen, an welchem neben dem Reich, die Länder Württemberg, Baden und Hessen, kommunale Verwaltungen und die Privatindustrie beteiligt waren, gegründet. Ihr wurde der Bau der Neckarwasserstraße von Mannheim bis Plochingen übertragen, die ihrerseits die technische Ausführung des Ausbaues an die Reichsbehörde und an die Wasser- und Schifffahrsdirektion Stuttgart delegierte.

Auf der Strecke von Mannheim bis Plochingen, die 180 km mißt, waren insgesamt 26 Staustufen vorgesehen. Die Schleusenanlagen sind derart bemessen, daß

ein Verkehr mit 1350-t-Schiffen ermöglicht wird. Bei dem Gefälle von Plochingen bis Mannheim, das rund 160 m Höhenunterschied aufweist, war es gegeben, die anfallenden Wasserkräfte soweit als möglich in den Dienst der Energieerzeugung zu stellen, womit auch das wirtschaftliche Fundament des gesamten Unternehmens geschaffen worden war. Auf Grund eingehender Untersuchungen wurde auf der Gesamtstrecke von Mannheim bis Plochingen ein Verkehrsumfang von rund 4 Mio t errechnet.

In den Jahren 1921 bis 1935 wurde zunächst die 113 Kilometer messende Strecke Mannheim—Heilbronn ausgebaut und am 28. Juli 1935 in Betrieb genommen. Gleichzeitig wurden auch an der oberliegenden Strecke einige Kraftwerkanlagen erstellt. Die Bauarbeiten des 75 km messenden Teilstückes oberhalb Heilbronn bis Stuttgart kamen im Jahre 1938 in Gang. Durch den Zweiten Weltkrieg mußten die Arbeiten eingestellt werden und konnten nach vorbereitenden Planungen im Jahre 1948 wieder aufgenommen werden.

Der Hafen Stuttgart, der noch im vollen Aufbau begriffen ist, wird vorwiegend Empfangshafen für Massengüter, so vor allem von flüssigen und festen Brennstoffen, Kies, Getreide, Düngemittel, während als Talgüter insbesondere landwirtschaftliche Maschinen, Automobile und Schrott in Betracht kommen. Der Hafen weist drei Hafenbecken mit einer Gesamtlänge von 6500 m Quais auf, wobei das Hafenbecken I dem Stückgüterumschlag vorbehalten ist, dem Hafenbecken II der Kohlenumschlag zugewiesen wurde. Für die Güter der Gefahrenklasse I, wie Benzin und Öle, steht das etwas abseits von den eigentlichen Hafenanlagen verlegte, sogenannte Ölbecken zur Verfügung.

Eine Analyse des Neckarverkehrs zeigt, daß seit der Eröffnung des Verkehrsabschnittes Mannheim—Heilbronn im Jahre 1933 der Güterverkehr eine kontinuierliche Steigerung zu verzeichnen hatte und daß sich Heilbronn mit einem Güterumschlag von rund 5 Mio t zum viertgrößten deutschen Binnenhafen des Rheinstromgebietes entwickeln konnte. Die sukzessive Freigabe der einzelnen Verkehrsabschnitte oberhalb Heilbronn hatte jeweils eine sprunghafte Steigerung des Verkehrs bis in den betreffenden Abschnitt gebracht. Der Gesamtverkehr auf dem kanalisierten Neckar belief sich im Jahre 1957 auf 7,47 Mio t, wovon rund 18 % auf den Talverkehr entfielen. Die stürmische Verkehrssteigerung, insbesondere in den letzten Jahren, dürfte für die wirtschaftliche Zweckmäßigkeit und Notwendigkeit der Neckarwasserstraße beredtes Zeugnis ablegen. Da mit der Eröffnung des Hafens Stuttgart mit einer weiteren Verkehrszunahme gerechnet werden kann, erweist sich der beschleunigte Ausbau der noch bei einigen Staustufen fehlenden zweiten Schleuse als unumgänglich; dies um so mehr, als für die Leistungsgrenze eines einschleusigen Ausbau 4 Mio t errechnet wurde.

Es sei auch noch kurz darauf hingewiesen, daß die bisherige Entwicklung nur eine unwesentliche Benachteiligung des Hafens Heilbronn gebracht hat und daß die verantwortlichen Baubehörden größtes Gewicht auf die Erhaltung des Landschaftsbildes und der Naturschönheiten gelegt haben und daß diese letztere Zielsetzung auch im vollen Umfange verwirklicht werden konnte.

