

Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 52 (1960)
Heft: 11

Vorwort: Vorwort = Avant-Propos

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: 06.02.2025

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

VORWORT

Zum Abschluß der thematischen Gestaltung des laufenden Jahrgangs dieser Zeitschrift widmen wir das vorliegende Heft den weitschichtigen Problemen der Binnenschifffahrt und unserer wichtigen Wasser-Verbindung mit den weltweiten Meeren. Das Dezemberheft soll dann mit der Berichterstattung über die wohlgelungene Jubiläumsfeier des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes den Jahrgang abschließen.

Ein Rückblick auf die Tätigkeit des SWV zeigt, daß diese von Anfang an und durch alle fünf Jahrzehnte hindurch immer wieder die verschiedensten Fragen der Binnenschifffahrt umfaßte und daß unser Verband die Bestrebungen zur Verwirklichung einer bedeutenden Binnenschifffahrt auf verschiedenen Grenz- und Schweizerflüssen stets unterstützte und dabei aktiv mitwirkte. In dieser Hinsicht mag es symbolisch sein, daß die erste öffentliche Anregung für die Gründung des SWV in einem Vortrag von Dr. Oscar Wettstein anläßlich der Generalversammlung des Nordostschweizerischen Schifffahrtsverbandes vom 18. August 1909 erfolgte.

Die Tätigkeit des SWV umfaßte dabei verschiedene Eingaben und die Bekanntgabe seiner Stellungnahme an verschiedene Behörden (Kanton Aargau 1910, Genio Civile Milano 1912, SBB 1922, Eidg. Departement des Innern 1923, Eidg. Post- und Eisenbahndepartement 1950 und 1953 u. a.); die Einberufung oder Teilnahme an größeren Konferenzen wie beispielsweise: Beteiligung am I. Schweizerischen Schifffahrtstag in Bern 1914; Einberufung einer Konferenz in Basel 1916 zur Besprechung der Frage der Gründung einer Schweizerischen Rheinschifffahrts-AG; Veranstaltung einer Konferenz schweizerischer Fachleute über die Rheinfrage Basel—Straßburg 1922; Diskussionsversammlung 1925 zur Frage der Rheinregulierung zwischen Straßburg und Basel; Beteiligung an einer Konferenz 1933 zur Beratung der Frage der Kahmtypen; Konferenz 1936 über die Ausbaugröße der Rheinschifffahrt; Teilnahme an drei großen Konferenzen 1951/52 des Eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft betr. Schiffbarmachung des Hochrheins; interne Stellungnahme 1956 (Vorstand und Ausschuß SWV) zum Bericht des Bundesrates über die Frage der Hochrheinschifffahrt Basel—Bodensee, wobei besonders das Bedauern über die allzu zurückhaltende Stellungnahme des Bundesrates deutlich zum Ausdruck kam; internationale verbandsinterne Aussprache 1957 in Wien über die Hochrheinschifffahrt usw. Unser Verband wirkte auch aktiv bei verschiedenen Gründungen mit, so 1914/16 an den Vorarbeiten der Gründung der Schweizerischen Rheinschifffahrts-AG, 1919 bei der Gründung der Schweizerischen Schleppschifffahrtsgenossenschaft und 1942 bei der Reorganisation des Vereins für Schifffahrt auf dem Oberrhein, die zur Bildung der Basler Vereinigung für schweizerische Schifffahrt führte. Der SWV hat sich auch stets bemüht, seine Verbandszeitschrift laufend in den Dienst der Schifffahrtsbestrebungen zu stellen und durch Vorträge und Sonderpublikationen dem Gedan-

AVANT-PROPOS

Pour terminer la présentation thématique de l'année courante de cette Revue, nous consacrons le présent fascicule aux problèmes à longue échéance de la navigation intérieure et de notre importante liaison par eau avec les mers. Le fascicule de décembre achèvera l'année par le compte rendu de la Fête du Cinquenaire de notre Association, dont la réussite fut complète.

