

Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 50 (1958)
Heft: 10

Rubrik: Rhône-Rhin = Rhone-Rhein

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 11.12.2024

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

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

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

Le Cinquantenaire de notre Association

Nous fêtons cette année un grand anniversaire, celui de la renaissance de l'idée de la navigation intérieure, précisément à une époque qui, assistant au triomphe du rail, croyait à la disparition de tout autre moyen de transport. Aujourd'hui, la navigation fluviale, totalement renouvelée, s'affirme vigoureusement. Pour y croire en 1908, il fallait de l'audace et de l'indépendance d'esprit.

Le 23 octobre 1908, à Genève, quelques citoyens exerçant des professions diverses, mais tous mûs par un même esprit de civisme, décidèrent au cours d'une réunion convoquée à cet effet de fonder l'*Association romande pour la Navigation intérieure*. Voici les noms des membres, tous de Genève, de ce premier comité:

Président: Isaac Soullier, imprimeur; 1er vice-président: Georges Autran, ingénieur; 2e vice-président: Jules Mégevet, industriel; secrétaire: Paul Balmer, avocat; trésorier: Camille Morel, négociant.

Aussitôt nommé, le comité se met au travail.

Là, on ne peut qu'admirer nos pionniers. Ils ne se bornent pas à provoquer des adhésions dans les cantons romands, mais ils mettent immédiatement sur pied un programme d'étude et veillent aux intérêts de la future navigation en n'hésitant pas à intervenir auprès des pouvoirs publics.

Immédiatement la nécessité se fait sentir d'asseoir solidement, tant du point de vue technique qu'économique, les revendications visant à la création de la voie transhelvétique. C'est ainsi qu'est fondé, le 15 avril 1909, le *Syndicat suisse pour la voie navigable du Rhône au Rhin*. Henri Romieux, ancien conseiller d'Etat, et Georges Autran sont ses premiers animateurs. Le but du syndicat est d'entreprendre et de mener à chef les études techniques et économiques concernant l'ouverture d'une voie navigable de Chancy à l'embouchure de l'Aar dans le Rhin.

Parti de Genève, le mouvement s'implante dans les cantons romands, puis dans ceux de l'Aar, pour gagner finalement Zurich où la Section *Ostschweiz* voit le jour en 1916. Mais auparavant, il fallut donner un statut légal aux sections. Une première assemblée générale est convoquée à Genève le 24 mai 1910. Les nouveaux statuts reconnaissent l'existence des sections et donnent à l'Association la structure fédérative qui est depuis lors la sienne. On se rend compte aussi que le nom d'Association romande est trop restrictif et c'est à la même séance que l'on adopte celui d'*Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin*.

C'est sous ce nom que l'Association est maintenant connue en Suisse et à l'étranger et qu'elle travaille à la réalisation complète de ses projets.

Zum fünfzigjährigen Bestehen unseres Verbandes

Dieses Jahr begehen wir den großen Jahrestag der Wiederaufnahme des Begriffes «Binnenschiffahrt». Sie geschah zu einer Zeit, als das Eisenbahnnetz über alle andern Transportmittel triumphierte und sie zu verdrängen suchte. Vollkommen erneuert, kann sich heute die Fluß-Schiffahrt eigenmächtig behaupten. Um aber im Jahre 1908 daran zu glauben, brauchte es einige Kühnheit und völlige Unabhängigkeit des Geistes.

An einer am 23. Oktober 1908 zu diesem Zweck einberufenen Versammlung in Genf, beschlossen einige Bürger, die zwar verschiedene Berufe ausübten, jedoch alle vom selben Bürgersinn bewegt waren, die «Association romande pour la Navigation intérieure» zu gründen. Es seien hier die Namen der alle aus Genf stammenden Mitglieder dieses ersten Ausschusses erwähnt:

Präsident: Isaac Soullier, Drucker; erster Vize-Präsident: Georges Autran, Ingenieur; zweiter Vize-Präsident: Jules Mégevet, Industrieller; Sekretär: Paul Balmer, Advokat; Kassier: Camille Morel, Kaufmann.

Der Ausschuss machte sich sogleich an die Arbeit.

Man kann unsere Pioniere nur bewundern. Sie beschränkten sich nicht darauf, Beziehungen in den westschweizerischen Kantonen anzuknüpfen, sondern stellten unverzüglich einen Studienplan auf, wachten über die Interessen der zukünftigen Schiffahrt und zögerten nicht, bei den Behörden zu intervenieren.