E. A.

Aperçu annuel de l'activité des sections de l'ASRR (suite)

Neuchâtel: A l'assemblée générale, du 21 mars 1958, M. Eric Wavre, président, mit ses auditeurs au courant de l'activité et des projets de l'ASRR. Cette séance fut suivie, à l'aula de l'Université, d'une conférence sur «L'aménagement du Rhône français». L'orateur, M. Marc Henry, directeur chargé des études de la Compagnie Nationale du Rhône, étant malade, son exposé fut présenté par M. Gaillet, ingénieur adjoint. Cet exposé retraça les étapes de l'aménagement du Rhône, dont nous avons maintes fois entretenu nos lecteurs: Génissiat, Seyssel, Donzère-Mondragon, Montélimar. Il mit quelque insistance à souligner les aléas de la présente navigation sur le Rhône. Celle-ci est entravée dans son développement par le courant du fleuve, qui impose l'usage d'une batellerie spéciale, et par des étiages qui interdisent la navigation, parfois pendant des semaines, lors des années de faible précipitation. L'achèvement des travaux du tiers-central et la construction du palier de Pierre-Bénite ouvriront l'accès du fleuve à la batellerie de canaux; mais seule l'exécution de tous les paliers du Bas-Rhône mettra fin aux désastreux effets des étiages... à moins que d'ici là les Suisses ne se décident à ouvrir plus libéralement les vannes du Pont-de-la-Machine, à Genève, en tenant compte des besoins de la navigation à l'aval de Lyon.

Soleure: L'assemblée générale a lieu tous les deux ans; elle a été tenue le 15 septembre 1956, sur le *Romandie*, au cours d'une excursion sur l'Aar de Soleure au lac de Bienne, dont nous avons rendu compte dans le numéro de mars 1957 de *Rhône-Rhin*.

Ostschweiz: Dans le bulletin d'octobre passé, nous avons donné un large compte rendu de l'assemblée générale du 21 juin 1957. Bornons-nous donc à rappeler que le rapport du président *Groebli* fut suivi d'une conférence de M. Paul Bürgi, secrétaire patronal à St-Gall, sur des «Considérations économiques et politiques au sujet de la navigation sur le Rhin supérieur».

Argovie: L'Aargauischer Wasserwirtschafts-Verband a tenu son assemblée générale le 31 octobre 1957, à Koblenz, sous la présidence de M. Siegrist, conseiller national. Cette manifestation avait débuté par une visite, faite en cars, de la rive suisse du secteur du Rhin qui sera mis en remous par la future usine germano-suisse de Koblenz. Après la partie administrative, M. Gysel, sous-directeur de la NOK, Baden, donna une conférence très documentée, suivie d'une discussion animée, sur tous les aspects du projet.

Neuchâtel prépare son port fluvial

Une réunion d'information s'est tenue le 23 juin à Neuchâtel, pour examiner les mesures à prendre en vue de déterminer l'emplacement du futur port de commerce. Présidée par M. Leuba, chef du département des travaux publics, elle groupait de nombreuses personnalités du commerce et de l'industrie ainsi que des représentants des communes riveraines du lac. Participaient aussi de l'ASRR: M. Eric Wavre, président de la section locale et M. Georges Béguin, ancien président de la Ville.

Aux lecteurs de Cours d'Eau et Energie

Quatre fois par an, vous trouvez, encarté dans votre Revue, le bulletin *Rhône-Rhin*. Y jetez-vous plus qu'un coup d'œil distrait? Nous le souhaitons vivement. Nous aimerions même davantage: vous intéresser à nos problèmes, vous faire partager nos vues, et, pourquoi pas? vous voir prendre une part active à nos travaux. Nulle déraison dans un pareil vœu. Lecteurs d'une revue spécialisée dans les questions d'utilisation de l'eau, rien de ce qui concerne cet élément ne doit vous être étranger ou indifférent. Et la navigation n'est-elle pas le mode d'utilisation de l'eau le plus ancien, le plus répandu, et un de ceux dont l'avenir est le plus certain? Celui dont on dit, et de multiples expériences dans de nombreux pays le prouvent, qu'il assure le moyen de transport le plus avantageux qui soit des marchandises de masse.

