

Rhône-rhin = Rhone-Rhein

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **38 (1946)**

Heft (12)

PDF erstellt am: **22.07.2024**

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 Rhône au Rhin
Offizielles Organ des Schweizerischen Rhone-Rhein Schifffahrtsverbandes
Secrétariat: Rue du Môle 10, Neuchâtel — Rédaction du Bulletin officiel, Archives et Renseignements:
M. C. BOREL, Chambre de Commerce, 8, Rue Petitot, Tél. 4 10 44, Genève.

Suite du précédent bulletin « Des Canaux! Des Bateaux! »

Nécrologie - Dr. h. c. Hermann Sieber



Le 2 mai 1946 nous apprenions avec stupeur le décès de notre cher collègue, Monsieur *Hermann Sieber*, Dr. h. c. de l'Ecole Polytechnique fédérale. Cette nouvelle provoqua une véritable consternation. Le défunt se trouvait en bonne voie de guérison, après avoir subi une opération considérée généralement comme peu dangereuse, lorsqu'une embolie vint l'emporter d'une manière soudaine et imprévue, plongeant dans le deuil sa famille et ses nombreux amis.

Il nous serait difficile de retracer ici la belle carrière si richement remplie de Monsieur Sieber. Au cours de la cérémonie funèbre qui eut lieu au Temple protestant de la ville de Soleure, plusieurs orateurs, — représentant les milieux les plus étendus du pays, parlant au nom de grandes industries et de diverses organisations importantes, — ont mis en relief le rôle considérable rempli par cet homme doué d'une puissance de travail extraordinaire, servie par une intelligence supérieure aux conceptions vastes et remarquablement équilibrées. Il suffit de voir le développement qu'il a imprimé à sa propre fabrique d'Attisholz pour juger de ses dons ex-

ceptionnels d'organisateur et d'homme d'initiative qui faisaient de lui un industriel de grande classe dont l'autorité et le prestige étaient considérables.

Dès les débuts de notre Association, M. Sieber nous apporta avec dévouement son concours actif et éclairé. Propriétaire et directeur d'une industrie ayant, à elle seule, un mouvement annuel de matières de plusieurs centaines de milliers de tonnes, matières provenant souvent en grande quantité de pays éloignés et réexpédiées une fois transformées, il était à même de juger, non en utopiste, mais pratiquement en homme d'action, et à son exacte valeur, le rôle que pourrait jouer la navigation fluviale dans notre pays. Il savait ce que coûtent les transports aux industries de matières lourdes. Ayant beaucoup voyagé, admirablement renseigné sur toutes choses, il connaissait le réseau fluvial européen et voyait clairement ce qu'on pouvait en tirer. Ce grand capitaine de l'industrie qui dirigeait sa vaste entreprise d'une main experte et sûre, voyait les choses de haut, son regard se portait bien au-delà de nos frontières et suivait attentivement le développement des grandes industries. Doué d'un véritable génie de réalisateur, il entrevoyait avec une parfaite clarté le potentiel économique qu'apporterait à la Suisse l'outil puissant que représente la navigation fluviale. Il était de la race de ces hommes qui voient d'un œil exercé les conjonctures économiques jugent avec une rare prescience les possibilités et par leur seul dynamisme procurent le gagne pain à des centaines de famille. Il avait une foi absolue dans l'utilité et la navigation fluviale pour notre pays, il la proclamait parce qu'il en connaissait les ressources. Son jugement était pour nous déterminant. Entre l'avis d'une telle personnalité et celui d'un économiste théoricien, sans expérience pratique, qui se borne à consulter des statistiques pour combattre la navigation fluviale, notre choix n'est pas difficile. M. Sieber, c'était le créateur qui voit et qui sait ce qu'on peut réaliser: il l'a prouvé pendant toute sa carrière. Comme jeune industriel déjà, il a soutenu avec force l'idée du canal du Rhône au Rhin et il n'a pas changé d'opinion jusqu'à sa mort. Et pourtant il lisait attentivement tout ce qui se publiait contre ce projet.

Ce grand industriel avait un charme personnel irrésistible et était de surcroît d'une modestie étonnante. Il assistait aussi régulièrement que possible aux séances de notre Comité central. Il écoutait attentivement, intervenant rarement dans la discussion, mais quand il parlait, on avait immédiatement l'impression du chef qui domine le sujet par son expérience.

Notre association avait en lui le guide le plus sûr, un collaborateur aimable et bienveillant qui jouissait auprès de ses collègues d'une autorité considérable, dont la présence seule avait une action stimulante et créait une atmosphère de confiance et de force.

Sa mort est pour nous une perte irréparable; il est des hommes qui ne se remplacent pas.

Nous lui conserverons un souvenir inaltérable d'affection et de gratitude et nous nous inspirerons de son exemple pour continuer l'œuvre à laquelle il était particulièrement attaché. A sa famille si durement éprouvée,

par le brusque départ d'un tel chef, nous renouvelons l'expression de la plus sincère et vive sympathie.

Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin:

Le Président central:

A. Studer.

Neuchâtel, le 31 mai 1946.

L'aménagement du Rhône français au point de vue hydro-électrique

Le 8 avril 1946 l'Association Genevoise pour la Navigation fluviale et le Port de Genève avait organisé à la Salle des Abeilles à l'Athénée une conférence avec projections au cours de laquelle M. l'ing. F. Bolens parla de l'aménagement du Rhône français au point de vue hydro-électrique.

La solution du problème de la navigation rhodanienne dépendant de l'aménagement hydro-électrique du fleuve, l'exposé de M. l'ing. Bolens est une mise au point intéressant les partisans du canal transhelvétique puisqu'en 1941, dans sa réponse à M. le conseiller national Hirzel, M. le conseiller fédéral Celio déclara:

«Si le canal helvétique est destiné à relier, en fin de compte, la Méditerranée à la mer du Nord et aux régions danubiennes, alors le Conseil fédéral est tout prêt à faire tous ses efforts pour que l'œuvre soit entreprise. S'il ne doit être qu'une voie d'eau intérieure, le gouvernement fait de sérieuses réserves.»

En conséquence si la navigabilité du Rhône est conditionnée par l'agménagement hydro-électrique du fleuve, la création du canal transhelvétique l'est à son tour par l'aménagement de la voie navigable rhodanienne, d'où l'importance de la conférence dont nous nous proposons de mettre en lumière les points essentiels.

Le Rhône n'a que 550 km. à franchir pour aller de Genève à Marseille, mais un chaland devra remonter 372 mètres pour arriver au Léman. La pente moyenne du fleuve est de 0,67 ‰, celle du Rhin de 0,28 ‰. Si

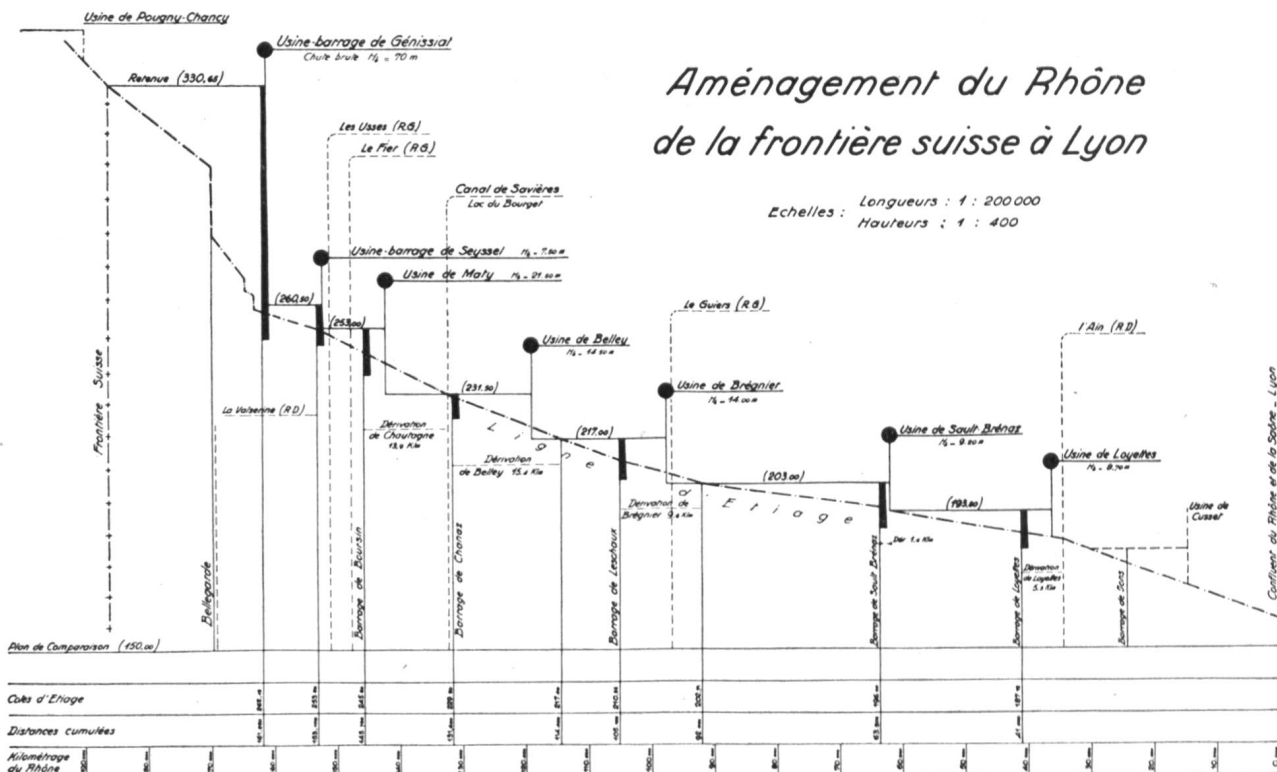
cette déclivité est un obstacle à la navigation, elle est par contre favorable à la production d'énergie électrique: ce seront environ 10 milliards de kWh que pourront produire annuellement la totalité des usines du Rhône français, c'est-à-dire près de la moitié de la consommation d'électricité en France en 1938.

Mais l'aménagement hydro-électrique du fleuve ne représente pas le seul parti possible. De vastes superficies, telles les plaines situées entre Arles et la mer, pourront être convenablement irriguées et devenir ainsi d'une grande fertilité. D'autre part, les barrages des usines électriques formeront les paliers qui faciliteront la navigation. Il est donc nécessaire de conjuguer les divers aspects de l'utilisation du fleuve. C'est ce que les Français ont parfaitement compris lorsqu'ils ont constitué la Compagnie Nationale du Rhône en lui confiant la mission d'aménager le Rhône au triple point de vue de la production d'électricité, de la navigation et de l'irrigation.

A son départ de Suisse avec un débit semi-permanent de l'ordre de 300 m³ sec., le Rhône commence par couler dans des gorges étroites avec une pente moyenne de 3 m. par km. jusqu'à Génissiat, puis sa déclivité s'abaisse à 90 cm. par km. jusqu'à Brégnier pour tomber à 47 cm. par km. entre Brégnier et Lyon. De Lyon à Valence, la pente reste d'environ 50 cm. par km. pour s'accroître de Valence à Pont St-Esprit et atteindre 75 cm par km.; aux environs d'Arles, elle s'adoucit à 40 cm. par km. Pendant ce parcours le fleuve a grossi et à l'aval de

Aménagement du Rhône de la frontière suisse à Lyon

Echelles : Longueurs : 1 : 200 000
Hauteurs : 1 : 400



Montélimar le débit semi-permanent a passé à 1200 m³ sec., soit quatre fois de ce qu'il était à sa sortie de Suisse.

Pour utiliser la déclivité du Rhône la C.N.R. prévoit vingt et une usines dont les deux plus importantes sont celles de Génissiat et de Donzère-Mondragon. L'usine de Génissiat est la première réalisation. Elle commencera à fonctionner en 1948. Son barrage créera une retenue de 53 millions de m³ et une chute de 69 mètres. Une fois terminée, elle possédera un équipement de 600 000 CV, soit environ 430 000 kW, pouvant produire annuellement 1,8 milliards de kWh. La construction de Génissiat supprime l'obstacle principal à la navigabilité du Haut-Rhône.

Voici les usines prévues de la frontière franco-suisse à la mer: celle des Etournelles dont le palier permettra l'aménagement du port de Pougny, chute d'environ 9 m.; Génissiat avec son grand escalier de 69 m. de hauteur; l'usine de Seyssel qui utilisera par un bassin de compensation les eaux s'échappant de Génissiat aux heures de pointe; celle de Maty, qui bénéficiera de la chute de m. 21,50 environ résultant du barrage de Boursin; l'usine de Belley avec une chute de m. 14,50 due à la dérivation de Chautagne longue de près de 14 km. aboutissant au départ du canal de Savière reliant le Rhône au lac du Bourget; celle de Brégnier, profitant du barrage de Léchaux avec une dérivation de km. 9,5; l'usine de Sault-Brenaz dont la chute est de m. 9,20; celle des Loyettes avec une chute de m. 8,70 pour arriver au barrage de Jons qui alimente l'usine existante de Jonage dans la banlieue lyonnaise, possédant maintenant une puissance installée de 54 000 kW avec une chute brute de 14 m. et débit aménagé de 500 m³ sec.

