Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 49 (1957)
Heft: 12

Rubrik: Rhône-Rhin = Rhone-Rhein

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.07.2025

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

RHÔNE-RHIN
RHONE-RHEIN

No. 4 Décembre 1957 Nr. 4 Dezember 1957

Suite du précédent bulletin: «Des canaux! Des bateaux!»
Paraissant chaque trimestre Erscheint vierteljährlich

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

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

L'assemblée générale de l'ASRR

En allant siéger à Brougg, notre Association s'éloignait des cantons où elle compte le plus grand nombre d'adhérents; elle courait le risque de ne réunir qu'une maigre assistance. Disons vite que cette crainte fut vaine. S'il est vrai que l'assemblée fut un peu moins revêtue que les années précédentes, elle dépassait néanmoins la centaine. Plusieurs membres des sections romandes, de la vaudoise surtout, n'hésitèrent pas à faire le déplacement, qu'ils en soient félicités.

Brougg, c'est la première étape de l'aménagement de l'Aar navigable; c'est le futur grand port fluvial de la voie transhelvétique. Si les industrieuses populations d'Argovie n'ont apparemment pas encore saisi tout le parti qu'elles peuvent tirer de l'Aar rendue navigable, leurs autorités, elles, l'ont bien compris. Preuve en est la présence de deux conseillers d'Etat argoviens, de délégués de la Ville de Brougg, de plusieurs fonctionnaires des services cantonaux et municipaux.

En ouvrant la séance, le président central Pingeon salua les personnalités présentes, que nous nous excusons de ne pouvoir nommer toutes: MM. Kim, Landammann, et Hausherr, conseiller d'Etat, du Canton d'Argovie; M. Kolly, chef de la section de navigation du Service fédéral des eaux; MM. Müller, Stadtammann, et Keller, Stadtrat, de Brougg; la plupart des cantons intéressés au Transhelvétique étaient représentés: Berne (M. l'ingénieur des eaux Ludin), Fribourg (M. Gerster, des travaux publics), Genève (M. Bossard, du département du commerce et de l'industrie), Soleure (M. Lemp, ingénieur), Valais (M. Wolff, chef du Service des eaux), Vaud (M. Noverraz, chef du Service des eaux); M. Siegrist, conseiller national, président de l'Aargauischer Wasserwirtschafts-Verband; M. Müller, conseiller national, président de l'Association intercantonale pour la 2e Correction des Eaux du Jura; M. Cuperus, de la Division des transports de la CEE; M. Holenstein, Stadtrat de Zurich; M. Hauri, chef du Service des eaux, ainsi que d'autres représentants des administrations publiques du Canton d'Argovie et de la Ville de Brougg. Citons encore: Association pour le plan d'aménagement national (M. Béguin, vice-président), Nordostschweiz. Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee (Dr. Krucker, secrétaire), Association suisse pour l'aménagement des eaux (M. Auer), Association bâloise pour la navigation suisse (Dr. Waldner), Chambre de Commerce argovienne (Dr. Frey-Bally, président, et Dr. Hemmeler, secrétaire); M. Balmer, président d'honneur de l'ASRR; Dr. h. c. Zwygart, a. directeur de NOK; des collectivités membres, citons: Fabrique de cellulose d'Attisholz (MM. Sieber et Bernasconi), Fabrique de papiers de Balsthal (M.

Generalversammlung des SRRS

Am 30. November 1957 fand in Brugg die Generalversammlung unseres Verbandes unter dem Vorsitz des Zentralpräsidenten *Edmond Pingeon*, Ingenieur, Genf, statt. Eine große Zahl von Delegierten und Persönlichkeiten aus kantonalen und kommunalen Behörden sowie Vertreter aus Amtsstellen und befreundeten Verbänden, aus Handel und Industrie hatten sich zu dieser Tagung eingefunden.

Im Anschluß an seine kurze Begrüßungsansprache gedachte der Vorsitzende der zwei verstorbenen Mitglieder F. Kuntschen, Altdirektor des Eidg. Amtes für Wasserwirtschaft und Ehrenmitglied des Verbandes und K. Anthamatten, Baudirektor des Kantons Wallis.