Sofort machte sich die Notwendigkeit bemerkbar, die Forderungen zur Schaffung des transhelvetischen Kanals auf eine feste Grundlage zu stellen, sei es vom technischen, wie auch vom wirtschaftlichen Standpunkt aus. So wurde am 15. April 1909 das «Syndicat suisse pour la voie navigable du Rhône au Rhin» gegründet.

Von Genf ausgegangen, ließ sich diese Bewegung auch in andern westschweizerischen Kantonen nieder, sogar in den Aarekantonen und erreichte schließlich Zürich, wo die Sektion *Ostschweiz* im Jahre 1916 ins Leben gerufen wurde. Vorher jedoch mußte den Sektionen die gesetzliche Form gegeben werden. Am 24. Mai 1910 wurde die erste Generalversammlung abgehalten. Die neuen Statuten anerkannten das Bestehen der Sektionen und gaben der Vereinigung die föderalistische Struktur, die sie seither beibehalten hat. Man war sich bewußt, daß der Name der «Association romande» zusehr einschränkend ist, und anlässlich der selben Sitzung nahm man die Abänderung zu «Schweizerischer Rhone-Rhein-Schiffahrtsverband» an.

Unter diesem Namen ist der Verband in der Schweiz und im Ausland bekannt geworden und arbeitet an der Verwirklichung seiner Pläne.

De l'utopie d'hier à la réalité de demain

Nous commençons ici la publication de la remarquable conférence donnée à l'assemblée générale de la sous-section de Lausanne de l'ASRR, par son nouveau président M. de Charrière, ingénieur. Cette conférence a paru dans le numéro de septembre du Transhelvétique, le bulletin de notre Section vaudoise.

La navigation fluviale représente, avec la route, les deux voies de transport les plus anciennes que le monde ait connues. Les premières civilisations dont les archéologues retrouvent les vestiges étaient des civilisations fluviales: l'Indus, le Tigre, l'Euphrate, le Nil, en furent les artères nourricières.

Ce furent aussi des civilisations «caravanières»: les caravanes de Sindbad et de ses prédécesseurs les plus reculés sillonnèrent plaines et montagnes d'Asie dès avant l'aube des temps historiques: la circulation des marchandises, des personnes, des idées constitue un des premiers signes de la civilisation.

Route et fleuve: ce sont ces deux moyens de transport, renouvelés de fond en comble par la civilisation industrielle, que le monde moderne est en train de retrouver après une éclipse qui a duré environ un siècle.

Il y a 50 ou 75 ans, la navigation fluviale et la route apparaissaient comme des parents pauvres dans les préoccupations du jour, voire comme une réminiscence de temps révolus. C'était l'époque triomphale du chemin de fer, qui semblait l'outil unique et indispensable du progrès technique et industriel. Cette ère ferroviaire nous a tous marqués si profondément qu'elle influence encore, à notre insu, notre manière de sentir et de raisonner: aujourd'hui encore, en plein essor du moteur, à l'aube de l'ère des autoroutes, le village qui est dépourvu de gare se croit un village de deuxième cuvée! Les riverains à qui l'on propose la suppression d'une voie étroite en faveur d'une ligne d'autocar se croient au bord de la catastrophe!

Pourtant c'est au cours de la première moitié de ce siècle que le chemin de fer a perdu peu à peu le monopole de fait dont il a joui dans l'économie des transports, et c'est assurément la route qui a joué — chez nous du moins — le rôle le plus spectaculaire dans cette évolution. Vers les années 1935, on se demandait même de bonne foi, dans certains milieux, si l'avenir ne verrait pas l'enlèvement des rails, sur nos voies ferrées, et leur remplacement par le béton ou le bitume des autoroutes.

Aujourd'hui nous pouvons avoir une vision plus nuancée. L'essor prodigieux de la circulation routière n'a pas tué le rail: bien au contraire — et c'est là une constatation qu'on ne saurait assez méditer — nos chemins de fer sont en meilleure posture financière qu'avant guerre et ne craignent pas d'investir d'importants capitaux dans des travaux d'équipement.

Ils sont même — chose curieuse et qu'on ne saurait non plus assez méditer — en tout aussi bonne posture dans les pays qui, contrairement au nôtre, ont développé à fond leur réseau routier et navigable sans oublier leur navigation aérienne qui se taille, dans cette compétition, une tranche de gâteau non négligeable.