A l'aval de Lyon et jusqu'à l'embouchure de l'Isère, nous rencontrons une série de six usines dotées de chutes relativement réduites: celle de Ternay avec une chute de 7 m.; l'usine d'Estressin dont la chute est de m. 6,10; celle du Péage avec chute de m. 10,40 obtenue par une dérivation de km. 11,6; l'usine de St-Vallier au bénéfice d'une chute de m. 7,20; celle de Tournon avec une chute de m. 9,35 résultant d'une dérivation de km. 5,2; l'usine de Valence dont la chute est de m. 9,50.

Entre l'Isère et l'Ardèche, quatre aménagements importants sont prévus: l'usine de la Voulte dont la chute de m. 18,40 est obtenue par un barrage au sud de Valence et une dérivation de km. 18,4; celle de Baix avec une chute de m. 10,10 résultant du barrage de même nom sis au sud de l'embouchure de la Drôme et comportant une dérivation de km. 8,6; usine de Montélimar, chute de

m. 18,50 et dérivation de km. 15,6 pour aboutir à l'important aménagement de Donzère-Mondragon dont la chute brute de m. 24,70 est le résultat d'une dérivation de 26 km. Sa production annuelle sera de l'ordre de 1,5 milliards de kWh. Le gros œuvre est actuellement mis au concours entre les entrepreneurs.

A partir de l'Ardèche la pente du fleuve diminue et ce sont pour terminer trois usines avec des chutes de moindre importance: l'usine de Rochemaure avec une chute de m. 11,30 due à une dérivation de km. 9,6; celle d'Avignon comportant une chute de m. 8,40; et enfin l'usine de Valabrègue avec une chute de m. 7,50.

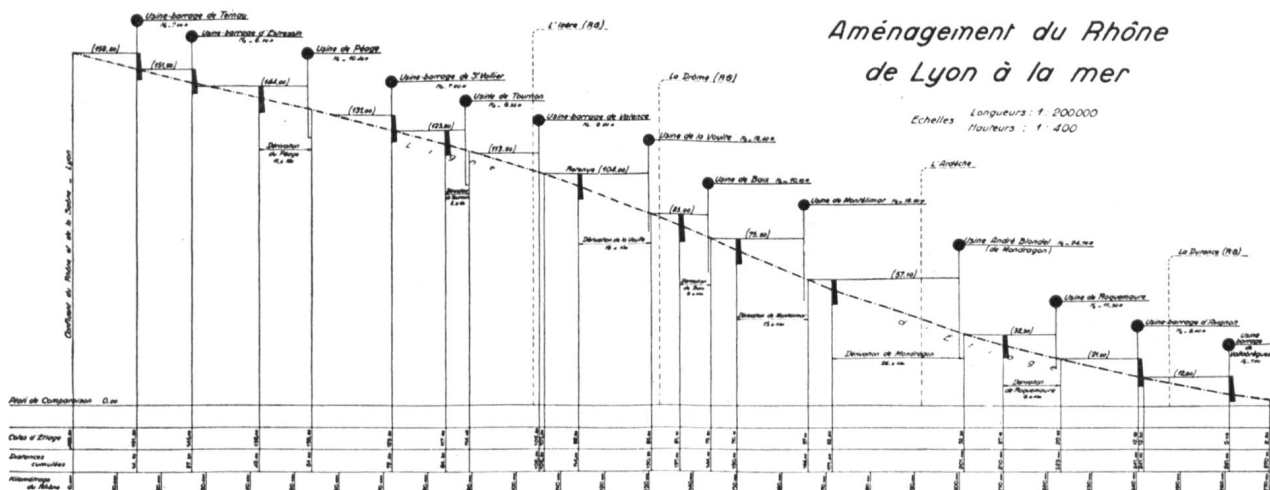
De la frontière suisse à la mer, le fleuve comptera vingt-deux usines dont une seule est en activité, celle de Jonage, une en cours de construction: Génissiat et vingt sont à aménager. Quant au financement, on évalue de 80 à 100 milliards de francs français les sommes nécessaires à la Compagnie Générale du Rhône pour mener à chef ce programme d'équipement.

Comme nous l'avons dit, la navigabilité du Rhône est conditionnée par son aménagement hydro-électrique. En effet la construction des barrages constituera les paliers indispensables au passage de chalands d'un tonnage intéressant. Songer à édifier ces barrages pour la seule navigation serait une utopie, la production d'énergie électrique est nécessaire pour renter l'opération.

En ce qui concerne l'avenir de la navigation du Haut-Rhône, il y a lieu de relever la considération suivante. L'aménagement hydro-électrique doit se faire en cinq étapes. Si Génissiat appartient à la première, Maty et Sault-Brenaz à la deuxième, Seyssel à la troisième, Brégnier et les Loyettes ne font partie que de la quatrième et Belley de la cinquième. Comme, malgré tout, dans son état actuel le Rhône permet un certain trafic jusqu'à Lyon où le port Edouard Herriot rend déjà de signalés services, il serait à souhaiter pour ouvrir le tronçon Lyon—Genève à la navigation que le programme d'aménagement soit modifié afin que la construction des usines de Brégnier, des Loyettes et de Belley appartienne à la deuxième ou à la troisième étape.

Tels sont les points essentiels de la conférence de M. l'ing. Bolens qui a mis en évidence l'ampleur du programme d'aménagement du Rhône français, l'importance des capitaux à engager et la longueur des délais nécessaires à sa réalisation. N'oublions pas cependant que Génissiat entrera en activité dans deux ans. La première étape, la plus importante, sera franchie. En l'occurrence, avec raison, on peut dire que c'est le premier pas qui coûte.

G.-F. Montchal



Le Port de Genève

L'intérêt de la Suisse est d'avoir accès à la mer par le Rhin, le Rhône, le Pô, voire même le Danube. Le développement du port de Bâle, les avantages qu'il procure à l'économie nationale, autant d'éléments favorables à cette thèse. Quant au canal transhelvétique, il sera le couronnement de l'œuvre. Son but est de relier la Méditerranée à la mer du Nord et à la mer Noire, aussi sa réalisation dépend-elle, en premier lieu, de la navigabilité du Rhône.

Il en résulte que pour obtenir la jonction du Rhône au Rhin le problème de la navigation rhodanienne doit être résolu. Afin de rendre le fleuve navigable de la frontière française à Genève, les études suivantes ont été menées à chef :

- 1° palier des Etournelles, avec assainissement des rives du pont Carnot au barrage Chancy-Pougny;
- 2° ouvrages de navigation du palier Chancy-Pougny;
- 3° correction de la boucle d'Epeisses;
- 4° ouvrages de navigation du Verbois.

Restent à terminer les études concernant le port de Genève et celles de la traversée de la ville pour donner aux chalands la possibilité de passer du Rhône au lac et vice-versa.

Lors de la conférence de l'Alabama, tenue à l'Hôtel de Ville de Genève le 11 novembre 1944, M. le Dr Mutzner a dit à propos de la question de la navigabilité du Rhône :

La réalisation de celle-ci est divisée en trois étapes: la navigabilité du Rhône de la frontière franco-suisse à Genève, sujet de la conférence du jour de la Commission consultative; la liaison du Rhône navigable au Lac de Genève, objet du concours d'idées de l'année passée; et l'étude de la voie navigable du Léman au Rhin, dite canal transhelvétique, en cours.

Trois étapes dont le port fluvial de Genève est l'aboutissement de la première. Tandis que l'Association Genevoise pour la Navigation fluviale et le Port de Genève, section de l'A.S.R.R., retenait l'emplacement de la Queue d'Arve comme acquis, — les Autorités genevoises avaient pris l'initiative d'acheter les terrains nécessaires ou de les réserver par un droit d'option, toutes nouvelles constructions étant interdites dans cette zone, — survint au début de l'an-

née un fait nouveau. La Commission d'étude pour le développement de Genève, chargée par le Département des Travaux publics de rapporter sur toutes les questions d'urbanisme, est arrivée à la conclusion que la plaine de la Praille était insuffisante pour recevoir le port, la gare, le quartier industriel. Cette décision a été motivée par les conclusions du rapport de l'ingénieur, chargé par le Service fédéral des eaux, d'étudier le port de Genève à la Queue d'Arve et toutes les installations annexes. Les statistiques d'avant-guerre obligent de prévoir à très brève échéance deux millions de tonnes pour le port futur, aussi occuperait-il une superficie plus grande que celle escomptée, d'où la nécessité de chercher une autre solution. D'autre part on envisage pour la gare de la Praille un développement plus considérable que celui prévu tout d'abord. Enfin pour l'industrie lourde la région ne se prête pas. Il suffirait de deux grandes entreprises pour l'occuper en totalité.

Forte de ces données, la Commission d'étude porta ses regards sur le lac de Verbois tel qu'il se présente aujourd'hui après l'exécution de l'usine. Cette retenue crée, en effet, un plan d'eau qui peut être utilisé là où les berges sont à peu de hauteur au-dessus de son niveau. Cette solution n'avait pu être envisagée lorsque les Autorités genevoises jetèrent leur dévolu sur l'emplacement de la Queue d'Arve pour le port fluvial, étant donné que l'étude du projet ne prévoyait, à ce moment, que l'utilisation de la chute entre Chèvres et Russin, soit un plan d'eau à 8 m. en contre-bas de la retenue de l'Usine de Chèvres, ce qui excluait toute utilisation des berges pour un port. Pour l'aménagement d'un port les possibilités du Verbois sont incomparables. Coût bien inférieur à celui que nécessiterait la Queue d'Arve. Comparativement à cette dernière, l'espace disponible est illimité. Proximité des emplacements réservés à l'industrie lourde, emplacements beaucoup plus spacieux que ceux de la plaine de la Praille. Enfin les C.F.F. étudient un embranchement pour relier le Verbois à la gare de la Praille.

Voilà où nous en sommes. Toutefois si le Service fédéral des eaux a ordonné une étude sur les conclusions de la Commission, elle se prononce nettement pour l'abandon de la Queue d'Arve, il n'en a pas moins décidé de poursuivre celles concernant cette région. Il entend se prononcer en connaissance de cause. Ajoutons que d'aucuns



Lac de Verbois

prétendent que s'il s'agissait d'un point terminus, avec le Verbois, Genève ne risquerait de perdre que le trafic des départements français limitrophes qui s'effectuera par le port de Pougny, aménagé sur le palier des Etournelles. Problème complexe où la politique régionale joue son rôle.

A ce jour le port de Genève a donné lieu à une vingtaine de projets émanant de l'initiative privée, du Syn-

dicat d'étude pour la voie navigable du Rhône au Rhin, ou encore du Département des Travaux publics du Canton de Genève avec la collaboration des C.F.F. Aujourd'hui il s'agit du vingt-et-unième. Souhaitons qu'à brève échéance le Service fédéral des eaux soit à même de prendre une décision sur la base de l'étude en cours. Mettre un terme à l'incertitude des temps présents est une nécessité impérieuse.

Concours d'idées du canal d'Entreroches

Chacun a encore en mémoire le concours ouvert par l'Association genevoise pour la navigation fluviale et le port de Genève, en collaboration avec le Comité central et le Service fédéral des Eaux, pour une voie navigable reliant le Rhône au lac Léman, autrement dit pour la traversée de Genève. Ce concours d'idées, dont les résultats furent connus au début de 1944, donna d'excellentes indications sur la façon d'envisager la solution de l'important problème consistant à amener les chalands jusqu'au Léman.

Forts de cette expérience et se conformant en cela au programme d'études pour l'établissement du projet d'une voie navigable entre le lac Léman et le Rhin, le Comité central et l'Association vaudoise ont décidé de procéder à une semblable opération sur territoire vaudois. C'est la raison pour la quelle un concours d'idées pour le raccordement du canal transhelvétique au lac Léman et l'établissement d'un plan directeur de la région Morges-Ouchy-Vufflens-la-Ville va être ouvert dans quelque temps. Il importe en effet de fixer dès maintenant d'une façon définitive l'emplacement du ou des ports dans la région Lausanne-Morges ainsi que l'embouchure du canal dans le Léman. Dès Vufflens-la-Ville jusqu'au lac de Neuchâtel (Yverdon), le tracé du canal est désigné de lui-même par la configuration du terrain, ce qui permet de ne pas incorporer ce tronçon dans le concours.

Disons d'emblée que le problème n'est pas nouveau pour l'Association vaudoise, car il a déjà fait l'objet de plusieurs études, notamment par M. W. Martin, ingénieur (1912) et par M. A. Paris, ingénieur. Dès lors, les circonstances se sont modifiées et il faut établir maintenant un projet qui tienne compte des conjonctures actuelles et futures et dont les facteurs principaux sont:

- a) importance des installations portuaires,
- b) problème des voies de communications: rail - route - eau - air.
- c) protection de la zone riveraine située entre Lausanne et Morges, autrement dit harmonisation du projet de façon à conserver au maximum les beautés naturelles de la région intéressée (conformément au rapport de 1943 de la commission pour le plan d'aménagement national).

