

**Zeitschrift:** Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie  
**Herausgeber:** Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband  
**Band:** 46 (1954)  
**Heft:** 9

**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:** 07.01.2026

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

# RHÔNE - RHIN RHONE-RHEIN

No. 3 Sept. 1954

Nr. 3 Sept. 1954

Suite du précédent bulletin: «Des canaux! Des bateaux!»

Paraissant chaque trimestre

Erscheint vierteljährlich

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

Secrétariat central de l'A.S.R.R.: Rue Petitot 8, GENÈVE - Tél. (022) 2410 44

Rédaction, Archives et Renseignements: Rue Petitot 8, GENÈVE - Tél. (022) 2410 44

### Remise au Conseil fédéral des 3 volumes des études Léman-Rhin

Une délégation de l'ASRR a remis au Conseil fédéral les 3 volumes résumant les études pour l'aménagement d'une voie navigable du Léman au Rhin, important secteur du futur canal transhélvétique. Cette cérémonie a eu lieu le 2 juillet au Palais fédéral.

En l'absence de M. le conseiller fédéral Escher, chef du département des Postes et des Chemins de fer, M. le conseiller fédéral Petitpierre, chef par intérim de ce département, accompagné de M. Oesterhaus, directeur du Service fédéral des eaux, et de M. Ruedi, directeur du Contrôle fédéral des finances, a reçu la délégation de l'ASRR.

M. Pingeon, président central, a brièvement retracé les étapes qui ont permis d'engager, avec le concours des pouvoirs publics et de l'économie privée, ces études dont les résultats sont à la fois un aboutissement et un point de départ. L'orateur a poursuivi en attirant l'attention des autorités fédérales sur les conclusions de la Commission d'études. Le Transhélvétique a été examiné dans le cadre européen d'une voie à grand trafic Rhône—Rhin—Danube; il implique la nécessité d'une convention avec la France pour aménager le haut Rhône et régler le statut de la navigation sur ce fleuve. Notre Association attribue une importance primordiale à l'incorporation des résultats techniques des études dans un plan d'aménagement national. L'ASRR interviendra avec énergie auprès des gouvernements cantonaux pour que soient respectées les dispositions techniques des plans établis avec leur concours financier. M. Pingeon termina en exprimant la gratitude de

l'ASRR pour l'appui très précieux accordé par le Conseil fédéral, soit directement, soit par l'intermédiaire du Service fédéral des eaux et du Contrôle fédéral des finances.

M. Blattner, directeur des études techniques, donna un aperçu de l'ampleur de ces études et résuma les caractéristiques et le coût de la future voie navigable Léman—Rhin. Notre bulletin a récemment exposé ce sujet et nous n'y revenons pas. M. Blattner émit lui aussi le vœu que le tracé du canal soit légalement protégé par son inclusion dans un plan d'aménagement de longue durée.

M. Studer, qui est — ainsi que M. Balmer — au premier plan de l'activité de notre Association dès avant la première guerre mondiale, évoqua la lutte poursuivie par l'Association pour accréditer l'idée de la navigation intérieure en Suisse, les démarches faites par feu Hermann Sieber et lui-même pour obtenir les crédits nécessaires aux études. Il termina par une vigoureuse profession de foi en l'avenir de ce moyen de transport dans notre pays.

Dans sa réponse, M. le conseiller fédéral Petitpierre exprima les remerciements des autorités fédérales à l'Association pour son activité désintéressée et son dévouement à la chose publique. Après avoir rappelé que ces projets pouvaient être à lointaine échéance et leur réalisation s'échelonner sur de nombreuses années, il tint à assurer l'Association que les résultats des études seraient soigneusement examinés par les services compétents.

A. V.

### Die Ergebnisse der wirtschaftlichen Untersuchungen der Studien-kommission des Schweiz. Rhone-Rhein-Schiffahrtsverbandes (Schluß)<sup>1</sup>

Ganz allgemein gesprochen handelt es sich darum, für die schiffbaren Waren den Konsum resp. Importbedarf der verschiedenen Hafenzonen zu eruieren, ferner festzustellen, welcher Teil davon vom Rhein oder von der Rhone her voraussichtlich auf die transhélvétique Wasserstraße gelangen wird und dann zu beurteilen, wie der Abtransport ab dem Kanalhafen erfolgen wird usw. Ähnliche Untersuchungen waren auch für den Export durchzuführen.

In diesem Zusammenhang wird es interessieren, daß bei den von uns untersuchten Waren der Importbedarf

der Einflußzone der transhélvétique Wasserstraße mit ungewöhnlichen Ausnahmen mehr und z. T. wesentlich mehr als die Hälfte des ganzen schweizerischen Importbedarfes ausmacht.