Sodann überbrachte Regierungsrat Dr. *K. Kim* die Willkommensgrüße des Kantons Aargau. In seiner prägnanten Ansprache wies er auf das große Interesse hin, das im Kanton Aargau an der Schiffbarmachung des Hochrheins und der Aare besteht. Von den am Rhein zu erstellenden Kraftwerkbauten, als Voraussetzung der Erschließung der Aare als Schiffahrtsweg, konnte er berichten, daß ein Projekt für den Neubau des Kraftwerks Rheinfelden für das nächste Frühjahr in Aussicht gestellt ist. Brugg als bedeutender Knotenpunkt des schweizerischen Verkehrsnetzes, ist an der Erstellung eines Hafens an der Aare sehr interessiert. In dieser Hinsicht wurden verschiedene Projekte studiert. Wie der Redner sodann ausführte, stößt der Hafen Brugg-Lauffohr auf Platzschwierigkeiten. Es wurde deshalb eine andere Projektvariante ins Auge gefaßt, und zwar der Bau eines Hafens im Stauraum des Kraftwerks Klingnau im Gebiete von Döttingen. Allerdings kann ein Entscheid, wo der zukünftige Hafen von Brugg erstellt werden soll, erst nach einem eingehenden Vergleich der beiden Projektvarianten getroffen werden. Die aargauischen Behörden würden es sehr begrüßen, wenn hinsichtlich des Standorts mit dem Kanton Zürich Besprechungen in Gang kommen könnten.

Die statutarischen Geschäfte nahmen nur kurze Zeit in Anspruch und wurden diskussionslos genehmigt. An anderer Stelle dieses Blattes geben wir die markantesten Punkte des Präsidialberichtes wieder. Es sei hier lediglich noch erwähnt, daß dank vermehrter Einnahmen die Rechnung ausgeglichen werden konnte. Es soll nicht unerwähnt bleiben, daß der Verband seit der Aufnahme seiner Tätigkeit vor nahezu 50 Jahren in einem Gesamtbetrage von mehr als 2 Mio Fr. Projektstudien gemacht hat und daß dem Verband, angesichts der stets wachsenden Aufgaben, die Einnahmen nicht mehr genügen und daß aus diesem Grunde in nächster Zeit ein neuer Appell lanciert werden soll.

Sieber), Services Industriels de Genève (M. Dentan), Motor-Columbus (M. Stambach), S. A. Zschokke (M. Meyer), Chemische Fabrik Uetikon (M. Hepp, jun.), Société des Meuniers de la Suisse romande (M. Bachmann), F. Steinfels AG, Losinger & Co. AG; de nombreuses sociétés d'électricité étaient représentées, de même que la presse que nous remercions ici.

Après avoir excusé l'absence de quelques personnalités, le président invita l'assemblée à se lever pour honorer la mémoire de M. Anthamatten, conseiller d'Etat, chef du département des travaux publics du Canton du Valais, et de M. Kuntschen, ancien directeur du Service fédéral des eaux, membre d'honneur de l'Association.

Le Landammann Kim souhaita la bienvenue au nom des autorités argoviennes. Il rappela que l'ouverture du Rhin supérieur à la navigation est indispensable au Transhelvétique, et que son canton y est intéressé à trois paliers: Rheinfelden, Säckingen et Koblenz. Le projet de port à Brougg ne permettant pas d'extension, on étudie maintenant une variante dans la région de Döttingen. Le choix sera fait après comparaison des deux projets. Les autorités argoviennes saluent la constitution de la commission d'étude du postulat Obrecht, qui permettra l'inventaire de nos projets de voies navigables.

Après le rapport du président Pingeon, dont nous donnons plus loin un aperçu, l'assemblée entendit et approuva les rapports financiers. Relevons à leur sujet, qu'un premier appel, en vue de cotisations régulières, adressé à des municipalités et entreprises, a permis de boucler les comptes sans déficit. Un second appel devra nous permettre d'élargir notre activité. Puis, l'assemblée renouvela leur mandat à MM. Dierauer et Raymond, dévoués vérificateurs des comptes.

En clôture de la partie administrative, M. Balmer, ancien président du Conseil d'Etat de Genève et président d'honneur de l'Association, remercia chaleureusement le président central de son dévouement et le félicita pour son exposé clair et lucide.