Afin de renseigner exactement les lecteurs sur la portée du concours en question, nous ne pouvons mieux faire que d'en définir les buts qui se résument en 4 points:

1° Déterminer le tracé et le profil en long de la voie navigable dans la région comprise entre Vufflens-la-Ville et les rives du lac Léman entre Morges et Ouchy-Lausanne.

2° Etablir le projet du port fluvial de la région de Lausanne pour une capacité de trafic annuel d'un million de tonnes. Il pourra servir de port de transbordement pour les régions voisines.

Un port d'intérêt local sera prévu pour la ville de Morges avec un tonnage annuel de 50 000 tonnes; il pourra être incorporé éventuellement à celui de la région de Lausanne.

3° Etudier les raccordements des bassins aux réseaux ferroviaires et routiers en tenant compte des plans d'aménagements existants, des projets d'urbanisme, des plans d'extension cantonaux et communaux, des projets de voies ferrées, routes, etc.

4° Etablir un plan d'aménagement de la région Morges-Ouchy-Vufflens-la-Ville délimitant les zones industrielles, agricoles, d'habitation, d'agrément, ainsi que les réserves naturelles.

Pour mettre sur pied un tel concours, une somme de Fr. 70 000.— est nécessaire, destinée à payer la volumineuse documentation à fournir aux concurrents, à récompenser les projets primés et achetés ainsi qu'à payer les honoraires du Jury; c'est grâce à l'appui de diverses autorités qu'un montant si important a pu être trouvé. En effet, la Centrale fédérale des possibilités de travail, le Service fédéral des Eaux, l'Etat de Vaud, les communes de Lausanne et de Morges et très probablement quelques communes de la région directement intéressée ont bien voulu répondre favorablement à nos diverses démarches.

Quant au programme de concours, il a été élaboré par une commission d'études de 12 membres qui a actuellement terminé ses travaux. Ce programme sera adopté définitivement par le Jury qui vient d'être désigné par le Comité central dans la composition suivante (ordre alphabétique):

M. *André Alfred*, architecte, Syndic, président de la section de Morges;

M. *Blattner Hans*, ingénieur SIA. et ASIC, président de la section Ostschweiz de l'ASNR., Zurich;

M. *Favarger Jacques*, architecte FAS., Lausanne;

M. *Martin William*, ingénieur SIA., Lausanne;

M. *Peitrequin Jean*, ingénieur SIA., président de l'Association vaudoise, Lausanne;

M. *Pelet Charles*, ingénieur, chef du Service cantonal des Eaux, Lausanne;

M. *Stucky Alfred*, ingénieur SIA., directeur de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Lausanne;

M. *Studer Arthur*, ingénieur SIA. et ASIC., président central de l'Association suisse, Neuchâtel;

M. *Virieux Edmond*, architecte SIA., architecte de l'Etat, Lausanne.

Le secrétariat du concours sera assuré par le Secrétaire de l'Association vaudoise.

Actuellement, l'Association suisse pour le Plan d'aménagement national (Landesplanung) travaille activement à la préparation de la documentation à remettre aux concurrents; une fois celle-ci prête — ce qui ne saurait tarder — et une fois en possession des divers crédits

octroyés dont nous avons parlé plus haut, ce «concours d'idées pour le raccordement du canal transhelvétique au lac Léman et l'établissement d'un plan directeur de la région Morges-Ouchy-Vufflens-la-Ville pourra être ouvert aux personnes physiques et morales de l'art et aux communautés de personnes de l'art», ainsi que s'exprime textuellement le programme.

Nous avons la certitude que ce concours sera très favorablement accueilli en terre Vaudoise et que nombreuses

seront les «personnes de l'art» qui prendront part aux opérations. L'Association vaudoise pour la navigation du Rhône au Rhin et l'Association suisse espèrent vivement que des résultats positifs seront obtenus, ce qui constituera ainsi une étape dans l'établissement du projet définitif de la liaison transhelvétique.

Emmanuel Desarzens

secrétaire de l'Association vaudoise
pour la navigation du Rhône au Rhin.

Aperçu sur deux séances du comité central

Le comité central s'est réuni à Bienne le 13 février 1946. M. Suter, président de l'Association bernoise, et quelques membres de cette section reçoivent très aimablement leurs collègues. M. Studer, président central, rappelle combien l'assemblée de 1945 de la section bernoise a été réussie et félicite son nouveau président du dynamisme qui l'anime.

Il souhaite une cordiale bienvenue à M. Corbat, nouveau délégué de l'Association genevoise, celle-ci ayant droit désormais à être représentée par 3 délégués, l'effectif de ses membres ayant dépassé le chiffre de 500.

M. G. Bauer, ancien secrétaire général, qui remplit actuellement le poste de conseiller de légation et d'attaché commercial à la Légation suisse de Paris, reste inscrit comme membre du comité central.

M. Elser, trésorier central, expose la situation financière de l'A.S.R.R. — M. Hauri (Argovie) propose que dorénavant les comptes soient envoyés à l'avance aux membres du comité central. La question la plus importante traitée au cours de cette séance concerne *l'état des pourparlers avec la Confédération et les cantons*. Elle donne lieu à une longue discussion. Les membres du comité central ont tous hâte de voir aboutir le financement dont ils s'occupent depuis 1942 et demandent que toute diligence soit faite pour aboutir rapidement à une conclusion.

Le président relate qu'en vue d'obtenir l'accord des cantons, une première conférence a eu lieu, à Berne, entre les gouvernements cantonaux et une délégation de l'A.S.R.R. — Au cours de cette séance le programme d'études a été discuté de façon approfondie et différentes observations ont été formulées tendant à demander que l'aménagement de l'Aar pour l'intensification des forces motrices soit mis au premier plan.

Pour répondre aux désirs exprimés à cette occasion par les gouvernements cantonaux, M. Blattner, ingénieur-conseil à Zurich, et M. Peter, chef du Service cantonal des Eaux à Berne, ont rédigé: «Les lignes directrices pour l'établissement d'un plan d'utilisation des eaux de l'Aar», (*Richtlinien für die Aufstellung eines Wasserwirtschaftsplanes der Aare*). Comme il en fait mention, ce complément à notre programme insiste sur la nécessité de «concentrer les études sur un projet complet d'utilisation des eaux de l'Aar, englobant tout le secteur compris entre le lac de Bienne et le Rhin, en vue d'intensifier la production de l'énergie électrique et de conditionner favorablement les projets d'amélioration foncière des plaines riveraines. Celui-ci doit être élaboré en considérant et en sauvegardant les intérêts de la navigation fluviale. Pour être complet, il doit comporter l'étude du canal de liaison entre le lac de Neuchâtel et le lac Léman, ce qui pourrait être éventuellement réalisé par une canalisation de la Venoge».

Au cours d'une deuxième conférence à Berne, les gouvernements cantonaux ou leurs représentants ont pris connaissance des «Lignes directrices», et se sont déclarés d'accord avec elles. Ils ont même envisagé l'organisation qui suivra et dirigera les études.

Le gouvernement du canton d'Argovie, — bien qu'il ne partage pas complètement le point de vue de l'association, — s'est rallié aux autres cantons.

Il est acquis maintenant que les cantons intéressés à la voie fluviale prêteront tout leur appui à l'A.S.R.R., sous réserve que la Confédération lui assure également son concours. Il s'agit des cantons de: Argovie, Berne, Fribourg, Neuchâtel, Soleure, Vaud et Valais.

Genève n'a pas été sollicité pour les études du canal transhelvétique, car ce canton et la ville de Genève fournissent à eux seuls, pour les études de l'aménagement du Rhône, des subventions s'élevant à plusieurs centaines de milliers de francs. De leur côté, les industriels ont répondu à l'attente de l'A.S.R.R. par des contributions importantes. Il reste encore à faire un effort du côté des communes pour atteindre la totalité de la part de frs. 500 000.— (y compris celle des cantons) que l'association s'est engagée à trouver pour couvrir la moitié des dépenses budgétées pour les frais d'études.

Ce beau résultat réalisé ne pourra pas laisser insensible la Confédération avec laquelle l'A.S.R.R. poursuit les conversations dans l'espoir d'obtenir l'autre moitié du million.

Concours d'idées pour la liaison du canal d'Enteroches au Léman

Le président central informe le comité de ce qui a été fait jusqu'à ce jour en vue de ce concours.

Une commission d'organisation a été constituée lors de la séance du 24 mai 1945, à Bâle, dont M. Peitrequin, municipal, a bien voulu prendre la présidence. D'autre part, M. Blattner, ingénieur-conseil, s'est chargé de la partie technique du concours.

Le but visé est d'obtenir le meilleur projet pour la liaison du canal d'Enteroches de Vufflens-la-Ville jusqu'au lac Léman, en tenant compte du plan d'aménagement général de cette magnifique région.

Toutes les personnes techniques s'intéressant à cette question auront ainsi l'occasion d'exprimer leurs idées sous forme de projets dont les meilleurs seront primés ou indemnisés.

Le jury est composé de représentants du gouvernement du canton de Vaud, des villes intéressées et de membres de l'A.S.R.R. — Il est prévu que la couverture des frais du concours, devisés à frs. 70 000.—, sera assurée par la Centrale fédérale des possibilités de travail, l'A.S.R.R., l'Etat de Vaud et les grandes communes intéressées.

Ce concours éveillera certainement un grand intérêt dans la région vaudoise.

Séance du 13 mai 1946, à Neuchâtel

Une voile de tristesse plane sur cette séance au cours de laquelle M. Studer rend hommage à M. le Dr. h. c. H. Sieber, industriel, décédé le 2 mai 1946. Un article nécrologique lui étant consacré dans ce bulletin, il ne nous appartient pas de nous étendre ici sur les éminents services que M. le Dr. Sieber a rendus à notre association. Nous nous bornerons à dire que son départ laisse un vide qui ne pourra être comblé. Toute notre admiration et notre reconnaissance vont à cette personnalité, à la fois si grande et si modeste, que chacun aimait et admirait.

Concours d'idées pour la liaison du canal d'Enteroches au Léman

M. Peitrequin, président de l'Association vaudoise, rapporte sur l'activité de la commission du concours du canal d'Enteroches qu'il préside.

Quelques décisions sont prises concernant la nomination des membres du jury et la mise au point finale du financement du concours dont nous ne parlerons pas davantage, renvoyant nos lecteurs à l'article de M. Desarzens, secrétaire de l'Association vaudoise, publié dans le présent bulletin.

Bulletin Rhône-Rhin

La maladie de M. Charles Borel, ingénieur-conseil, rédacteur du bulletin Rhône-Rhin, oblige les membres du comité central à prendre quelques mesures concernant ce journal. — Tous nos vœux de rétablissement sont exprimés ici à notre dévoué collaborateur, si fervent protagoniste de la navigation fluviale, dont la science s'allie à la modestie. Nous lui souhaitons un prompt retour parmi nous.

M. Montchal, secrétaire de l'Association genevoise, se chargera de la rédaction des prochains numéros du bulletin avec le concours de M. Ed. Pingeon, ingénieur-conseil à Genève.

Une commission de rédaction comprenant deux rédacteurs responsables, — l'un pour la Suisse allemande, l'autre pour la Suisse romande, — sera nommée dans la prochaine séance du comité central. En outre, un appel pressant est adressé aux sections qui sont priées de désigner des correspondants chargés de renseigner la rédaction du bulletin sur tout ce qui peut intéresser nos adhérents.

Etat des pourparlers relatifs au financement des études.

Le président décrit à grands traits la situation actuelle des pourparlers et la difficulté qu'il y a à obtenir une subvention de la Confédération au moment où le département des finances compresse des dépenses inscrites au budget.

Les membres du comité central insistent vivement pour que les pourparlers avec la Confédération soient activés.

M. Balmer, ancien conseiller d'Etat, estime indispensable de faire valoir deux ordres de considération en faveur du financement des études, à savoir:

1° La nécessité qu'il y a actuellement à reprendre les conversations internationales entre la France et la Suisse. En ce qui concerne la navigabilité du Rhône, jamais la France n'admettra d'aboutir à un cul de sac.

2° La nécessité de mettre en évidence le texte constitutionnel que le peuple suisse a été appelé à accepter,

il y a 25 ans: «Binnenschiffahrt ist Bundessache», signifiant que la Confédération fait son affaire de la navigation fluviale. C'est en se basant sur ce texte que des normes et des règles ont été imposées aux usiniers, afin que ces derniers ne puissent bloquer le fleuve comme cela a été le cas pour l'usine de Chèvres.

M. Balmer considère comme urgente la mise à l'étude du projet du canal transhelvétique en vue des accords internationaux qui peuvent venir à l'ordre du jour plus rapidement qu'on ne croit.