Wir schätzen den möglichen jährlichen Güterverkehr auf der transhélvétique Wasserstraße, Import, Export und Binnenverkehr zusammen, auf 2 200 000 Tonnen. Diese Schätzung darf nun aber wegen der vielen unbekannten Faktoren usw. keineswegs als gesicherte Transporttonnage gebucht werden.

Die geschätzten 2 200 000 Tonnen verteilen sich nach der Natur des Verkehrs wie folgt:

<sup>1</sup> Siehe «Rhone-Rhein», Nr. 2, Juni 1954.

Auf den Import entfallen jährlich 1 875 000 Tonnen, welche Schätzung den Experten nach meiner Auffassung nicht den Vorwurf von besonderem Pessimismus eintragen kann.

Am Importverkehr von total 1 875 000 Tonnen sind nach den Schätzungen der Experten die festen Brennstoffe mit 32% und die flüssigen mit 20%, beide zusammen also mit 52% beteiligt, Holz und Zellulose mit etwa 16%, Futtermittel mit etwa 10% und Brotgetreide mit rund 5%. Die restlichen 17% entfallen auf die fünf übrigen untersuchten Warengruppen.

Der jährliche Export wird mit 125 000 Tonnen angenommen, was einer sorgfältigen Schätzung entspricht, wenn man berücksichtigt, daß die Ausfuhr auf dem Rhein z. B. im Jahre 1951 mengenmäßig mehr als die Hälfte des gesamten schweizerischen Exportes ausmachte.

Der Lokalverkehr ist auf Grund der von interessierten Wirtschaftsgruppen erhaltenen Anhaltspunkte mit 200 000 Jahrestonnen eingesetzt worden.

In Prozenten ausgedrückt, betrifft der geschätzte Gesamtverkehr auf der transhelvetischen Wasserstraße mit 85% den Importverkehr, mit 6% den Exportverkehr und mit 9% den Lokalverkehr.

Nach den Untersuchungen und Schätzungen der Experten entfallen auf den Schiffsverkehr von und nach dem Rhein rund 90% und auf den Verkehr von und nach der Rhone rund 10%.

Einen möglichen Transitverkehr, von dem in gewissen Kreisen recht viel, vielleicht zu viel, erhofft wird, haben die Experten in ihrem Bericht nicht in Zahlen ausgedrückt, sondern lediglich p. m. erwähnt. Die Experten bemerken in ihrem Bericht, daß ein gewisser Transitverkehr, besonders dann, wenn eine Schiffsverbindung von der Donau zum Bodensee geschaffen wäre, auf der transhelvetischen Wasserstraße entstehen kann, daß dessen Schätzung aber wegen des Fehlens aller für eine derartige Berechnung notwendigen und zuverlässigen Unterlagen kein vertretbares Resultat ergeben würde.

Für die einzelnen Umschlagplätze ergeben sich die nachstehenden Mengen, wobei aber nur diejenigen Transporte berücksichtigt sind, die den transhelvetischen Kanal benützen werden, nicht aber jene Waren, die auf der Rhone nach Peney und auf dem Genfersee nach Echandens verschifft werden könnten:

	Außenverkehr		Binnenverkehr		Total
	Import	Export	Versand	Empfang	
	t	t	t	t	
Basel	—	—	—	40 000	40 000
Brugg	795 500	60 000	5 000	73 000	933 500
Olten	228 600	15 000	5 000	20 000	268 600
Solothurn	231 500	25 000	102 000	37 000	395 500
Biel	354 100	25 000	5 000	5 000	389 100
Neuenburg	8 500	—	—	—	8 500
Yverdon	30 300	—	63 000	10 000	103 300
Echandens	164 000	—	20 000	15 000	199 000
Peney	62 500	—	—	—	62 500
Total	1 875 000	125 000	200 000	200 000	2 400 000

Die 200 000 Tonnen des Binnenverkehrs figurieren in obiger Aufstellung zweimal, nämlich einmal im Verladehafen und das zweite Mal im Empfangshafen.

Aus obiger Zusammenstellung ist ersichtlich, daß von den ermittelten Gütermengen des Import-, Export- und

Binnenverkehrs über 80% auf die Strecke Aaremündung—Biel entfallen.