Si il en est ainsi, c'est donc que les *besoins* en service de transports ne sont pas restés stationnaires, mais qu'ils se sont accrus en même temps qu'apparaissaient de nouveaux moyens de les satisfaire. C'est là un phénomène général: la spécialisation des métiers, des entreprises, des groupes industriels, des régions, voire de

pays entiers, toute cette interpénétration progressive d'économies de plus en plus interdépendantes, de même que la hausse générale du «standard de vie» — tout cela entraîne un accroissement des échanges et une augmentation des besoins d'échanges. Les personnes et les marchandises se déplacent et se transportent toujours davantage. C'est une bougeotte généralisée des personnes et des choses. La constatation que le monde devient toujours plus petit et ses diverses parties toujours plus interdépendantes est devenue un lieu commun.

J'ai dit tout à l'heure que c'est la route qui a joué le rôle le plus spectaculaire dans ce développement récent. Mais en disant cela, j'ai exprimé une optique très particulière de Suisse qui n'est pas sorti de chez lui, ou du moins de Suisse qui n'est pas allé voir à l'étranger le développement parallèle des voies de navigation fluviale. Nous sommes des continentaux, des terriens impénitents. Nous voyons ce qui se passe chez nous, nous ignorons ce qui se passe ailleurs. Nous connaissons nos routes encombrées de files de véhicules, nous ne voyons pas enfler le trafic sur les fleuves et les canaux que nous ne possédons pas.

Pour cela, il ne faut pas seulement sortir de Suisse: il faut encore s'écarter des itinéraires touristiques reconnus et consacrés, car les ports fluviaux et leurs forêts de docks et de silos ne représentent pas le paysage typique que vous recherchez pour vos vacances. Et voilà sans doute l'une des raisons de cette immense ignorance de notre opinion publique à l'égard du développement de la navigation intérieure dans les pays industriels d'Europe ou d'Amérique.

Comment expliquer ce développement prodigieux? C'est évidemment en tout premier lieu le prix du transport qui joue un rôle déterminant. Je n'aurai certes pas la naïveté de vouloir vous apprendre, à vous, membres de l'A.S.R.R., que le transport par eau est le meilleur marché de tous, mais vous ne voudriez tout de même pas que j'omette de citer ici, une fois de plus, la petite histoire obligatoire — plus connue que la dernière de Oin-Oin — celle de la benzine qui pour aller de la raffinerie STANIC, à Livourne, à son consommateur de Bümpliz ou de Goumœns-le-Jux, fait un détour de quelques milliers de kilomètres par le détroit de Gibraltar, l'Atlantique et la mer du Nord, y compris deux transbordements supplémentaires à Rotterdam et à Bâle, à seule fin de profiter des prix de transport fluvial sur le Rhin.

De 3 à 7 francs meilleur marché que le transport par fer, selon les pronostics des experts, par la voie transhelvétique, le transport par voie fluviale est imbattable sur ce terrain dans tous les pays du monde. Cette vérité n'a jamais été perdue de vue dans des pays comme l'Allemagne où la voie fluviale est toujours restée à l'honneur, même durant la plus grande euphorie de l'ère ferroviaire. Oubliée ailleurs, cette vérité a été redécouverte dans des pays où — tels les U.S.A. — l'essor de la navigation fluviale représente un phénomène relativement récent.

Ce caractère de la navigation intérieure, d'être un moyen de transport imbattable sur le chapitre de l'économie, est un caractère permanent, valable à toutes les époques de l'histoire: il n'est donc guère modifié par l'état de la technique. Tout au plus est-il particulière-

ment important dans une époque comme la nôtre, où la question des prix de revient industriels est déterminante dans la concurrence mondiale.

Mais il y a, à la base de l'essor moderne de la navigation intérieure, une autre cause qui est bien, celle-ci caractéristique de notre époque et de l'état actuel de la technique. Je veux parler du développement de l'industrie hydroélectrique. Vous n'ignorez pas que l'accroissement des besoins en énergie électrique, dans les pays industriels et notamment en Suisse, est tel que l'on aura bien de la peine à assurer la «soudure» jusqu'au moment où l'on pourra disposer d'énergie atomique en quantité suffisante et à des prix suffisamment abordables. Pour assurer cette soudure, il faudra utiliser jusqu'à la dernière goutte d'eau toutes nos ressources en énergie hydroélectrique.