En l'absence de M. Hauri, ingénieur du Service des Eaux du canton d'Argovie, M. Rothpletz, ingénieur, expose le point de vue de ce canton où des groupements régionaux ont déjà fait des études très poussées de l'Aar. Il est de toute importance pour mener à bien ce travail d'avoir au plus vite le projet complet d'aménagement de l'Aar, à défaut de quoi ces études risquent d'être incomplètes et inexactes. En outre quantités de travaux: installations d'usines hydro-électriques, corrections de cours d'eau, etc., doivent être entrepris incessamment pour lesquels il est également indispensable d'avoir des données précises, si l'on veut éviter des conséquences irréparables.

M. Blattner, ingénieur-conseil et auteur du programme général des études, insiste vivement sur le fait qu'il faut absolument entreprendre les projets d'études du canal transhelvétique, tout retard pouvant entraîner des répercussions désastreuses.

Les projets de la voie fluviale intéressent particulièrement l'Association pour le plan d'aménagement national (Schweizerische Vereinigung für Landesplanung), cette association étant liée à l'arrêté fédéral du 4 avril 1923 qui compte l'Aar au nombre des cours d'eau devant être rendus navigables.

Il est donc parfaitement justifié de parler d'une tâche urgente d'intérêt national, dont la solution ne doit pas être différée.

M. G. Béguin, président de la Ville de Neuchâtel, se déclare déçu de toutes ces lenteurs administratives. Il a eu récemment l'occasion d'entendre M. Herriot, à Lyon, rendre hommage à la Suisse pour la manière dont elle prépare ses projets. Il faudrait pouvoir aller de l'avant et prendre des mesures énergiques pour renverser les résistances.

Le président souligne que les difficultés sont réelles mais qu'elles ne doivent pas voiler les résultats tangibles acquis à ce jour. La participation financière des cantons est assurée pour frs. 250 000.—. Le Grand Conseil du canton de Vaud a déjà voté pour sa part un subside de frs. 70 000.— de même que le Gouvernement du canton de Neuchâtel qui a voté sa contribution de frs. 25 000.— en 1945. L'A.S.R.R. exprime sa vive gratitude aux Gouvernements de ces deux cantons.

La participation financière des industriels et des communes, dont M. le Dr. Sieber s'est occupé si activement, atteint aujourd'hui le chiffre de frs. 196 000.—. La commune de Lausanne vient de voter une subvention de frs. 25 000.—. Tous nos remerciements au Conseil communal de Lausanne et à M. Peitrequin.

En conclusion, le comité prie M. A. Studer, président central, d'écrire une lettre à M. le conseiller fédéral Celio pour lui demander de bien vouloir recevoir une délégation chargée d'insister sur l'importance du problème et l'urgence d'y apporter une solution immédiate.

Le secrétariat central.

Nouvelles et renseignements - Nachrichten und Angaben

Union Générale des Rhodaniens

Le Conseil de l'Union Générale des Rhodaniens, siégeant à Lyon le 3 mai, a pris acte du rapport présenté par M. le Dr. Messerli, président de la section vaudoise, sur l'état de préparation des X^{es} fêtes et congrès du Rhône qui se dérouleront du 4 au 8 juillet à Lausanne-Ouchy.

D'autre part a été votée une résolution demandant:

1° Que l'aménagement du Rhône soit conduit en transformant progressivement le fleuve en une grande voie de navigation moderne et notamment, à cet effet, que les grands barrages, prévus pour l'électrification, soient conçus et réalisés de manière à ne gêner en rien la navigation, et même à l'améliorer.

2° Qu'un effort rapide et efficace des pouvoirs publics soit entrepris, en pleine concordance avec la Confédération helvétique, en vue de la liaison Lyon-Genève par le Rhône, tout en remettant en état et améliorant autant que possible le canal du Rhône au Rhin actuel, qui devrait être classé de bout en bout en 2^e catégorie.

3° Qu'un accord intervienne entre la France et la Suisse en vue de l'utilisation de la tranche d'eau disponible du lac Léman pour augmenter le débit du Rhône en période d'étiage, et améliorer ainsi, dès maintenant et largement, la navigation sur le Rhône.

4° Que dans les ports de la Méditerranée le transbordement de navire-péniche et vice-versa puisse intervenir à des frais compatibles à ceux des ports concurrents, afin qu'ils ne soient pas, comme actuellement, un obstacle au trafic fluvial.

5° Il est demandé enfin, avec instance, que les Gouvernements français et suisses reprennent dès maintenant leurs conversations et les poursuivent sans désespérer, afin de réaliser d'un commun accord l'aménagement du Rhône pour sa navigation sur leurs territoires respectifs.

Fédération franco-suisse « Rhône-Léman »

Samedi 27 avril s'est tenue à l'Athénée à Genève, sous la présidence de M. J. Bonhôte, ing.-chimiste, l'assemblée générale constitutive de la Fédération franco-suisse «Rhône-Léman». Elle prend la succession du Groupe franco-suisse d'études économiques fluviales du bassin du Léman et du Haut-Rhône, fondé le 5 septembre 1934 sur l'initiative de M. Ch. Borel, ingénieur.

Cette fédération est composée d'une association française et d'une association suisse «Rhône-Léman», constituées respectivement les 30 mars et 6 avril 1946, la première présidée par M. le maire Pianta, de Thonon; la seconde par M. le conseiller municipal A. Dentan, ingénieur à Genève.

Après l'adoption des nouveaux statuts de la fédération un comité directeur fut nommé. Il est composé de cinq membres français, MM. Pianta, Deffaugt, Viard, Anthoiz, Collet, maires de Thonon, Annemasse, Annecy, Divonne et St-Julien, puis de cinq membres suisses, MM. Marcel Raisin, conseiller administratif; A. Dentan, ing.; Bron, anc. municipal de Lausanne; Etter, municipal de Vevey; J. Bonhôte, ing. Me Marcel Raisin a été élu président de la Fédération et M. Pianta, vice-président.

Le but de cette organisation est de démontrer l'intérêt

économique que présente pour les régions rhodaniennes l'utilisation du fleuve et du Léman comme voie navigable, de procéder à des études et enquêtes économiques, de se renseigner sur la nature et l'importance du trafic que permettra l'aménagement du Rhône, de faire comprendre aux populations riveraines les avantages qu'elles pourront en retirer.

Une aimable réception dans les salons de l'Athénée clôtura l'assemblée. Noté la présence de MM. Duboule, conseiller d'Etat; Obez, sous-préfet de l'Ain; Marcel Guinand et Dr. Messerli, président et vice-président de l'U.G.R.; Aloys Hentsch, président de l'A.G.N.F.P.G.; Lacroix et Pesson, ing., délégués du Département des Travaux publics; A. Tosoni, président de la Fédération des Sociétés confédérées; Paul Corbat, Couchepin, René de Werra, Ruchenstein, membres fondateurs du Groupe franco-suisse; etc.

X^{es} fêtes et congrès du Rhône

Il y a 20 ans, grâce à l'initiative magnifique et généreuse de Gustave Toursier, fut fondée l'Union Générale des Rhodaniens, vaste association d'amitié franco-suisse placée sous l'égide de la devise «Pour toutes les gloires et toutes les fortunes des pays rhodaniens». Depuis, à neuf reprises, cette association a réuni ses membres en des fêtes et congrès convoqués périodiquement pour discuter des questions vitales intéressant les pays baignés par le vieux fleuve et pour célébrer sa gloire. Toujours, et c'est une des caractéristiques de l'activité de l'U.G.R., on associe la joie au travail.

Pour célébrer la paix retrouvée après six ans de guerre horrible, pour renouer les liens d'amitié qui ont toujours uni les Rhodaniens de France et de Suisse et pour commémorer aussi le vingtième anniversaire de la fondation de l'U.G.R., un congrès encadré de diverses festivités ordonnées selon le protocole traditionnel des fêtes du Rhône sera tenu à Lausanne-Ouchy au début de juillet prochain. Ce seront les X^{es} fêtes et congrès du Rhône placés sous le haut patronage du Conseil d'Etat du canton de Vaud et de la Municipalité de Lausanne. Depuis l'automne dernier, un comité d'organisation œuvre pour mettre sur pied des manifestations dignes des événements que nous voulons commémorer, le XX^e anniversaire de l'U.G.R., la reprise des relations entre Rhodaniens français et suisses et surtout la célébration du retour à la paix, que nous avons ces années dernières si souvent, si ardemment désirée. Ainsi donc, nous pouvons sans arrière-pensée, prendre part aux X^{es} fêtes et congrès du Rhône, fixés du 4 au 8 juillet 1946 et dont les journées officielles seront les 6 et 7 juillet. Selon les traditions de l'hospitalité helvétique et lausannoise, la capitale vaudoise, qui pour l'occasion revêtira ses plus beaux atours de fête et sera parée des couleurs françaises et suisses, vous accueillera tous, amis rhodaniens, avec très grande cordialité.

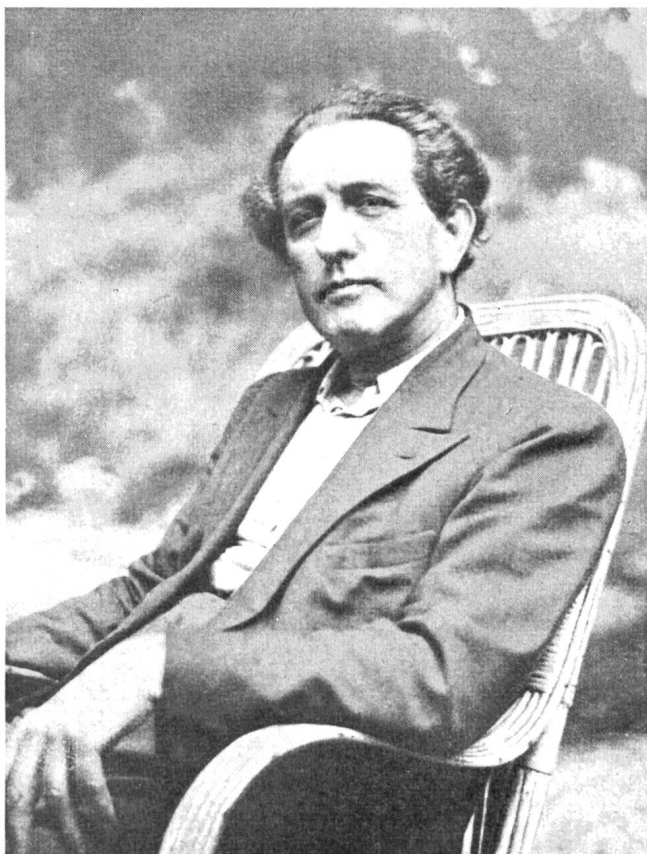
Amis rhodaniens et visiteurs, soyez les bienvenus à Lausanne aux X^{es} fêtes et congrès du Rhône en juillet 1946.

Dr. Fr. M. Messerli,
président du Comité d'organisation.

Organe officiel de l'Association suisse pour la Navigation du Rhône au Rhin
Offizielles Organ des Schweizerischen Rhone-Rhein Schifffahrtsverbandes
Secrétariat: Rue du Môle 10, Neuchâtel — Rédaction du Bulletin officiel, Archives et Renseignements:
M. C. BOREL, Chambre de Commerce, 8, Rue Petitot, Tél. 41044, Genève.

Suite du précédent bulletin « Des Canaux! Des Bateaux! »

Nécrologie - Gustave Montchal



L'association suisse pour la Navigation du Rhône au Rhin de même que la section de Genève ont été frappées durement par la mort, survenue en pleine activité, de Monsieur Gustave Montchal, secrétaire général de l'association pour la Navigation fluviale et le Port de Genève.

Pionnier de la navigation intérieure, pendant des années il travailla aux côtés de Monsieur Charles Borel, cherchant à faire admettre ses idées par le public suisse et genevois. Impressionné à juste titre par l'arrêt complet du trafic sur le Rhin pendant les deux guerres mondiales, il considérait que la Suisse devait trouver à tous prix un large débouché sur le Rhône, la France et la Méditerranée. Il entrevoyait l'intérêt qu'aurait pour notre pays le canal du Rhône au Rhin et son raccordement au Danube et il avait étudié les problèmes économiques qui s'y rattachaient et en arrivait à la conclusion qu'une très grande prospérité en découlerait pour la Suisse.

Il travaillait dans le but que la voie d'eau à travers notre pays devienne le passage obligé pour un très grand nombre de produits européens, orientaux et occidentaux et pensait que la Suisse deviendrait, grâce à ce trafic intense, un centre industriel de transformation des produits aussi bien qu'un centre commercial international.

Il s'attacha aussi aux problèmes posés par le Port de Genève et la traversée navigable de cette ville dont les

solutions lui paraissaient devoir être trouvées à bref délai.

Animateur de la Section de propagande, il sut organiser de nombreuses conférences en faveur du Rhône navigable et du canal transhelvétique dont les dernières, notamment, eurent un grand retentissement dans le public.

Il avait assumé cette année le secrétariat général de la section de Genève et comme tel il déploya une grande activité aux côtés de son président, Monsieur Aloys Hentsch.