La séance s'acheva par une remarquable conférence en allemand, très détaillée et fouillée, de M. Blattner, ingénieur à Zurich et ancien directeur des études Léman-Rhin, sur l'aménagement de la voie navigable du Rhône franco-suisse: les réalisations de la Compagnie Nationale du Rhône et les projets du Rhône genevois. Nos membres de langue française, ceux du moins qui nous font l'honneur de lire ce bulletin, ont été tenus au courant des réalisations successives de la CNR, qui ont noms: Génissiat, Seyssel, Donzère-Mondragon, et, maintenant, Montélimar; ils connaissent aussi, dans leurs grandes lignes, les projets d'aménagement du Rhône entre la retenue de Génissiat et le lac Léman. Mais, en Suisse alémanique, le programme de la CNR et les projets d'aménagement du Rhône sont fort peu connus. Faute de place, nous ne dirons rien de plus ici de cette conférence, mais nous y reviendrons en publiant des résumés ou des extraits.

Une aimable réception, dans le cadre historique de l'ancienne salle du Conseil de Ville, dans une grosse tour au bord de l'Aar, réunit les accueillantes autorités de Brougg et les participants à notre assemblée, dernier acte d'une journée bien réussie. *A. V.*

Im Anschluß an den administrativen Teil hielt *Hans Blattner*, beratender Ingenieur, Zürich, einen interessanten und aufschlußreichen Lichtbildervortrag über den «Ausbau der französisch-schweizerischen Rhoneschifffahrtsstraße», wobei er über die Projekte und über den Stand der schon ausgeführten Werkbauten der Compagnie Nationale du Rhône (CNR) sowie über die Ausbaupläne der Genfer Rhone orientierte. Zu einem späteren Zeitpunkt werden wir ausführlicher über den Vortrag berichten.

Mit einem Empfang im historischen Rathaus von Brugg und einem in verdankenswerter Weise von der Stadt Brugg offerierten Aperitif fand die wohlgelungene Tagung ihren Abschluß. *E. A.*

Rechtliche Grundlagen und Voraussetzungen der Schiffbarmachung des Hochrheins

Kürzlich ist das für die Basler Vereinigung für schweizerische Schiffahrt und den Nordostschweizerischen Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee vom bekannten Basler Schiffahrtsrechts-Spezialisten, Herrn Dr. iur. Walter Müller, ausgearbeitete Gutachten über diese grundlegenden Fragen im Druck erschienen. Die klare und in leichtfaßlicher Art geschriebene Darstellung aller wesentlichen Probleme wird deren rechtzeitige Lösung erleichtern und ist allen am Hochrheinausbau und an der schweizerischen Binnenschiffahrt überhaupt Interessierten sehr zu empfehlen; wir werden demnächst eine eingehende Würdigung folgen lassen.

(Dr. Walter Müller, Basel: Rechtliche Grundlagen und Voraussetzungen der Schiffbarmachung des Hochrheins von Basel bis zum Bodensee, Verlag Schiffahrt und Weltverkehr AG, Basel. 85 Seiten, Fr. 4.50.)

† François Kuntschen

Ingénieur civil E. P. F., de Sion, né en 1888, décédé le 22 novembre 1957.

François Kuntschen est entré en 1919 au Service fédéral des eaux, il en devint vice-directeur en 1946, et fut nommé directeur en 1949, poste qu'il occupa jusqu'à sa retraite en 1954.

Délégué dans de nombreuses commissions internationales, il participa notamment, pendant plus de vingt ans, aux travaux de l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation, dont, à sa retraite, il fut nommé membre d'honneur en hommage à ses hauts mérites techniques et aux éminents services rendus. Il faisait partie de la Délégation suisse pour l'aménagement du Rhône et la régularisation du lac Léman.

Notre Association, dont il était membre d'honneur, avait en François Kuntschen un ami avisé et d'excellent conseil. Autant que ses occupations le lui permettaient, il assistait à nos assemblées et participait aux débats de notre Comité central, toujours affable et souriant.

Nous prions sa famille, et spécialement Madame Kuntschen, d'agréer l'hommage de notre vive et respectueuse sympathie.