Au début du siècle, des groupes de citoyens, à Bâle, à Genève, à St-Gall, se sont avisés de ces vérités premières. Ils y avaient du mérite. Ne croyait-on pas alors communément que le rail triomphant allait définitivement supplanter tous les autres moyens de transport: l'eau, la route. La navigation fluviale disposant d'un matériel désuet, sur des rivières à courant parfois rapide, était moribonde; mais il y eut les paliers mis à disposition par l'équipement électrique des fleuves, ensuite, l'utilisation par la batellerie du moteur Diesel. Ces deux faits, dont le premier a amélioré la voie d'eau et le second la propulsion du bateau, ont signifié plus que

la renaissance, comme on dit, de la navigation fluviale.

Grâce à l'ingénieur Gelpke, le premier chaland est remonté le Rhin jusqu'à Bâle en 1904; ce port a vu depuis un prodigieux développement. Mais ce que l'on sait moins, c'est que c'est le palier créé par l'usine de Kembs qui a rendu ce développement possible; que le Canal d'Alsace a permis d'éviter désormais l'incorrigible obstacle de la barre d'Istein.

L'équipement électrique du Bas-Rhône, pourtant encore inachevé, a déjà rendu possible l'amélioration des conditions de navigation, avec comme conséquence une notable augmentation du trafic. C'est grâce aussi à leur équipement électrique que le Main, le Neckar, et bien d'autres cours d'eau dans bien des pays différents, ont vu naître ou améliorer leur navigabilité avec le succès que l'on sait.

Il en sera de même pour le Rhin supérieur, pour l'Aar jusqu'au lac de Bienne, pour le Rhône à l'amont de Lyon, qui seront rendus accessibles à la grande batellerie grâce aux paliers créés par l'industrie électrique, et reliés entre eux par des écluses. Or, l'équipement électrique du Rhin supérieur, de l'Aar et du Rhône, sera achevé d'ici peu d'années; seules les écluses resteront à construire.

En cette année pour nous jubilaire, appuyez notre mouvement en y adhérant; venez nombreux aux manifestations que nous préparons pour le 18 octobre, à Zurich, vous y serez les bienvenus. S.R.R.S.

Jubilé ASRR / NOSV 1908—1958

La fête de notre jubilé aura lieu le 18 octobre prochain, à Zurich. Cette commémoration du cinquantième des deux grandes associations suisses de navigation intérieure est préparée avec soin depuis plusieurs mois par un comité dirigé par M. WALTER GROEBLI, président de notre Section Ostschweiz.

Les séances jubilaires et le déjeuner officiel auront lieu à la Maison des Congrès. Le 18 octobre également, une exposition internationale de navigation intérieure sera ouverte dans les Grands Magasins Jelmoli. A côté des projets suisses, elle montrera d'importantes réalisations étrangères. Vous pourrez y admirer le magnifique modèle réduit d'un port fluvial et des maquettes de bateaux.

En septembre, nos membres recevront une convocation les invitant à s'inscrire à notre Fête du 18 octobre. Nous leur demandons de venir à Zurich avec leurs familles et leurs amis manifester leur ferme résolution de voir dans un proche avenir réaliser les projets des voies navigables suisses.

Ne vous laissez pas arrêter par les sceptiques. Aucune grande œuvre n'est de réalisation facile et rapide, et il est faux de dire que nous en sommes toujours au même point. Bien des obstacles ont été surmontés; nous sommes maintenant à pied d'œuvre: nos études sont finies et nos projets sont prêts.

Tout membre de l'ASRR acquéreur de la carte de fête recevra gratuitement la publication officielle du jubilé.

Jubiläum SRRS / NOSV 1908—1958

Die Fünfzigjahrfeier der beiden Verbände wird am 18. Oktober in Zürich durchgeführt. Von einem Komitee, dem der Präsident unserer Sektion Ostschweiz, Ing. WALTER GROEBLI, Zürich, vorsteht, sind die Vorbereitungen für die Festlichkeiten schon vor Monaten mit großer Umsicht an die Hand genommen worden.

Die Veranstaltungen und das gemeinsame Mittagessen werden im Kongreßhaus stattfinden. Am 18. Oktober kann zudem im Warenhaus Jelmoli S. A. in Zürich eine internationale Ausstellung eröffnet werden, wo die schweizerischen Binnenschiffahrtsprojekte und vom Ausland bereits verwirklichte Bauvorhaben, ein schönes Modell eines Binnenhafens sowie verschiedene Schiffsmodelle zu sehen sind.