Parallèlement à son travail administratif, il organisa des conférences et publia dans la grande presse une série d'articles dont l'effet fut excellent pour la cause de la navigation. Il sut grâce à son sens diplomatique attirer à cette cause de nombreux adeptes en leur faisant comprendre l'intérêt qu'elle présentait pour la Suisse et pour Genève.

Indépendamment de cela, il présida la Section de Genève de l'U. G. R. et il sut développer et encourager, même pendant la guerre, les relations franco-suisse. Il fut l'animateur de la Société pour l'Urbanisme et la circulation «Le Guet» et le président de l'importante association des Intérêts de Plainpalais. Il sut être la cheville ouvrière du Comité des Fêtes du Premier Août qui, grâce à lui, furent célébrées à Genève d'une façon remarquable et à l'occasion desquelles plusieurs Conseillers fédéraux et le Général prirent la parole.

Toute cette activité ne l'empêchait pas de diriger un des plus importants départements de la ville de Genève, le Service Social, où il fit preuve d'une compréhension et d'un sens d'organisation remarquables.

Homme d'une intelligence pénétrante, il se tenait au courant aussi bien des questions d'urbanisme que de celles concernant la philosophie, l'histoire et la littérature. Comme journaliste, il écrivait d'une façon remarquable, s'exprimant avec précision et élégance et faisant preuve d'un humour inégalable.

Gustave Montchal, dans tout ce qu'il faisait était d'une modestie exemplaire, ce qui ne l'empêchait pas d'avoir gardé une très grande finesse qu'il tenait de ses ancêtres français.

Tout en mettant au centre de ses activités la question de la navigation, il se passionna pour les problèmes européens et ses nombreux voyages de même que ses longs séjours en Italie, à Florence (il avait épousé une Florentine appartenant à une des plus vieilles familles de cette cité) lui ouvrirent des horizons et lui firent entrevoir des solutions concernant la future organisation européenne.

L'Association Suisse et la Section de Genève perdent en lui un collaborateur de tout premier ordre et elles tiennent à exprimer à Madame Gustave Montchal-Bertini et à Monsieur Max Montchal, ancien député, Secrétaire général des Intérêts immobiliers, leur plus vive sympathie.

Pierre Guinand

Président de la Commission de Propagande

Unsere schweizerischen Schifffahrtsprojekte und die Landesplanung

Von H. Blattner, Consult. Ing., Zürich

Mit Bundesratsbeschluss vom 4. April 1923 sind eine Reihe schweizerischer Gewässerstrecken als schon schiffbare oder aber als noch schiffbar zu machende Gewässer bezeichnet worden. Um ihnen auch in Zukunft den Charakter schiffbarer Wasserstrassen zu wahren, hat der Bundesrat damals auch bestimmt, dass alle Projekte über Wasserbauten und andere Werke, die die in obgenanntem Beschluss aufgezählten Gewässerstrecken berühren, den beteiligten Kantonsregierungen zu unterbreiten sind. Diese leiten die Projekte mit ihrer Vernehmlassung an das Eidg. Post- und Eisenbahndepartement zuhanden des Bundesrates weiter, der nach Anhörung der Kantone und Gesuchsteller prüfen wird, in welcher Weise den Anforderungen der bestehenden und künftigen Schifffahrt Rechnung zu tragen ist; er wird insbesondere entscheiden, inwiefern die auszuführenden Bauten diesen Anforderungen von vorneherein anzupassen sind oder die Anpassung für die Zeit der Eröffnung der Schifffahrt sicherzustellen ist.

Dieser bundesrätliche Erlass aus dem Jahre 1923 stellte also einen Akt dar, der auf dem Gebiete der schweizerischen Wasserstrasse eine grosszügige und vorausschauende Landesplanung vorbereitete und sie durch sinn-gemässe Ausführungsbestimmungen sicherte. Er bildete in der Folge aber auch die klare Rechtsgrundlage für die weitere Betätigung unserer privaten schweizerischen Schifffahrtsverbände, die sich schon seit Jahren bemühten, auf den von ihnen besonders betreuten Gewässern die Schifffahrt einzuführen und zuhanden der zuständigen kantonalen und Bundesbehörden Projekte und Vorschläge auszuarbeiten, um das nun auch vom Bundesrat sanktionierte Ziel zu erreichen. Neben den hauptsächlich vom Eidg. Amt für Wasserwirtschaft (A. f. W.) im Interesse der künftigen Schifffahrt geleisteten Vorarbeiten, sind es besonders diese privaten Verbände, die während Jahrzehnten und unter Aufwendung ganz bedeutender privater Mittel, die aber regelmässig auch durch entsprechende eidgenössische und kantonale Beiträge gespiesen worden sind, fruchtbare Pionierarbeit leisteten und den Gedanken einer schweizerischen Schifffahrt durch eine zielbewusste Aufklärung und Propaganda ins Volk hinaus trugen.

Die beiden Weltkriege hatten nicht zuletzt die Folge, dass dem Schweizer wieder einmal so recht bewusst wurde, wie schwierig unsere geographische Isolierung in bezug auf den Träger des Welthandels, das Meer, werden kann, wenn unsere Landwege ringsum abgeschnitten oder weitgehend zerstört sind. Es ist daher nicht verwunderlich, wenn ganz besonders seit 1918 der Gedanke, der Schweiz einen neuen Zugang zum Meer zu verschaffen, wieder starken Auftrieb erhielt und auch ganz allgemein das Verständnis für die Probleme der europäischen und schweizerischen Binnenschifffahrt ständig zunahm.

Dank diesem wachen Interesse war es in den Jahren 1937—1941 u. a. auch möglich, das Projekt der Weiterführung der Rheinschifffahrt über Basel hinaus weitgehend zu fördern und einen Ausbauplan für die Wasserstrasse Basel-Bodensee aufzustellen, der heute die unentbehrliche und wertvolle Unterlage bildet für alle übrigen Planungen auf und längs dieser Gewässerstrecke. Diese Arbeiten haben die Diskussionen über Wirtschafts- und

Konkurrenzfragen auf dem Gebiete des Bahn- und Wasserverkehrs ebenfalls stark belebt und es sind seither eine Reihe interessanter Publikationen von Freunden und Gegnern der Schifffahrt erschienen, die erheblich dazu beigetragen haben, das öffentliche Verständnis auch für diese Zusammenhänge zu wecken.

Im Jahre 1942 ist dann die damalige schweizerische Landesplanungskommission mit ihrem Bericht an das Eidg. Militärdepartement über schweizerische Regional- und Landesplanung, dem auch eine dem Ausbau des Hochrheins gewidmete Beilage, die mit zahlreichen Tafeln ausgestattet ist, zugefügt wurde, herausgekommen. Als Nachfolgerin dieser schweizerischen Landesplanungskommission versucht seit dem 15. Oktober 1943 nun die neugegründete Schweizerische Vereinigung für Landesplanung (V. L. P.) die Verwaltung unseres raren Grund und Bodens mitzubetreuen; sie kümmert sich um die harmonische Ausgestaltung unserer Landschaft, unserer Siedlungen und Städte, sowie des sie verbindenden Verkehrsnetzes.

Diese ebenso notwendige wie dringliche, aber grosse und schwere Aufgabe kann die V. L. P. nur lösen über den Weg der von ihr gegründeten Regionalplanungsgruppen, deren jede versucht, in ihrem Gebiet und in ihren Grenzen die Ziele einer harmonischen Planung zu verwirklichen, während die weitergesteckten, nationalen Planungsprobleme, also Probleme, die die Grenzen der regionalen Planung sprengen, von den zentralen Organen der schweizerischen Landesplanung untersucht und, wenn möglich, einer befriedigenden Lösung entgegengeführt werden.

Regionalplanungsgruppen, deren Grenzen mit den betreffenden Kantonsgrenzen zusammenfallen, bestehen oder sind in Gründung begriffen für die Kantone Bern, Graubünden, Tessin und Wallis, während die Gruppen Nordostschweiz, Nordwestschweiz Suisse occidentale und Zentralschweiz ihren Arbeitsbereich auf mehrere siedlungs- und verkehrstechnische, aber voneinander abhängige Kantone ausdehnen.

Einzelne der obgenannten regionalen Arbeitsgruppen haben ihre Arbeit seither aufgenommen und sie beschäftigen sich laufend mit den Problemen, die durch das ständige Wachsen der Bevölkerung auf dem Gebiete des Siedlungs- und Verkehrswesens neu aufgeworfen werden und im Sinne der Ziele der V. L. P. ihrer Lösung harren.

Auffallend ist nun, dass trotz der langjährigen und ausgedehnten Vorarbeiten des Bundes und der privaten Schifffahrtsverbände unsere Regionalplanungsgruppen in zunehmendem Masse auf Schwierigkeiten stossen, sobald es sich um Planungen im Bereich der künftigen schweizerischen Hauptwasserstrassen handelt. Ganz allgemein wird nämlich der Mangel an zuverlässigen Projekten über den künftigen Ausbau der Aare, der Reuss, der Limmat, des Rhone-Rhein-Kanals u. a. m. schwer empfunden, da die Erstellung regionaler Richtpläne, die für die Lenkung der weiteren Besiedlung und Bebauung, die Ausscheidung von landwirtschaftlichen und industriellen Nutzungszonen, die Erhaltung oder Neuschaffung von Naturschutzgebieten und den Ausbau und die Anpassung des Verkehrsnetzes an die speziellen Bedürfnisse der Region

bzw. des ganzen Landes, unentbehrlich sind, gehemmt wird, wenn nicht auch gebührend Rücksicht auf den Ausbau und Nutzungsplan des die Region durchfliessenden Gewässers, das einmal auch der Schifffahrt dienen soll, genommen werden kann.

Zweck dieser Ausführungen ist es, an Hand einiger ausgewählter, typischer Beispiele die Notwendigkeit der raschen Aufstellung solcher umfassender Wasserwirtschaftspläne für die im Bundesratsbeschluss vom 3. April 1923 genannten Gewässer oder Gewässerstrecken nachzuweisen.

1. Die Aare von der Mündung in den Rhein bis zum Bielersee

Seit dem Jahr 1941 hat der Schweizerische Rhone-Rhein-Schiffahrtsverband (S. R. R. S.) versucht, Bund, Kantone, Gemeinden und Private dafür zu interessieren, ein allgemeines Bauprojekt für die Wasserstrasse Koblenz-Genfersee, die unter dem Namen «Transhelvetischer Kanal» bekannt ist, aufzustellen. Die an Enttäuschungen und Überraschungen reichen Unterhandlungen des Verbandes mit dem Bund und den interessierten Kantonen haben nach fünf Jahren endlich dazu geführt, dass, soweit dies die Kantone anbetrifft, ihre Zustimmung zur Unterstützung dieser Studien in Form eines Kredites von 250 000 Fr. vorliegt, bzw. durch eines der zuständigen kantonalen Parlamente der diesem Kanton zugemutete Anteil schon bewilligt worden ist. Dank der unermüdllichen Werbetätigkeit eines treuen Anhängers der Schifffahrt, des Industriellen Dr. h. c. Sieber in Attisholz, dessen allzu frühen Tod wir leider zu beklagen haben, ist es bis heute schon gelungen, auch rund 200 000 Fr. als Subventionen von Seiten des Handels und der Industrie und der interessierten Gemeinden erhältlich zu machen. Nur der Bund hat sich immer noch nicht entschliessen können, den von ihm erwarteten Beitrag von 500 000 Fr. an die Studienkosten, die insgesamt auf 1 Million Franken geschätzt werden, zu bewilligen, obschon, wie hier nachgewiesen werden soll, die Inangriffnahme der Projektarbeiten immer dringlicher wird, wenn nicht Kapitalfehlleitungen und Leerlaufarbeit auf dem Gebiete der Wasserwirtschafts-, Verkehrs-, Regional- und Landesplanung die unvermeidliche Folge sein sollen.

Im Gegensatz zu den meisten uns umgebenden Ländern kann in der Schweiz eine Binnenschifffahrt nur als Folge des weiteren Ausbaues unserer Laufkraftwerke auf Rhein, Aare, Reuss, Limmat und Rhone aufkommen, da das starke Gefälle dieser Gewässer eine wirtschaftliche Schifffahrt auf dem ungestauten Fluss nur ganz ausnahmsweise zulässt. Die Schifffahrt wird daher bei uns nie Hauptzweck des Ausbaues dieser Flüsse sein; Hauptzweck ist und bleibt vielmehr die Krafterzeugung, die ein grosses Interesse daran hat, dass die zur Verfügung stehenden Gefälle möglichst ohne Verluste der Krafterzeugung dienstbar gemacht werden, was sich auch mit den Interessen der Schifffahrt deckt, weil damit die Zwischenschaltung unkanalisierter, mit stärkerem und für die Schifffahrt nur mit grösserem Kostenaufwand befahrbarer Gewässerstrecken, vermieden werden kann. Wenn also einmal zwischen Koblenz und Bielersee eine lückenlose Folge von Kraftwerkstufen besteht und die Aare auf dieser Strecke vollkommen kanalisiert und dafür gesorgt wird, dass die Schiffe am Gefällsbruch zweier benachbarter Staustufen die nötigen Aufstiegmöglich-

keiten in Form von Schleusen vorfinden, so wird die Schifffahrt dem Ausbau der Kraftwerke sofort folgen, sofern sich im Einzugsgebiet dieser Wasserstrasse Schwerpunkte von Handel und Industrie befinden, die auf dem Wasserwege mit Massengütern vorteilhaft versorgt werden können.