Résumé du Rapport de M. Edmond Pingeon, président central

En choisissant la jolie cité de Brougg pour y tenir, cette année, son assemblée générale, notre association a pensé qu'il était intéressant pour ses membres de se réunir dans une des villes qui profitera, une des premières, des avantages de la navigation sur l'Aar. Il paraît certain que Brougg sera, sitôt l'aménagement du Rhin achevé jusqu'à l'embouchure de l'Aar, le premier port du futur Canal transhelvétique.

Je remercie les autorités du canton d'Argovie et de la ville de Brougg, qui ont bien voulu s'intéresser à notre assemblée générale, en faciliter l'organisation, et y participer.

Je remercie également les représentants de tous les cantons et villes qui ont bien voulu se faire représenter.

Activité élargie

L'achèvement des études complètes du canal du Rhône au Rhin, terminées cette année par les projets du Rhône genevois, pose de nouveaux problèmes, soit sur le plan technique, soit sur le plan politique. Le domaine de notre activité s'étend et notre secrétariat doit faire face à des tâches croissantes.

Finances

L'appel de fonds lancé en 1956 auprès des anciens souscripteurs des études Léman-Rhin, nous a permis d'augmenter nos recettes et d'améliorer notre bilan 1956.

Pour la première fois depuis bien des années, nous pouvons présenter un budget équilibré. Les cotisations supplémentaires provenant de notre appel aux souscripteurs produisent, à l'heure actuelle, un montant annuel d'environ Fr. 7000.—.

Nous remercions tous ceux qui ont compris l'importance de la tâche que nous poursuivons avec persévérance depuis bientôt 50 ans.

Mais, devant des tâches croissantes, nos recettes sont encore insuffisantes, aussi lancerons-nous prochainement un nouvel appel aux industries qui n'ont pas encore souscrit à notre action et nous espérons recevoir auprès d'elles un accueil favorable. N'oublions pas que nous avons à défendre le capital que représentent des projets et études économiques qui ont coûté plus de deux millions depuis la fondation de notre association.

Groupe parlementaire pour la navigation intérieure

Ce groupe a été largement documenté par les associations de navigation en vue de la discussion aux Chambres du rapport du Conseil fédéral sur l'aménagement du Rhin supérieur.

La discussion de ce rapport au Conseil national a fourni l'occasion d'un grand débat sur l'ensemble de la navigation intérieure. Vous connaissez le résultat des décisions prises, au Conseil des Etats d'abord, sans opposition, et au Conseil national dans la session de mars, par 114 voix pour l'adoption du rapport contre 26. Plusieurs parlementaires ont fait des interventions remarquées, entr'autres: M. *Jaquet* de Bâle, M. *Borel* de Genève, M. *Müller* d'Aarberg et M. *Obrecht* de Soleure. Ce dernier a déposé un postulat demandant au Conseil fédéral de présenter un rapport sur les problèmes de navigation intérieure concernant la Suisse.

Notre association et le NOS-Verband, sitôt après l'acceptation de ce postulat, ont adressé ensemble une lettre au conseiller fédéral Lepori, lui demandant de constituer une commission d'études où les associations de navigation intéressées seraient représentées.

Nous avons reçu une réponse favorable de M. le conseiller fédéral *Lepori*, nous demandant de déléguer un représentant à cette Commission; notre ami M. *Georges Béguin*, qui a presidé avec tant d'autorité aux études économiques du canal Léman-Rhin, a été désigné par le Comité central.

Notre association a également obtenu que M. le Professeur *Stucky*, directeur de l'Ecole polytechnique de Lausanne, soit nommé dans cette commission.

Nous pensons que le travail considérable qui attend cette commission sera facilité par les études techniques et économiques faites par notre association pour le Canal transhelvétique et le Rhône.

Il serait nécessaire que les associations de navigation fournissent, dès maintenant, aux députés membres du groupe, la documentation utile pour juger les différents points qui seront soulevés lors de la discussion du rapport du Conseil fédéral sur le postulat Obrecht. En effet, nous avons constaté que les parlementaires n'étaient pas encore suffisamment orientés. Des conférences devront être données, à l'occasion de réunions du groupe, comme cela a du reste déjà été le cas.