Une rétrospective de l'activité de l'Association suisse pour l'aménagement des eaux montre que celle-ci s'est d'emblée occupée des questions de navigation intérieure et qu'elle a constamment et activement appuyé les efforts visant à la réalisation d'une importante navigation sur plusieurs cours d'eau frontaliers et suisses. Il est d'ailleurs symbolique que la première suggestion officielle d'instituer notre Association ait été formulée dans la conférence que M. Oscar Wettstein a tenue lors de l'Assemblée générale de l'Association pour la navigation du Nord-Est de la Suisse, le 18 août 1909.

Dans le domaine de la navigation intérieure, l'ASAE a adressé plusieurs requêtes et communiqué son point de vue à maintes autorités (Canton d'Argovie en 1910, Genio Civile Milano en 1912, CFF en 1922, Département fédéral de l'intérieur en 1923, Département fédéral des postes et des chemins de fer en 1950 et 1953, etc.). Elle a organisé d'importantes conférences ou y a participé: Participation à la première Journée suisse de la navigation, à Berne, en 1914; organisation d'une conférence à Bâle, en 1916, pour discuter de la constitution d'une S. A. de navigation rhénane suisse; organisation d'une conférence de spécialistes suisses au sujet du Rhin entre Bâle et Strasbourg, en 1922; assemblée de discussion de 1925 sur la régularisation du Rhin entre Strasbourg et Bâle; participation à une conférence en 1933, consacrée aux types de chalands; conférence, en 1935, sur les normes d'aménagement de la navigation rhénane; participation à trois grandes conférences, en 1951/52, du Service fédéral des eaux, au sujet de la navigation sur le Rhin entre Bâle et le lac de Constance; prise de position interne, en 1956 (Comité et Bureau de l'ASAE), relative au message du Conseil fédéral sur la question de la navigation entre Bâle et le lac de Constance, l'ASAE regrettant vivement que le Conseil fédéral ait été beaucoup trop circonspect en la matière; discussion internationale entre Associations, à Vienne, en 1957, notamment au sujet de cette navigation. Notre Association a également participé activement à des fondations: En 1914/16 aux travaux préparatoires de la fondation de la S. A. pour la navigation rhénane suisse, en 1919 à la fondation de la Société Suisse de Remorquage et, en 1942, à la réorganisation de l'Association pour la navigation sur le Haut-Rhin, qui conduisit à la constitution de l'Association bâloise pour la navigation suisse. De même, l'ASAE s'est constamment efforcée de tenir sa Revue au service du développement de la navigation et de favoriser, par des conférences et des publications spéciales, l'idée de la naviga-

ken der Binnenschifffahrt Auftrieb zu geben; in das Aufklärungsgebiet gehört auch die Beteiligung an Ausstellungen, so an der Internationalen Ausstellung für Binnenschifffahrt und Wasserkraftnutzung 1926 in Basel und an der Schifffahrtsausstellung 1933 in Rorschach. Im Jahre 1935 führte der Verband eine Studienreise an den Neckar durch. Der SWV wirkte auch stets aktiv an der Ausarbeitung von Wasserwirtschaftsplänen ganzer Flußgebiete mit, wobei in besonderen Fällen die Probleme der Schifffahrt in die Planung miteinbezogen wurden. Auf Grund eines 1956 eingereichten Postulats Obrecht, des Präsidenten des SWV, werden gegenwärtig in einer parlamentarischen Kommission (sog. Kommission Rittmann) die Probleme verschiedener Binnenschifffahrtsprojekte in heutiger Sicht eingehend untersucht, und wir verweisen hierüber auf den in diesem Heft veröffentlichten Artikel über «Binnenschifffahrts-Probleme».