Nun ist aber die Forderung nach einer verlustlosen Aufteilung des vorhandenen Gefälles der Aare zwischen Koblenz und Bielersee auf eine entsprechende Anzahl Einzelstaufen nur erfüllbar, sofern für diesen Aareabschnitt ein durchgehender Wasserwirtschaftsplan aufgestellt wird, der sowohl den bestehenden Verhältnissen in bezug auf die Energieproduktion als in bezug auf die Verhältnisse, wie sie künftig auf der Aare entstehen werden, wenn einzelne Kraftwerke, wie beispielsweise die von Brugg, Aarau, Ruppoldingen, Wangen und Luterbach, eingehen oder umgebaut und vergrössert werden sollten, Rechnung trägt.

Dieser umfassende Wasserwirtschaftsplan besteht aber nicht, und solange er nicht vorliegt, bleiben andere wichtige Planungen auf dem Gebiete der Schifffahrt, des Strassen- und Bahnverkehrs, der Stadt- und Regional-, ja sogar der Landesplanung lückenhaft oder werden ganz verunmöglicht. Wir nennen hier nur die wichtigsten, und zwar:

a) Zwischen dem Stauende des E. W. Beznau und dem unteren Ende der Konzession für ein Kraftwerk Wildeg-Brugg liegt die noch ungenützte *Reststufe Lauffohr*, von deren späterem Ausbau die Lösungsversuche zur Schaffung einer Schifffahrtsstrasse und einer Flusshafenanlage in Brugg bzw. die Vergrösserung des Waffenplatzes und der Stadt Brugg selbst samt den dort in Erscheinung tretenden wichtigen Fragen des Natur- und Heimatschutzes, die alle diese Ausbaupläne massgebend beeinflussen, weitgehend abhängig sind. Es bestehen allerdings heute schon Pläne für eine Flusshafenanlage in Brugg, aber solange nicht abgeklärt ist, ob die Aare zwischen Brugg und Lauffohr gestaut oder durch Baggerung nur eine Fahrinne schiffbar gemacht werden soll, hängen solche Projekte in der Luft, was u. a. zur Folge hat, dass die Stadt Brugg ihren Bebauungsplan nicht festlegen kann, da ja eine solche Hafenanlage auf die rechtzeitige Ausscheidung von Industriegelände und die Schaffung von leistungsfähigen Bahn- und Strassenanschlüssen angewiesen bleibt.

b) Für die schon vor Jahren konzessionierte, aber noch ungenützte *Staustufe Wildeg-Brugg*, deren oberes Stauende bei der Strassenbrücke von Wildeg, das untere Stauende bei der Eisenbahnbrücke von Brugg liegt, bestehen schon Konzessionspläne, die aber anscheinend immer noch Abänderungen unterliegen können, da die möglichste Erhaltung der wundervollen Flusslandschaft im Bereiche des Bades Schinznach immer noch zur Diskussion steht. Die Ungewissheit über den Ausbau dieser Kraftwerkstufe hatte u. a. zur Folge, dass das schon lange baufällige Wehr des Elektrizitätswerkes Brugg während Jahren nicht umgebaut werden konnte, weil man immer mit dem Eingehen des Brugger Werkes rechnen musste, sobald das neue Werk Wildeg-Brugg den Betrieb aufnimmt. Schliesslich wurden die jährlichen Unterhaltskosten für das alte Grundwehr von Brugg derart hohe, dass die Gemeinde Brugg 1944 das Risiko auf sich nahm, doch ein neues, bewegliches Wehr erstellen zu lassen, wobei, wiederum im Hinblick auf den künftigen Bau des Elektri-

tätswerkes Wildegg-Brugg, im Finanzplan eine Abschreibungsfrist für die neue Anlage von nur 10 Jahren vorgesehen werden musste. Wir haben es also auch in diesem Fall mit einem typischen Beispiel für die schweren wirtschaftlichen und planerischen Inkonvenienzen zu tun, wie sie durch das Fehlen eines verbindlichen und vollständigen Wasserwirtschaftsplanes für die Aare verursacht werden können.

c) Die bestehende *Zentrale des Elektrizitätswerkes der Stadt Aarau* soll vergrößert werden. Für dieses Umbauprojekt waren Modellversuche am Wasserbaulaboratorium der ETH unerlässlich. Es wäre nun dringend zu wünschen gewesen, dass man anlässlich dieser Modellversuche für die umgebaute Zentrale zugleich auch die Möglichkeit des Anbaues der künftigen Schifffahrtsschleusen an die Zentrale hätte überprüfen können, wie das heute z. B. der Fall ist für die verschiedenen Umbauprojekte der Staustufe Rheinfeld. Leider sind die vom SRRS verlangten und vorbereiteten Studien immer noch nicht in Gang gekommen, so dass man auch hier zu spät kam, was im Interesse der Planung von möglichst wirtschaftlichen und beiden Nutzungsarten der Aare dienenden Lösungen sehr zu bedauern ist.

d) Die *Idennwettbewerbe* aus dem Jahre 1943/44 für eine umfassende Planung im Gebiete der Verkehrsknotenpunkte *Olten* und *Solothurn* liessen den Mangel eines umfassenden und für eine weitere Zukunft verbindlichen Wasserwirtschaftsplanes der Aare ebenfalls sehr empfinden, werden doch durch ihn die Beschlüsse der Schaffung neuer oder Auflassung bestehender Aareübergänge, die Höhenlage dieser Brücken, die definitive Wahl von Hafen- und Industriegelände und damit die Bebauungs- und Nutzungspläne dieser Städte massgebend beeinflusst.

e) *Zwischen Olten und Bielersee* häufen sich Probleme ähnlicher Art in beängstigender Weise. Es sei hier nur noch auf einen Fall aus der Privatindustrie hingewiesen, der das eminente Interesse auch dieser Kreise am Zustandekommen einer umfassenden Planung auf der Aare belegt.

Es betrifft das die Cellulosefabrik Attisholz, die mit ihrem Güterumschlag von gegen 300 000 Tonnen/Jahr allein schon einen gewichtigen Schwerpunkt und damit einen Anreiz für die Schifffahrt darstellt, einmal aus dem Rhein hinauf nach Solothurn zu steigen. Das heute grösste schweizerische Industrieunternehmen dieser Art hat erst kürzlich im Sinne unserer modernen Industrie-Regionalplanung die Richtpläne für den weiteren Ausbau seiner Fabrik- und Verkehrsanlagen in Attisholz, und zwar sowohl für den Schienen-, als für den Strassen- und künftigen Wasserverkehr, aufstellen lassen. In diesem Fall war die Fabrikleitung, die die dringliche Erstellung gewisser Erweiterungsbauten für wichtige Fabrikationszweige ihres Unternehmens nicht mehr weiter zurückstellen konnte, genötigt, trotz dem Fehlen von rechtskräftigen Plänen über das im Bereich der Cellulosefabrik Attisholz liegende Kraftwerk Luterbach der Aare-Emme-Kanal-Gesellschaft, dessen Um- bzw. Neubau im Hinblick auf eine verbesserte Krafterzeugung der Aare und eine Sanierung der z. T. verwilderten Gewässerstrecke Büren-Attisholz schon seit 1920 ernsthaft diskutiert wird, sofortige Entscheide zu treffen, auf die nun nachträglich der erst aufzustellende Wasserwirtschaftsplan der Aare gebührend Rücksicht zu nehmen hat, wenn nicht Kapitalfehlleitungen die Folge sein sollen.

In diesem Zusammenhang muss auch noch erwähnt werden, dass ein Nutzungsplan der Aare für die Strecke Hohfuhren, bei Wangen a. d. Aare, bis hinauf nach Büren in weitgehendem Masse von den bestehenden Meliorationswerken der Selzacher Ebene und des Geländes rechts der Aare, das durch die Emme, die Aare und die Bahnlinie Luterbach-Wangen a. d. Aare begrenzt wird, sowie den auf beträchtliche Leistungen ausgebauten Grundwasserpumpwerken der Cellulosefabrik Attisholz abhängig sein wird. Es besteht nun aber kein Zweifel darüber, dass, wenn schon vor 20 oder 30 Jahren ein genereller Wirtschaftsplan der Aare aufgestellt worden wäre, die harmonische Koordinierung aller längs und auf diesem Flussabschnitt sich geltend machenden Interessen damals bedeutend leichter und mit höherem wirtschaftlichen Nutzen für die Allgemeinheit hätte durchgeführt werden können, als dies heute noch möglich ist. Je länger mit dieser richtgebenden Planung zugewartet wird, um so schwieriger und um so verlustreicher für die Wirtschaft wird in Zukunft ein solcher Koordinierungsversuch ausfallen müssen.

2. Die Rhone von der Landesgrenze bis zum Genfersee.

a) Dank dem Entgegenkommen des Bundes und der Stadt und des Kantons Genf sind heute umfassende Studien über den Ausbau dieses Flussabschnittes im Gange. Zwischen die von Frankreich allein genutzte Kraftwerkstufe von Génissiat und die gemeinsam mit der Schweiz bewirtschaftete Staustufe von Chancy-Pougny schaltet sich die heute noch ungenützte Gefällstufe von Etournal ein, die sowohl für die Krafterzeugung als für die Schifffahrt ziemlich heikle Probleme bietet, da wir in rutschhaftem Terrain sind und auch Rücksicht auf die bestehenden Bahn- und Strassenanlagen zu nehmen ist.

Die Weiterführung der Schifffahrt durch die Kraftwerkstufe Verbois hindurch bis hinauf zur Arvemündung wirft wichtige Fragen in bezug auf die landwirtschaftlichen und industriellen Nutzungsformen in der vom Schifffahrtskanal berührten Gegend der Zentrale Verbois bzw. für die beiden Ufer des Stausees von Verbois auf, da man neuestens mit Rücksicht auf die Ausgestaltung des Bebauungsplanes der Stadt Genf, der den bisher von der Stadt reservierten Boden zur Erstellung eines Flusshafens im Carouge-Quartier zu anderen Zwecken benützen will, gezwungen ist, unterhalb Genf geeignetes Terrain für die industrielle Besiedlung mit guten Anschlüssen an Wasser, Bahn und Strasse bereitzustellen. Grundlage für die Realisierung einer solchen Absicht ist aber wiederum ein zuverlässiger Richtplan, der über den Ausbau der Rhone bis zur Aaremündung für beide Nutzungsarten, Krafterzeugung und Schifffahrt, restlos Auskunft gibt.

b) Noch viel entscheidender als das Flusshafenprojekt ist für die Genfer Stadtplanung das Problem der *Weiterführung der künftigen Schifffahrt durch die Stadt Genf hindurch*, wo die Resultate des vom Schweiz. Rhone-Rhein-Schifffahrtsverband in den Jahren 1942—1944 durchgeführten Ideenwettbewerbs massgebend bleiben werden für die weitere Ausgestaltung der Quartiere der Stadt Genf rechts der Rhone. Bis zum Bau dieses Schifffahrtskanales im genannten Stadtteil wird ja wohl noch mehr als ein Jahrzehnt vergehen; aber wie der Förster Arbeit leistet, die erst den Generationen zugute kommt, die nach ihm leben, so wird auch der Stadtplaner die Verwirklichung solch umfassender Pläne, wie sie durch diesen Schiff-

fahrtskanal im Weichbild der Stadt verbildlicht werden, nicht alle selbst durchführen können. Er wird aber durch eine kluge Lenkung der Bebauung und durch den vorsorglichen Erwerb von Boden und Liegenschaften, die zum Kaufe ausbezogen sind, dafür sorgen, dass das allmähliche Reifen dieses Projektes gefördert wird, so dass, wenn die Schifffahrt einmal im Staubecken von Verbois anlangt, ihre Fortführung nach dem Genfersee mit Hilfe des geplanten Schifffahrtskanals in annehmbaren Fristen und unter wirtschaftlich tragbaren Verhältnissen möglich wird.

c) Dieselben planerischen Ueberlegungen haben auch dazu geführt, dass der SRRS nächstens einen Ideenwettbewerb ausschreibt zur Erlangung von Vorschlägen über *die beste Trassenwahl für den Transhelvetischen Kanal zwischen Vufflens-la-Ville und Genfersee*. Verlangt wird ausserdem die Ausarbeitung eines allgemeinen Richtplanes, der für die von dem Kanal berührte Region von Morges-Ouchy-Vufflens-la-Ville zu gelten hat.