Or l'énergie hydroélectrique se présente sous deux formes: l'énergie dite «au fil de l'eau», que l'on capte par des usines de même nom placées sur les fleuves et les rivières, et l'énergie d'usine à haute valeur, que l'on capte par des barrages d'accumulation construits en montagne.

(à suivre)

C. de Charrière

38. Hauptversammlung der Sektion Ostschweiz des SRRS

Am 28. Mai 1958 fand unter dem Vorsitz von Ing. Walter Groebli, Zürich, die 38. Hauptversammlung statt. In seinem ausführlichen Jahresbericht gab der Präsident einen umfassenden Überblick über den derzeitigen Stand der schweizerischen Binnenschifffahrt.

Der Präsident kam zunächst auf die im Jahre 1939 unterbrochenen Verhandlungen zwischen Deutschland und der Schweiz über den Hochrheinausbau zu sprechen und konnte mit Genugtuung darauf hinweisen, daß diese auf Veranlassung Deutschlands im Oktober 1957 in Freiburg i. Br. wieder aufgenommen wurden. Zweck dieser Verhandlungen war, die noch pendenten Fragen zur Sprache zu bringen und das weitere Vorgehen festzulegen. Im Vordergrund stehen technische Fragen, und zwar gilt es dabei, das aus dem Jahre 1942 stammende Bauprojekt den heutigen Erfordernissen anzupassen und die in der Zwischenzeit anderweitig gemachten Erfahrungen nutzbringend zu verwerten. Besonders muß die Ausbaugröße nochmals überprüft werden, speziell im Hinblick auf die allgemeine Tendenz der Zunahme der Schiffsgrößen. Sodann wird es auch notwendig sein, einen neuen Kostenvoranschlag auf der heutigen Preisbasis zu ermitteln, der als Grundlage für den neuen Staatsvertrag und die Kostenverteilung dienen wird. Ein für die Schweiz besonders wichtiger Punkt, an dem Österreich ebenso interessiert ist, wird auch die Abgabefreiheit für den Hochrhein darstellen. Mit Bedauern stellte der Vorsitzende fest, daß die Vorarbeiten für den Kraftwerkbau am Hochrhein verhältnismäßig langsam vorwärts kommen und daß bis jetzt noch keines dieser Werke in Angriff genommen worden ist. Sodann erinnerte der Präsident an das von Nationalrat Dr. K. Obrecht, Solothurn, am 2. März 1957 eingereichte Postulat, betreffend verschiedene Schifffahrtsprojekte,

über die ein Bericht zuhanden der eidgenössischen Räte die technischen, rechtlichen, verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Fragen abklären soll.

Im französischen Teilstück der Rhone wird im mittleren Abschnitt intensiv an der Verbesserung der Verhältnisse im Zusammenhang mit dem Bau von Kraftwerken gearbeitet. Allerdings dürfte es von Lyon aufwärts noch längere Zeit gehen bis zum Ausbau der dort noch fehlenden sieben Staustufen geschritten werden kann. Zudem sind die rechtlichen, finanziellen und wirtschaftlichen Fragen des Rhoneausbaues noch nicht geregelt. Daß aber einmal der Ausbau dieses Zufahrtsweges in der Schweiz großes Interesse finden wird, ist sicher, nachdem unsere Rohstoffanlieferungen zum großen Teil über die Mittelmeerhäfen erfolgen.

Für den Ausbau der Genfer Rhone von der Schweizergrenze bis zum Genfersee sind die Studien abgeschlossen. Nach dem neuen Projekt wird nunmehr Genf auf dem rechten Ufer durch einen etwa 5,5 km langen Tunnel unterfahren und der früher in La Praille vorgesehene Hafen ist nunmehr in Peney projektiert, und zwar im Oberwasser der Staustufe Verbois.