Im September erhalten unsere Mitglieder die Einladung, und wir bitten sie, mit ihren Familien und Freunden nach Zürich zu kommen, um ihre feste Entschlossenheit zur baldigen Verwirklichung der schweizerischen Binnenschiffahrtsprojekte zu bekunden.

Lassen Sie sich nicht durch die Zweifler zurückhalten! Kein großes Vorhaben ist leicht und rasch zu verwirklichen, und es ist falsch, der Meinung anzuhängen, daß wir immer noch keinen Schritt weiter gekommen seien. Zahlreiche Hindernisse haben wir überwunden, wir sind heute zur Inangriffnahme der Arbeiten bereit: die Studien sind abgeschlossen, und unsere Projekte sind fertig ausgearbeitet.

Jedes Mitglied des SRRS, das die Festkarte erwirbt, erhält unsere Jubiläumsschrift gratis.

An die Leser der «Wasser- und Energiewirtschaft»

Viermal im Jahr finden Sie, sehr verehrte Leser, Ihrer Zeitschrift das Bulletin «Rhône-Rhein» beigelegt. Werfen Sie wohl mehr als nur einen kurzen Blick auf dessen Titel? Wir hoffen es nicht, nein, wir möchten mehr, nämlich Ihr Interesse an unseren Zielen wecken, Sie mit unseren Problemen vertraut machen und damit Sie zu einer aktiven Mitarbeit begeistern.

Ihnen, als Leser einer Fachzeitschrift über die Nutzung des Wassers im weitesten Sinne, liegt ja doch alles, was irgendwie mit dem Wasser zusammenhängt, besonders nahe. Gerade die Schifffahrt ist doch eigentlich die älteste Form, in welcher sich der Mensch das Wasser zunutze machte und auch heute noch die am meisten verbreitete und zukunftsreichste. Allgemein heißt es, daß dies das vorteilhafteste Beförderungsmittel für Massengüter sei und mannigfache Erfahrungen aus vielen Ländern bestätigen die Richtigkeit dieser Feststellung.

Im Bewußtsein dieser Tatsache schlossen sich Anfangs dieses Jahrhunderts interessierte Kreise in Basel, in Genf, in St. Gallen zusammen. Ihnen gebührt ein besonderes Verdienst, denn damals glaubte man in weiten Kreisen, das sich immer weiter ausdehnende Eisenbahnnetz habe nun endgültig alle anderen Transportmittel zu Wasser und zu Land überflügelt.

Die Flußschifffahrt lag damals gänzlich darnieder; veraltete Kähne und ungebändigte Flußläufe verhinderten ein Aufkommen. Dann aber entstanden mit dem Kraftwerkbau weite gestaute Flußstrecken und der Dieselmotor fand auch im Schiffbau Eingang. Diese beiden

Tatsachen ließen die Schifffahrt recht eigentlich wieder aufleben.

Dank dem unermüdlichen Einsatz von Ingenieur Gelpke fuhr 1904 der erste Rheinkahn in Basel ein und seither hat sich dieser Binnenhafen ganz enorm entwickelt. Worüber man sich gemeinhin aber zu wenig Rechenschaft ablegt, ist die Tatsache, daß erst die Staustufe des Kraftwerks Kembs diese unerhörte Entwicklung möglich macht, denn der Canal d'Alsace erlaubt seither die Umfahrung des unkorrigierbaren Hindernisses bei Istein.

Auch auf der unteren Rhone hat der zwar noch un-abgeschlossene Kraftwerkbau die Bedingungen für die Schifffahrt bereits wesentlich verbessert, was eine augenfällige Steigerung des Verkehrs zur Folge hatte. Mit welchem großem Erfolg der Kraftwerkbau am Main und am Neckar und an vielen anderen Wasserläufen in allen Ländern die Schifffahrt erleichterte oder überhaupt erst ermöglichte, ist allgemein bekannt.

So wird es auch auf dem Oberrhein, auf der Aare bis zum Bielersee, auf der Rhone von Lyon an aufwärts sein. Auch sie werden für große Schiffe zugänglich werden dank der durch die Kraftwerke geschaffenen und durch Schleusen verbundenen Staustufen.

Unterstützen Sie unsere Bemühungen jetzt, im Jubiläumsjahr 1958, durch Ihren Beitritt zu unserem Verbande und nehmen Sie zahlreich an unserer Jubiläumsfeier teil, die wir am 18. Oktober 1958 in Zürich durchführen werden.

S. R. R. S.