Protection du tracé et construction des ouvrages de navigation

Nous avions fait ressortir, l'année dernière, l'opportunité d'une entente immédiate entre les cantons au sujet de la réservation du tracé du canal.

Les démarches entreprises auprès des cantons n'ont pas encore abouti; nous sommes persuadés d'arriver à un résultat, mais il y a beaucoup de gens à convaincre. L'établissement d'un concordat intercantonal pour l'exécution du canal, prendra un temps assez long. Il est très probable que les résultats des études entreprises pour répondre au postulat *Obrecht* apporteront des éléments tangibles et précis pouvant hâter un accord entre cantons intéressés, aboutissant au concordat projeté.

Les deux tâches principales incombant au concordat seront: la constitution d'un bureau technique pour l'établissement d'un projet d'exécution des ouvrages de navigation de la frontière franco-suisse à l'embouchure de l'Aar et, ensuite, la recherche des modes de financement des dits ouvrages avec répartition équitable entre les cantons intéressés et la Confédération.

La réalisation d'un premier secteur de l'aménagement de l'Aar interviendra bientôt par la 2ème Correction des Eaux du Jura, dont le processus de travail est le même que celui qui vient d'être énoncé ci-dessus.

L'intérêt pour nous de cette 2ème Correction des Eaux du Jura est qu'elle créera un tronçon important de l'artère transhelvétique (environ 100 km) avec un gabarit permettant le passage de chalands plus grands que 900 tonnes prévus par les études Léman-Rhin.

Notre association forme le vœu qu'une entente intervienne entre les sociétés d'électricité qui construisent les usines, et les autorités: ceci afin que l'usine de Bernerschachen soit englobée dans le programme de la 2ème Correction des Eaux du Jura et qu'on évite la construction d'un ouvrage provisoire retardant l'exécution intégrale du projet d'aménagement prévu par les études Léman-Rhin. C'est notre tâche que d'appuyer une telle

solution ainsi que toute proposition tendant à améliorer les conditions de navigabilité de l'Aar.

Aménagement des accès du canal transhelvétique

Du côté nord, l'aménagement du tronçon Bâle-embouchure de l'Aar se poursuit à un rythme que nous voudrions plus rapide. Il faut espérer que l'intervention des intéressés à la navigation intérieure aura une influence sur la mise en chantier des usines de Säckingen, dont la construction est décidée, et la reconstruction de Rheinfelden, où des intérêts contraires s'affrontent.

Toutefois, il paraît que ces deux réalisations demanderont ensemble de 10 à 12 ans. Ce qui nous importe c'est que la construction des ouvrages de navigation des usines déjà existantes soit également terminée à l'achèvement des travaux des deux usines de Rheinfelden et de Säckingen; il s'agit des usines de Ryburg-Schwörstadt, de Laufenburg et d'Albbrugg-Dogern, sur le Rhin. Il faudrait qu'il en soit de même des écluses des deux usines de Klingnau et de Beznau sur l'Aar, ce qui permettrait aux chalands d'accéder à la région où doit être construit le grand port de la Suisse alémanique, Döttingen ou Brougg.

Les perspectives de réalisation de la voie d'accès au canal Rhin-Léman, par le nord, sont donc très proches, surtout si nos voisins du nord veulent bien prendre l'initiative des opérations.

En ce qui concerne l'accès par le sud, les travaux d'aménagement du tiers central du Bas Rhône ont permis à la Compagnie Nationale du Rhône de mettre en eau, dans le courant de l'été, l'usine de *Montélimar* avec son écluse, et d'entreprendre les travaux du palier supérieur de *Baix-Le Logis Neuf*. Il ne restera plus, pour l'aménagement du tiers central, qu'à créer les paliers de *Beauchastel* et de *Valence*. La Compagnie Nationale du Rhône espère avoir terminé en 1965 l'aménagement du tiers central, mettant à disposition un tronçon d'une centaine de km, navigable dans les meilleures conditions, et accessible aux chalands de tous les types jusqu'à 1200 tonnes, avec des écluses de 195 mètres de longueur, permettant le passage simultané d'un automoteur et de deux chalands ou d'un convoi de trois bateaux et d'un remorqueur.