Über den transhelvetischen Kanal konnte der Präsident nur wenig Neues vermerken. Der Anregung für eine Konkordatsbildung unter den maßgebenden Kantonen, besonders im Hinblick auf die Sicherung des Kanaltrassees, ist bis jetzt der Erfolg versagt geblieben. Auch bei diesem Projekt muß nochmals die Ausbaugröße überprüft werden. Da die Vorschläge für einen Hafen Brugg nicht in jeder Hinsicht befriedigen und das vorhandene Gelände infolge der in der Zwischenzeit vorgenommenen Überbauung zu knapp wurde, sind Studien für eine Hafenanlage bei Döttingen aufgenommen worden. Im Zusammenhang mit der zweiten Jura-gewässerkorrektur muß nun von Seiten der Schifffahrtskreise unbedingt darauf geachtet werden, daß gleichzeitig mit der Flußkorrektur auch die notwendigen Bauten für die Schifffahrt erstellt werden, womit dann ein ziemlich großes Teilstück des transhelvetischen Kanals schon realisiert wird. Während bisher das Interesse hauptsächlich den Hochrheinausbau betraf, wird es nun notwendig sein, den Kontakt in stärkerem Maße auch für den transhelvetischen Kanal anzustreben, nachdem dieses Projekt in der nächsten Zeit einer näheren Beurteilung unterzogen wird.

Im Vergleich mit der Situation in der Schweiz kann festgestellt werden, daß im Ausland der Erschließung von Schifffahrtswegen viel mehr Aufmerksamkeit geschenkt wird. Ganz speziell interessieren müssen uns die am Neckar geleisteten und jetzt zu einem gewissen Abschluß gekommenen Arbeiten, welche die Eröffnung des Hafens Stuttgart erlaubten. Für unser Land wird nur eine baldige Aufnahme des Ausbaus der Wasserstraßen verhindern können, daß Umfahrungen eintreten und wir schlußendlich das Nachsehen haben.

Daß beim Ausbau der Kraftwerke wie auch der Schifffahrtsanlagen den Anforderungen von Natur- und Heimatschutz weitgehend Rechnung getragen werden kann, zeigt sich bei den in der letzten Zeit erstellten Bauten immer mehr. Auch die Frage der Wasserverschmutzung darf kein Hindernis für den Weiterausbau der Schifffahrt sein, und es werden auch hier Lösungen möglich sein, welche die unliebsamen Vorkommnisse beiseitigen und in Zukunft vermeiden lassen.

E. A.

Jubilé de la navigation intérieure en Suisse 1908—1958

C'est avec un sentiment de légitime fierté que l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin et celle de la Suisse du nord-est jettent cette année un regard sur une activité demi-séculaire consacrée à des projets dont la réalisation servira au mieux l'économie nationale toute entière.

Parmi les manifestations marquant notre Jubilé, une mention toute spéciale doit être accordée à l'*Exposition internationale de Navigation intérieure* organisée conjointement par les deux associations. Cette exposition sera visible à Zurich du 18 octobre au 1^{er} novembre, au 2^e étage des *Grands Magasins Jelmoli*. Le 18 octobre, jour du Jubilé, elle sera ouverte de 8 h. à 19 h. Elle sera montrée, après Zurich, dans quelques villes des régions intéressées à la navigation intérieure.

Une visite à l'Exposition fera clairement comprendre à chacun les projets des deux associations: prolongation de la navigation rhénane jusqu'au lac de Constance et, par l'Aar, jusqu'aux lacs jurassiens, qu'une liaison navigable reliera ensuite au Rhône, aménagé de son côté jusqu'au lac Léman. D'autres plans montreront le projet d'un troisième accès de la Suisse à la mer: le canal reliant le lac Majeur à l'Adriatique par le Pô.

À côté des projets suisses et des magnifiques réalisations bâloises, l'Exposition présentera par des plans, photos, modèles réduits et instruments de navigation, une vivante image de la navigation intérieure dans des pays voisins ou lointains.

Il est trop tard pour adresser ici un ultime appel pour une nombreuse participation aux fêtes de notre Cinquantenaire; aussi bien, tant par ce bulletin que par la convocation qui leur était directement envoyée, avons-nous invité nos membres à venir à Zurich manifester leur attachement à notre cause. En revanche, il est encore temps pour que nous engagions vivement tous nos lecteurs, et que ceux-ci y entraînent leurs amis et connaissances, à visiter l'Exposition internationale de navigation intérieure, soit à Zurich, soit dans les villes dont les noms seront communiqués plus tard. Il est vraisemblable que certains envois de l'étranger, spécialement des maquettes, ne pourront être gardés longtemps, aussi est-ce à Zurich que l'on peut être certain d'admirer l'exposition dans sa totalité.

Doit-on rappeler, ou est-ce une vérité trop évidente, que nos manifestations jubilaires doivent nous rapprocher du but fixé voilà cinquante ans? Ces fêtes doivent marquer un pas important vers la réalisation de nos projets: la grande voie navigable du Transhelvétique du Rhône au Rhin enfin aménagés.