Der weitere Ausbau der Binnenwasserstraßen wird in verschiedenen Kreisen unseres Landes auch kritisch und negativ beurteilt. Wir müssen aber nicht weit über unsere Grenzen blicken um zu sehen, wie heute verschiedene große Flüsse zu bedeutenden Schifffahrtsstraßen ausgebaut werden, obschon der Kostenaufwand groß ist und die Stauhaltungen nicht durchwegs schon für die Wasserkraftnutzung geschaffen und finanziert werden, wie beispielsweise am Hochrhein oder an der unteren Aare. Wir denken dabei an die Schiffbarmachung von Main und Neckar und besonders auch an das neueste große Gemeinschaftswerk der Mosel-Schifffahrt, eine internationale Zusammenarbeit zwischen Deutschland, Frankreich und Luxemburg. Diese Länder und ihre Wirtschaftskreise haben ihre Beschlüsse wohl auf sehr reale Überlegungen basiert, und die Transportmengen auf den bereits ausgebauten Teilstrecken zeigen, daß die den Beschlüssen zugrundegelegten Erwartungen schon heute weit übertroffen werden.

Wegen der stets weiter stark ansteigenden Beanspruchung all unserer Verkehrswege werden wir eines Tages bestimmt dankbar und froh sein können, wenn wenigstens ein Teil der Schwertransporte auf dem natürlich zur Verfügung stehenden und billigen Wasserweg erfolgen kann.

Wir glauben an eine kommende schweizerische Binnenschifffahrt und befürworten sie; möge dieses Heft einen kleinen Baustein zu diesem zukünftigen Gemeinschaftswerk bedeuten.

SCHWEIZERISCHER
WASSERWIRTSCHAFTSVERBAND

tion intérieure. Dans le domaine de la propagande, il y a lieu de mentionner la participation à des expositions, notamment à l'Exposition internationale de la navigation intérieure et de l'aménagement des eaux, en 1926, à Bâle, ainsi qu'à l'Exposition de la navigation, en 1933, à Rorschach. En 1935, notre Association a organisé un voyage d'études dans le bassin du Neckar. Elle a également participé activement à l'élaboration de projets d'aménagement de bassins fluviaux, pour certains desquels il est tenu compte des problèmes de la navigation. A la suite d'un postulat Obrecht (président de l'ASAE), présenté en 1956, une commission parlementaire (Commission Rittmann) s'occupe actuellement en détail des problèmes concernant divers projets de navigation intérieure. A ce propos, nous renvoyons à l'article sur les problèmes de la navigation intérieure, publié dans le présent fascicule.

Certains milieux de notre pays critiquent et s'opposent à la poursuite de l'aménagement de nos voies de navigation intérieure. Il suffit pourtant de considérer ce qui se passe non loin de nos frontières, où plusieurs grands fleuves sont actuellement aménagés en vue de la navigation, malgré les grandes dépenses que cela occasionne et sans que les retenues aient déjà toutes été créées et financées pour l'utilisation des forces hydrauliques, comme par exemple sur le Rhin entre Bâle et le lac de Constance ou dans la partie inférieure du cours de l'Aar. Nous pensons en particulier à la navigation sur le Main et le Neckar, de même qu'à l'imposant aménagement de la navigation sur la Moselle, par une collaboration entre la France, l'Allemagne et le Luxembourg. Ces pays et leurs milieux économiques avaient certainement basé leurs décisions sur des considérations réalistes. Les frets transportés sur les parcours récemment aménagés montrent que les espoirs fondés sur ces décisions sont déjà largement dépassés.

Du fait que nos voies de communications sont de plus en plus sollicitées, nous serons certainement reconnaissants et heureux, un jour ou l'autre, qu'au moins une partie des transports lourds se fassent par les voies fluviales naturelles et peu coûteuses.

Nous croyons à l'avenir de la navigation intérieure suisse, qui a toute notre faveur; le présent fascicule de notre Revue apporte sa modeste pierre à l'édification de cette œuvre future de la collectivité.

ASSOCIATION SUISSE
POUR L'AMÉNAGEMENT DES EAUX