L'usine de *Pierre-Bénite*, à l'aval de Lyon, serait construite dans le même délai, ce qui permet de supposer qu'en 1965 la navigation pourra atteindre les ports de *Lyon* dans les conditions les plus favorables.

Le problème de l'aménagement du haut Rhône, de Lyon à la frontière suisse, a fait l'objet de projets très poussés de la Compagnie Nationale du Rhône. On peut donc espérer que si les pourparlers engagés au sein de la Commission franco-suisse aboutissent dans un délai relativement court, et que des négociations sur le plan politique règlent le futur statut de la navigation sur le Rhône, ainsi que le gabarit des bateaux qui y circuleront, la navigation pourra atteindre le territoire genevois dans un délai d'une vingtaine d'années.

En ce qui concerne le Rhône genevois, du bief de Génissiat au lac Léman, nous avons la satisfaction de vous dire que les études entreprises par la Confédération, le Canton et la Ville de Genève sont terminées et qu'elles paraîtront prochainement dans une publication du Service fédéral des eaux. Le coût de l'aménagement du Rhône pour la navigation, du bief de Génissiat au lac Léman, peut être estimé à 260 millions, auxquels il faut ajouter 40 millions pour le port fluvial sur la retenue de l'usine de Verbois.

Ainsi, la documentation technique sur le canal du Rhône au Rhin sera établie sous forme d'un projet général qui pourra servir de base aux projets d'exécution. L'ouvrage, qui paraîtra au printemps, complétera les trois volumes des études Léman-Rhin. Notre Association pense parfaire ces renseignements techniques par une étude économique de la voie d'eau rhodanienne.

Fêtes du jubilé des associations A. S. R. R. et NOS-Verband

Les 50 ans d'existence des associations suisses de navigation du Rhin supérieur et du Rhône au Rhin seront fêtés l'année prochaine. Pour Rhône-Rhin, le mouvement est parti de Genève, en 1908, sous la forme d'une association romande de navigation, devenue, ensuite, l'association suisse actuelle.

Notre section Ostschweiz, toujours si active, a proposé que cet anniversaire commun soit fêté à Zurich, en un certain nombre de manifestations donnant un éclat particulier à ce jubilé. Un comité d'organisation a été formé, sous la présidence de M. *Groebli*, président de la section Ostschweiz.

Cette manifestation aura lieu le 13 septembre 1958.

La veille sera inaugurée, dans diverses salles du Poly, une grande exposition internationale de navigation intérieure comprenant des maquettes, des graphiques, etc. Une section particulière sera réservée aux plans techniques, à l'intention des spécialistes.

Nous espérons nous assurer le concours des gouvernements et sociétés s'occupant des grands projets d'aménagement des fleuves reliés à la Suisse, des principales voies européennes, russes et américaines.

Une publication sera faite sous la forme d'un numéro hors série de la revue spécialisée «Strom und See».

En vue de propager l'idée de navigation en Suisse, l'exposition de Zurich sera rendue itinérante et pourra ainsi toucher les principales villes suisses où nous possédons des sections locales. Celles-ci pourraient profiter de cette occasion pour organiser des manifestations spéciales, conférences, projections de films, etc.

Quelques mois avant les manifestations de Zurich, les sections romandes, tout particulièrement celle de Genève, initiatrice du mouvement, entendent organiser, au printemps prochain, une manifestation d'une certaine ampleur.

Conclusions

Vous pouvez vous rendre compte, d'après l'exposé des principaux événements qui se sont déroulés cette année, et du programme que nous avons à réaliser l'année à venir, que notre activité s'est considérablement accrue et qu'elle arrive à la limite de ce que des volontés bénévoles peuvent accomplir.

Pour terminer, c'est avec une satisfaction toute spéciale que nous constatons aujourd'hui que, de l'utopie, puis de la théorie, les problèmes de la navigation fluviale sont entrés dans une ère de préparation précédant leur réalisation prochaine; du domaine entièrement privé, ils passent peu à peu dans les cercles politiques, où ils doivent être approuvés par des décisions gouvernementales, tant sur le plan fédéral que sur celui des cantons. Puisse le rythme, qui s'accélère, continuer sa progression et faire espérer que la réalisation de nos projets est plus proche qu'on ne le croit communément.