Angesichts der in diesem Gebiet sich immer mehr häufenden Verkehrs-, Bebauungs- und Siedlungsproblemen, ist die Ausarbeitung eines solchen Regionenplanes von grösster Dringlichkeit und von grösstem ideellen und wirtschaftlichem Wert. Die vom Zentralbüro der VLP im Auftrag des SRRS besorgten Vorarbeiten für diesen Wettbewerb haben die Richtigkeit dieser Auffassung des Verbandes schon heute weitgehend bestätigt und es konnte bei dieser Gelegenheit wiederum festgestellt werden, dass das Schifffahrtsproblem wohl eines der Elemente ist, das einen solchen Richtplan beeinflussen wird, dass daneben aber eine Vielheit von weiteren Ueberlegungen, deren Schwergewicht auf dem Gebiete des Eisenbahn-, Strassen- und Luftverkehrs, der Siedlungs- und Bebauungspolitik u. a. m. liegt, anzustellen sind, wobei das Primat in bezug auf den Versuch einer harmonischen Koordination all dieser Interessen naturgemäss mehr den aktuellen und weniger den in einer ferneren Zukunft auftauchenden Verkehrsfragen zukommen muss.

3. Die Limmat von Brugg bis Zürich.

Im Auftrag des Linth-Limmat-Verbandes hat der damalige Direktor der Wasserversorgung Zürich, Herr Ingenieur Peter, einen Wasserwirtschaftsplan des Linth-Limmatgebietes ausgearbeitet, der eine der wichtigsten Grundlagen der später aufgestellten Kraftnutzungs- und Schifffahrtsprojekte auf diesen Gewässern bildete. In bezug auf die Schifffahrt kam der Gutachter damals zum Schluss, dass selbst bei einer Mitbeteiligung der an der Limmat und Linth liegenden Kraftwerke an den Kosten der Erstellung der dort notwendigen Schifffahrtseinrichtungen, eine Schifffahrt unter den getroffenen Annahmen und auf Grund der in jenem Zeitpunkt bestehenden Verhältnisse nur dann lebensfähig sein würde, wenn sie als Zubringerin für eine Ostalpenbahn einen bedeutenden Transitverkehr bis Wallenstadt zu übernehmen hätte. Direktor Peter betonte auch, dass die vorgesehenen Anlagen zur Umgehung der nicht schiffbaren Flußstrecken innerhalb der Städte Baden und Zürich besonders hohe Aufwendungen erfordern würden, Aufwendungen, die an sich schon die Rentabilität der Schifffahrt auf der Limmat in Frage stellen.

Der Linth-Limmat-Verband vertritt heute die Ansicht, dass trotz der Ergebnisse der Peterschen Untersuchungen vom Jahre 1924, die Limmat von Brugg bis zur Stadt

Zürich auch in Zukunft als schiffbar zu machendes Gewässer zu betrachten und zu behandeln sei, während er die Projekte einer Schifffahrtsstrasse über Zürich nach dem Wallensee nach wie vor als zur Zeit wirtschaftlich kaum tragbar bezeichnet.

Diese Ueberlegungen sollten nun aber dazu führen, dass man sich, soweit es die Limmat betrifft, auch in den an diesen Fragen ebenfalls interessierten Regionalplanungsgruppen der Nord- und Nordwestschweiz ernsthaft mit diesem Problem befasst und in Verbindung mit dem Linth-Limmat-Verband und den zuständigen kantonalen und Bundesbehörden dafür sorgt, dass der künftige Ausbau der Limmat von Brugg bis Zürich nicht für alle Zeiten dadurch verunmöglicht wird, dass eine unzweckmässige Verbauung des Flusses oder eine übermässige Bebauung des nach den bisherigen Richtplänen für die Erstellung der vorgesehenen Kanalstrecken (Umgehungskanäle) zu reservierenden Baugrundes um sich greift. Ausserdem werden ja diese Kraftnutzungs- und Schifffahrtsprojekte, wie das schon für die Aare und Rhone nachgewiesen wurde, die gesamte Regional- und Verkehrsplanung im Bereich dieses Flussabschnittes in einer Weise beeinflussen, dass ein Beiseitestehen oder auch nur ein passives Verhalten der VLP in dieser Angelegenheit kaum verantwortet werden könnte. Auch hier gilt es, mitzuhelfen und unsere Pflicht gegenüber den Generationen, die nach uns kommen, treu zu erfüllen, denn wir haben schliesslich nicht das Recht, Entwicklungsmöglichkeiten, die vielleicht für uns noch nicht aktuell sein mögen, durch eine kurzfristige Lenkung von Bebauungs-, Siedlungs- und Verkehrsplänen für alle Zukunft den Weg zu versperren.

Andererseits gibt uns gerade die von der VLP geübte Methodik in der Aufstellung von Analysen über die Bevölkerungsbewegung, die Entwicklung von Handels- und Industriezentren, die Zu- oder Abnahme verschiedener Transportarten, die Güterstatistik u. a. m. auch die verfeinerten Mittel an die Hand, die Aussichten eines künftigen Wasserverkehrs sicherer zu beurteilen als dies vielleicht früher der Fall war. Die konsequente Anwendung dieser Mittel wird die VLP auch in den Stand setzen, in bestimmten Fällen die Aussichtslosigkeit der Weiterverfolgung gewisser Postulate, wie sie im Wunschprogramm verschiedener Schifffahrtsverbände noch figurieren, nachzuweisen, und sie kann dazu beitragen, dass solche Projekte, die die Wirtschaft nur mit unnützen Servituten belasten, endgültig abgeschrieben werden.

Zu diesen veralteten Postulaten wird beispielsweise vielleicht die Glatt zu zählen sein, die noch im bundesrätlichen Erlass vom Jahre 1923 als schiffbar zu machendes Gewässer aufgeführt ist, obschon durch die vor dem Krieg vom Regierungsrat des Kantons Zürich beschlossene, und in einer Etappe auch schon ausgeführte Tieferlegung dieses Gewässers, eine künftige Schiffbarmachung des Flusses bis in den Greifensee hinauf kaum mehr möglich erscheint.

4. Die Reuss von Brugg bis zum Vierwaldstättersee.

Für die Reuss fehlt leider bis heute ein durchgehender Wasserwirtschaftsplan und jede Projektierung in bezug auf ihren eventuellen späteren Ausbau als Binnenwasserstrasse muss in der Luft hängen, solange über die Staufeneinteilung zum Zwecke der Kraftnutzung keine sicheren und allgemein verbindlichen Vorschläge seitens

des für die Erteilung der Kraftwerkkonzessionen zuständigen Kantons vorliegen. Erst dieses Dokument wird den Planern die Unterlagen an die Hand geben, um auch das Reusstal einer harmonischen Entwicklung im Sinn und Geist der schweizerischen Landesplanung entgegenzuführen.

5. Zum Schlusse sollen auch dem *Rhein als Schifffahrtsweg zwischen Basel und Bodensee* noch einige Worte gewidmet sein, obschon dort, wie erwähnt, durch das Eidg. Amt für Wasserwirtschaft in Form eines sorgfältigen Ausbauprojektes, äusserst wertvolle Vorarbeit geleistet wurde.

Dieses Richtprojekt, das seinerzeit in allen seinen Teilen mit den zuständigen Behörden des Bundes, der Kantone und Gemeinden, sowie den auf dem Rhein konzessionierten Werkbesitzern und den Natur- und Heimatschutzvereinigungen besprochen worden ist, sollte heute weiter ausgewertet werden. Zur Mitarbeit sind vor allem auch die Regionalplanungsgruppen der Nordost- und Nordwestschweiz aufzufordern, da beispielsweise die rechtzeitige Ausscheidung von Industrie- und Hafengelände an dieser Wasserstrasse im Hinblick auf das mit Bestimmtheit zu erwartende, raschere Ausbautempo der noch fehlenden Rheinkraftwerkstufen von Birsfelden, Säkingen, Koblenz, Rheinau und Schaffhausen, das die Weiterführung der Schifffahrt über Basel hinaus in nicht allzu ferner Zukunft wahrscheinlich macht, nicht mehr länger zurückgestellt werden darf, wenn man wirklich gewillt ist, Landesplanung zu betreiben.

Es sei in diesem Zusammenhang nur darauf verwiesen, wie hinderlich und unbefriedigend es ist, wenn unsere Regionalplanungsgruppe, die im Kanton Zürich arbeitet, nicht weiss, ob als künftiger Rheinhafen des Kantons, Eglisau oder Flaach zu gelten hat. Je nachdem die Wahl auf die eine oder andere Oertlichkeit fällt, werden die regionalen Verkehrs- und Bebauungspläne auf diesen künftigen Hafenplatz abgestimmt werden müssen, wobei ein Richtplan, der von der Annahme ausgeht, daß Eglisau Hafenplatz werden soll, sehr verschieden sein wird von dem Projekt, dem der Hafenplatz Flaach zugrunde gelegt wurde.

6. Schlussfolgerungen.

Auf Grund dieser Ausführungen können für die Mitarbeit der VLP und ihrer Regionalplanungsgruppen in Sachen Schifffahrt folgende Richtlinien aufgestellt werden:

a) Die dauernde Offenhaltung der Möglichkeit einer schweizerischen Binnenschifffahrt im Rahmen der von der Eidgenossenschaft erlassenen Weisungen an die Kantone ist als eine nationale Pflicht zu betrachten.

Es ist daher eine der Aufgaben der VLP, die Erreichung dieses für gewisse Gewässer wohl noch in einer fernerer Zukunft liegenden Zieles durch vorsorgliche Planung zu erleichtern und vorzubereiten, wobei die Kraftnutzung primäres, die Schifffahrt aber sekundäres Ziel bleiben soll.

b) Die Mitarbeit der VLP in diesen Fragen setzt voraus, dass für alle in Betracht fallenden Gewässer von den für diese Probleme allein zuständigen Fachleuten in Behörden und Verbänden zuverlässige und vom Bund und den Kantonen zu genehmigende Wasserwirtschaftspläne ausgearbeitet werden, die den anschliessenden Planungsarbeiten der Landes- und Regionalplanungsorganisation zugrunde gelegt werden können.

c) Die schweizerischen Binnenschifffahrtswege sind in Beziehung zu setzen zu den bestehenden bzw. schon in Projekten vorgesehenen europäischen Grosswasserstrassen und wichtigsten Schifffahrtskanälen, da sie ohne Verbindung mit dem unser Land umgebenden internationalen Schifffahrtsnetz keine eigene Existenzberechtigung hätten.

Das von der Schweiz zu verfolgende Hauptziel auf internationalem Boden ist der weitere Ausbau bzw. die Herstellung der schiffbaren Verbindungen unseres Landes über

den Rhein mit der Nordsee,

den Bodensee nach der Donau zum Schwarzen Meer, den Langensee und den Po nach der Adria und über den Genfersee und die Rhone nach dem Mittelmeer.

d) Der Ausbau der schweizerischen Binnenschifffahrtswege hat also auszugehen von den vorläufigen schweizerischen Endpunkten der grossen europäischen Zubringerstrassen vom Meer her; für den Rhein ist dies Basel, für die Rhone Genf, für die Donau die zu schaffenden Umschlagsplätze am Bodensee und für den Po Locarno.

e) Angesichts der Vielheit der bestehenden Projekte, die nicht nur die Schaffung von schweizerischen Schifffahrtsstrassen auf den natürlichen Gewässern, sondern auch die Erstellung von künstlichen, schiffbaren Kanälen zum Ziele haben, ist heute die Zeit gekommen, eine Ausscheidung vorzunehmen und festzustellen, welche Projekte noch in die Richtpläne des ganzen Landes bzw. seiner Regionen aufzunehmen und welche, weil veraltet und wirtschaftlich aussichtslos, nicht mehr zu berücksichtigen sind. Diese Ausscheidung ist in erster Linie wiederum durch die Fachleute in Behörden und Verbänden vorzunehmen. Eine Mitwirkung der VLP bei diesen Arbeiten ist nicht nur zweckmässig sondern notwendig, da ihr in erster Linie die Sicherung unseres raren Grundes und Bodens vor Verschleuderung infolge unzureichender Verwendung überbunden werden muss.

Nouvelles et renseignements - Nachrichten und Angaben

X^e Congrès du Rhône

Tenu à Lausanne le samedi 6 juillet 1946 dans les locaux de l'Ecole polytechnique, le X^e Congrès du Rhône comportait la présentation de nombreux travaux, répartis dans quatre sections distinctes: 1) section technique; 2) arts, lettres et sciences; 3) tourisme et relations culturelles; 4) section des Chambres de commerce du Rhône. Comme toutes ces sections siégeaient simultanément, il ne fut ainsi pas possible aux participants d'assister à tous les travaux.

La *section technique*, qui siégea le matin et l'après-midi sous la présidence de M. Jules Calame, ingénieur-conseil à Genève, entendit une série de travaux remarquables, présentés par des conférenciers de choix et tous illustrés de projections lumineuses.

Il s'agissait à la fois de faire part des projets d'avenir, soit dans la région française, soit dans la région suisse du Rhône à l'occasion de cette première rencontre de congressistes après la longue interruption de la guerre — et

aussi de décrire aux uns et aux autres ce qui s'était fait dans l'entre-temps et ce qui est en train d'être réalisé.