Avis aux membres de l'ASRR

Le Comité central informe les membres de l'Association qu'il n'y aura pas d'assemblée générale en 1958 en raison des Fêtes du Jubilé.

Du fait des longues distances jusqu'à Zurich à partir des villes de Suisse romande, il a été jugé impossible de tenir cette assemblée le jour même du 18 octobre, avant la cérémonie jubilaire. Le Comité n'a pas voulu non plus convoquer l'assemblée générale à une autre date pour ne pas déranger deux fois les membres de l'Association à peu de semaines d'intervalle.

D'ores et déjà, nous attirons l'attention de chacun sur l'importance de l'assemblée générale de 1959 qui verra le renouvellement du bureau du Comité central.

Jubiläum der schweizerischen Binnenschifffahrt 1908—1958

Der Schweizerische Rhone-Rheinschiffahrtsverband und der Nordostschweizerische Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee können dieses Jahr auf 50 Jahre ihres Bestehens zurückblicken, auf volle 50 Jahre ihrer Tätigkeit und ihres Einsatzes im Interesse der schweizerischen Volkswirtschaft.

Durch Communiqués in Tageszeitungen und Fachblättern sowie durch Mitteilungen in den Verbandsorganen wurde bekanntgegeben, daß die beiden Schifffahrtsverbände ihr Jubiläum am 18. Oktober in Zürich feiern. Im weiteren machen sie erneut auf die gemeinsam organisierte und vom 18. Oktober bis 1. November zur freien Besichtigung offene *Internationale Ausstellung über Binnenschifffahrt* aufmerksam. Sie befindet sich im 2. Stock der Grands Magasins Jelmoli S.A., Ecke Bahnhofstraße/Sihlstraße, in Zürich und ist am Jubiläumstag von 08.00 bis 19.00 Uhr geöffnet. Nachher wird diese Ausstellung in den wichtigsten Ortschaften des Gebietes der beiden Schifffahrtsverbände als Wanderausstellung gezeigt.

Eine Besichtigung der Ausstellung dient zur Einführung in die Projekte der beiden Verbände: der Fortsetzung der Rheinschifffahrt von Basel zum Bodensee und der Schaffung einer Schifffahrtsverbindung vom Rhein über die Aare zur Rhone durch den sogenannten Transhelvetischen Kanal. Daneben wird auch der Plan einer dritten Schifffahrtsverbindung von der Schweiz zum Meer, von der Adria über den Po zum Langensee, zur Darstellung gebracht. Auch für die wirtschaftliche Seite der Binnenschifffahrt gibt die Ausstellung interessante Anhaltspunkte.

Neben den schweizerischen Projekten vermittelt die Ausstellung durch Bilder, Pläne, Modelle usw. auch einen eindrucksvollen Überblick über das in den Nachbarstaaten bestehende Schifffahrtsnetz und über die in andern Ländern geplanten Schifffahrtsstraßen.

Die jubelnden Verbände geben dem Wunsche Ausdruck, daß die Veranstaltungen in Zürich von ihren Mitgliedern und deren Bekannten, von Schifffahrtsfreunden und von den Befürwortern der schweizerischen Binnenschifffahrt recht zahlreich besucht werden, um auch auf diesem Wege die Entschlossenheit zur baldigen Verwirklichung der bestehenden Schifffahrtsprojekte zum Ausdruck zu bringen. Die Jubiläumsveranstaltungen sollen zu einer Belebung der schweizerischen Schifffahrtspolitik führen und zu einer machtvollen Kundgebung für die schweizerische Binnenschifffahrt werden.

Mitteilung an die Mitglieder des SRRS

Der Zentralschuß teilt seinen Mitgliedern mit, daß im Jahre 1958 wegen der 50-Jahr-Feierlichkeiten keine Hauptversammlung stattfinden wird.

Da zwischen den Städten der welschen Schweiz und Zürich die Entfernungen ziemlich groß sind, ist es nicht möglich, vorgängig der Festlichkeiten am 18. Oktober die Hauptversammlung durchzuführen. Um die Mitglieder nicht zweimal in kurzen Intervallen bemühen zu müssen, hat der Ausschuß davon abgesehen, die Hauptversammlung auf ein anderes Datum einzuberufen.

Wir machen schon heute unsere Mitglieder auf die Hauptversammlung im Jahre 1959 aufmerksam, an welcher eine Erneuerung des Zentralschusses stattfinden wird.