On entendit d'abord M. Tournier, remplaçant M. P. Delattre, et comme lui directeur de la Compagnie nationale du Rhône, décrire l'aménagement prévu entre Génissiat et Lyon, du point de vue des forces hydrauliques et de la navigation. Puis M. A. Jaccard, ingénieur au Service fédéral des eaux, fit voir l'essentiel des projets mis sur pied par les pouvoirs publics pour relier, sur territoire genevois, le lac Léman à la retenue de Génissiat, en montrant notamment diverses solutions étudiées pour le barrage de l'Etournelle, à l'aval immédiat de Chancy-Pougny. Enfin la matinée se termina par un exposé remarquable de M. le Dr. h. c. A. Ryniker, ingénieur naval à Bâle, sur le matériel flottant du futur canal transhelvétique, question qui n'avait jamais été abordée jusqu'ici et qui montre la nécessité d'étudier un matériel flottant susceptible à la fois de naviguer dans le Rhône brut et canalisé, et aussi sur nos lacs, en cas de gros temps, ce qui ne serait pas le cas du matériel couramment utilisé ailleurs.

Au début de l'après-midi M. A. André, architecte, syndic de Morges, parla de la liaison future du bassin du Rhône à celui du Rhin par le canal d'Enteroches, mettant en évidence l'intérêt qu'il y aura à rétablir cette voie fluviale, qui exista jadis déjà sous une forme embryonnaire. Puis l'on assista à la description des deux grandes réalisations de ces dernières années en Suisse romande: le barrage de la Dixence et l'usine de Chandoline par M. R. A. Schmidt, directeur d'E. O. S.; le barrage et l'usine de Verbois par M. E. Choisy, président des Services industriels de Genève. A ces exposés magnifiquement illustrés succéda une description captivante, faite par M. le professeur P. Oguey de l'Ecole polytechnique de Lausanne, du nouvel aménagement de Lavey de la Ville de Lausanne dont il fit ressortir les caractéristiques essentielles.

Enfin M. Tournier, directeur administratif de la Compagnie nationale du Rhône décrivit, en un saisissant exposé, les travaux en cours à Génissiat, en marquant essentiellement les modifications survenues aux projets, au cours de l'exécution des travaux, et les vicissitudes auxquelles donnèrent lieu les ordres militaires, qui voulurent empêcher l'occupation de la zone de Savoie par les troupes allemandes occupant le pays de Gex.

Cette vaste fresque, montrant l'énorme effort des hommes dans deux régions voisines, permit une fois de plus de se rendre compte de l'avancement d'un travail gigantesque intéressant plusieurs générations pour permettre de relier deux régions voisines, si différentes par leur aspect et leur activité, mais également désireuses de multiplier les échanges et de les pouvoir réaliser un jour aussi par l'escalier grandiose que constituera la voie d'eau du Rhône dans ses marches successives. *J. C.*

X^{es} Fêtes du Rhône

La cérémonie d'ouverture qui eut lieu vendredi 5 juillet à Lausanne, au Cinéma Capitole, débuta par une allocution de bienvenue en vers de M. le Dr. Messerli, président du Comité d'organisation, précédée par l'exécution de trois pièces brèves de Jaques Ibert, par le prestigieux quintette à vent des solistes de la Musique de la Garde républicaine. M. Marcel Guinand, président central de l'Union générale des Rhodaniens, après avoir prononcé la formule rituelle «Je déclare qu'en l'instant la X^e Fête du Rhône

commence», rappela ensuite la grande idée de rendre le Rhône navigable, lancée par M. Gustave Tournier, de Tournon, présent à la manifestation. Ayant adressé une pensée aux disparus de la récente grande tourmente, le président de l'U. G. R. remercia les autorités de la Ville de Lausanne de leur accueil et termina par des souhaits de bienvenue aux nombreux amis de France venus prendre part aux festivités prévues. M. A. von der Aa, municipal, transmit aux assistants en paroles simples et cordiales le message de la Ville de Lausanne qui recevait pour la seconde fois en douze ans la grande famille des rhodaniens. En remettant à M. G. Tournier, fondateur de l'Union générale des rhodaniens, infatigable en dépit de ses 78 ans, une médaille et un diplôme ainsi qu'un exemplaire du «Chant du Rhône» de C. F. Ramuz, M. le Dr. Messerli fit ressortir tout le mérite du premier rhodanien. Un fragment du poème «Terre du Rhône» de C. F. Landry, écrit à l'intention de ces fêtes, dit par M. Paul Darzac, fit regretter que les circonstances n'eussent pas permis de jouer cette œuvre.

La journée se termina par un concert de la Musique de la Garde républicaine dont ce fut, une fois de plus, l'occasion de s'affirmer et qui remporta le plus grand succès.

Le samedi 6 juillet se déroula dans les jardins de Cour, face à l'Ecole polytechnique, la cérémonie de remise de la bannière rhodanienne venue d'Aix-les-Bains. M. Marcel Guinand la reçut des mains de M. Salvador, vice-maire d'Aix-les-Bains, aux sons de «La Marseillaise» jouée par la Musique de la Garde républicaine, et la transmit à M. Bridel, municipal. L'émouvante offrande au Rhône, au large des quais d'Ouchy, attira un peu plus tard une très forte affluence. Une retraite aux flambeaux emmenée par de nombreux corps de musique clôtura la journée.

3000 participants, 20 fanfares, défilé de plus d'une heure d'une grande diversité de costumes et d'une richesse extraordinaire de couleurs, telles furent les caractéristiques du splendide cortège du dimanche matin et qui constituait par cette réunion des groupements folkloriques des différentes régions rhodaniennes de France et de Suisse, l'apothéose des X^{es} Fêtes et Congrès du Rhône, célébrés pour la première fois depuis l'arrêt des hostilités. *M. O.*

Comité central

Séance du 12 juillet 1946, à Neuchâtel, sous la présidence de M. A. Studer, président central.

M. Urs Sieber, directeur de la Fabrique de cellulose de bois d'Attisholz, est désigné comme successeur de M. le Dr. h. c. H. Sieber au Comité central.

M. Elser, trésorier, rapporte sur la situation financière de l'A. S. R. R.

Plusieurs communications sur le financement des études sont faites par le président qui souligne tout particulièrement le geste de la section Ostschweiz, présidée par M. Blattner, qui vient de voter une souscription de frs. 10 000.— dans ce but. Les Grands Conseils de Neuchâtel et Vaud ont déjà voté leur participation financière. La contribution de Bienne, Granges, Neuchâtel, Soleure, etc. et l'appui financier des communes sont attendus. Yverdon a effectué un premier versement.

Une discussion des plus utiles se déroule sur la présentation du message du Conseil Fédéral aux Chambres concernant le crédit de frs. 500 000.—, moitié de la somme nécessaire au financement des dépenses budgétées pour les frais d'études du canal transhelvétique.

Le programme du concours d'idées pour le raccordement du canal au lac Léman et l'établissement d'un plan directeur de la région Morges-Ouchy-Vufflens-la-Ville est adopté, M. Peitrequin, président du jury, ayant donné connaissance du budget prévu.

Les représentants des sections de Berne, Fribourg, Genève, Neuchâtel, Soleure et Valais décident de soutenir par leur participation financière l'Association vaudoise pour un stand d'exposition au Comptoir suisse, à Lausanne.

La propagande, le recrutement des nouveaux membres et l'étude de diverses questions terminent la séance.

Chronique de l'Association vaudoise

Au Comptoir suisse:

Pour faire suite aux fêtes et congrès du Rhône, qui ont eu lieu à Lausanne en juillet dernier, la Direction du Comptoir suisse a mis sur pied une vaste exposition rhodanienne. L'Association vaudoise pour la navigation du Rhône au Rhin, estimant que le moment et le lieu ne pouvaient être mieux choisis pour affirmer à nouveau son existence et son but, organisa — dans le cadre de cette Foire — un stand destiné à populariser l'idée de la navigation sur le Rhône et de son prolongement normal à travers la Suisse.

Ce stand se composait d'un grand panneau sur lequel était représenté le futur canal transhelvétique, de la frontière genevoise à celle de Bâle. Cette grande carte, artistiquement peinte, était complétée par des agrandissements photographiques montrant les principales villes situées sur le tracé de la voie d'eau projetée: Genève, Morges, Lausanne, Yverdon, Neuchâtel, Bienne, Soleure, Olten, Aarau, Brougg, Koblenz et Bâle. On y montrait également, en annexe, ce qui se fait ailleurs en matière de navigation intérieure: en France, en Belgique, en Angleterre et aux Etats-Unis d'Amérique.

Les visiteurs ont pu voir encore quelques modèles réduits de chalands suisses de la flotte rhénane (exécutés par l'Ecole de navigation à Bâle); une maquette en relief du canal d'Enteroches et un certain nombre d'attributs relatifs à la navigation.

Le public a été particulièrement attiré par l'enquête «Gallup» ouverte pendant la durée de l'exposition. Nombreux sont les visiteurs qui ont donné leur avis sur l'idée de l'accès à la mer par le Rhône (première question) et sur celle ayant trait au canal transhelvétique (deuxième question). Les intéressants résultats de cette enquête — laquelle n'est pas encore close au moment où nous mettons sous presse — seront publiés dans le prochain numéro de ce bulletin. On peut déjà dire que des représentants de toutes les classes de la population (suisses et étrangers) ont participé à cette enquête. Nous pourrions en tirer de fort utiles renseignements: classement des résultats par genres de professions; statistiques des réponses qui ont été faites par des hommes, des femmes, des jeunes-gens ou jeunes-filles mineurs. Pour l'instant, si l'on se réfère aux constatations faites lors des premières opérations de dépouillement, il est possible d'affirmer que, d'une manière générale, le public se déclare favorable à la création d'une voie d'eau à travers la Suisse.

L'Association vaudoise remercie ici les sections cantonales et régionales de l'Association suisse Rhône-Rhin, la Direction du Comptoir suisse, l'Association des intérêts de Lausanne, l'Office central suisse du tourisme, la Schweize-

rische Reederei à Bâle, la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman, ainsi que diverses entreprises vaudoises qui ont largement contribué, par leur aide matérielle précieuse, à la réalisation de cette exposition.

Concours d'idées d'Enteroches:

Les travaux préparatoires du programme, ainsi que le rassemblement de la documentation nécessaire, touchent à leur fin et l'on pense que ce concours pourra être prochainement ouvert.

La voie fluviale vers l'Adriatique par Chiasso et Côme

Le comité italo-suisse pour la création d'une voie fluviale par le lac de Côme a pris part à la réunion des experts, réunie le 28 avril à Venise pour étudier la question de la navigation intérieure de l'Italie du Nord. Le programme comprenait aussi la question du canal de Milan à Côme. Ledit comité était représenté par le syndic de Chiasso, M. Bianchi, et les ingénieurs Antonello (Côme), Lucchini (Lucerne), Roncati (Mendrisio), Marazzi (Lugano).

Les partisans d'une liaison Suisse-Adriatique par Chiasso-Côme ont ainsi démontré à nouveau combien ils tiennent à leurs plans qui concurrencent le projet Lorcarno-Venise.

Lors de l'assemblée qui eut lieu le 24 mars à Chiasso, réunissant plus de 60 experts et représentants des autorités, principalement d'Italie, il a été voté une résolution exprimant, entre autres, le désir que le canal Milan-Côme soit définitivement intégré dans le plan général des voies fluviales de la vallée du Pô, qu'une décision ne soit prise qu'après avoir examiné toutes les solutions du problème, et que des partisans du projet Côme soient aussi nommés dans toutes les délégations s'occupant des projets des canaux de l'Italie du Nord. Il faut souligner un passage particulièrement intéressant de la résolution, disant que si l'on ne peut pas encore envisager la date à laquelle pourraient commencer les travaux du canal, bien que les plans soient en voie d'achèvement, il faut cependant exiger que la liaison ferroviaire entre la gare de Chiasso et Tavernola soit entreprise sans retard, dès que les études techniques et financières auront été complétées.

Pour remettre de l'ordre dans les transports

Les recensements opérés par l'ECITO n'ont pas mis fin au chaos qui règne quant à l'appartenance des wagons de chemins de fer qui circulent en Europe. Au cours des prochaines semaines, une commission interalliée parcourra les régions de l'Europe centrale et de l'Est pour déterminer le nombre des wagons étrangers qui circulent dans chacun des pays. Mais, très souvent, les marques d'origine ont été effacées et remplacées par d'autres, si bien que même les spécialistes ont de la peine à fixer la provenance des wagons. On estime à 250 000 le nombre des wagons qui circulent en dehors de leur pays d'origine; on présume que le chiffre des wagons détruits est moins élevé que les compagnies de chemins de fer ne le donnent à entendre. Il ne sera pas facile de «rapatrier» les wagons «déplacés». Le 15 août aura lieu un recensement des bâtiments de haute mer, de pêche et de cabotage et des bateaux fluviaux. On a également l'intention de dresser un état des voies navigables européennes. (Atlas-Service.)