### 5. Die Flußflotte

Die Wirtschaftsexperten hatten im weitern zu beurteilen, ob für den transhelvetischen Kanal die Schaffung einer schweizerischen Flotte notwendig wäre. Zu dieser Frage wurde festgestellt, daß an Motorbooten, die sich nach der Größe und der Motorenleistung für den Verkehr auf dieser Wasserstraße eignen, bereits bestehen: auf dem Rhein 950 Motorboote (davon 160 schweizerische), welche Boote nur z. T. beschäftigt sind und daher teilweise auch auf dem transhelvetischen Kanal eingesetzt werden könnten, und auf der Rhone 25 Motorboote, total also gegen 1000 Einheiten. Die Experten kamen daher zum Schluß, daß die Schaffung einer speziellen Flotte für den transhelvetischen Kanal nicht notwendig wäre, da dieser beim Prinzip der Schiffahrtsfreiheit von Schiffen aller Nationalitäten befahren werden könnte.

### 6. Die Frachtersparnisse und die laufenden Kosten der Schiffahrtsstraße

Auf Grund der pro Hafenzone ermittelten Gütermengen und der errechneten Schiffahrtsfrachtsätze war es möglich, durch Vergleich mit den entsprechenden Bahn- und Camionfrachtsätzen die durch den Transport auf dem Wasser zu erwartenden Frachtersparnisse zu berechnen. Dabei wurden selbstverständlich die zusätzlichen Frachten (Bahn oder Camion) vom Kanalhafen zum Bestimmungsort oder Herkunftsstadt mitberücksichtigt und auf die rationellste Beförderungsart abgestellt. Auf dieser Grundlage würden die geschätzten 2,2 Mio t beim Transport auf der transhelvetischen Wasserstraße folgende Frachtersparnisse einbringen: 14 Mio Fr. jährlich, wenn die anschließenden Transporte ab oder zum Kanalhafen mit der Bahn besorgt, resp. 12,7 Mio Franken, wenn diese Transporte mit dem Camion und mit der Bahn durchgeführt werden.

Diesen jährlichen Frachteinsparungen stehen die jährlichen theoretischen Kosten der Schiffahrtsstraße von rund 15 Mio Fr. gegenüber, nämlich 9 Mio Fr. für den Canal d'Entreroches und 6 Mio Fr. für den Abschnitt Yverdon—Aaremündung. Diese jährlichen theoretischen Kosten umfassen die Unterhalts-, Erneuerungs- und Betriebskosten sowie einen Zins von 3% auf der Bausumme.

### 7. Die wirtschaftlichen Auswirkungen

Die Untersuchungen der Wirtschaftsexperten basieren auf genau umschriebenen Fragen im Programm der Studienkommission, die durch die Berichte der Experten in die Lage versetzt werden mußte, die wirtschaftliche Bedeutung der Rhone—Rhein-Schiffahrt abschließend zu beurteilen. Dabei war es der Studienkommission anheimgestellt, die Gutachten der Experten nach eigenem Gutdünken auszuwerten, eine eigene Auffassung zum Ausdruck zu bringen und ihre eigenen Schlussfolgerungen zu ziehen.

Die direkten wirtschaftlichen Auswirkungen äußern sich in den Frachtersparnissen. Unsere Importeure wenden sich in erster Linie für den Transport ihrer Waren der billigen Rheinschiffahrt zu. Es ist begreiflich, daß man diesen Vorteil ausweiten möchte durch Verlängerung der Schiffahrtsstraße entlang unserer Nordgrenze

und bis ins Innere des Landes, und man versteht den Wunsch, durch die Schaffung einer schiffbaren Verbindung zum Mittelmeer weniger einseitig orientiert zu sein und beim Versagen des einen Wasserweges über den andern verfügen zu können.

Während die Frachtersparnisse für die wirtschaftliche Beurteilung des Schiffahrtsprojektes als positive Auswirkung gelten können, werden sie von den *Bahnen* begreiflicherweise negativ bewertet. Der Fachexperte für Bahnfragen im Expertenkomitee schätzt den Einnahmenausfall der SBB als Folge der auf dem Wasser entstehenden Konkurrenz auf 21 bis 25 Mio Fr. pro Jahr. Diese Zahlen können von Außenstehenden kaum beurteilt werden. Es stellt sich eben die Frage, ob die Bahnen mit Bruttowerten rechnen und in welchem Umfang sie bei ihrem stark fixkostenintensiven Betrieb bei der befürchteten Verkehrsabnahme Einsparungen im Betrieb erreichen können. Letztere werden vom Experten für Bahnfragen sehr niedrig eingeschätzt.

Der von diesem Experten berechnete Einnahmenausfall der Eisenbahnen macht 3—4% der Totaleinnahmen der SBB aus. Er entspricht somit nach den Feststellungen der Studienkommission dem Maximum der normalen Schwankungen zwischen ihren Einnahmen der einzelnen Jahre.

Im Gegensatz zu den Bahnen würden die *Straßen-transporte* durch die Schaffung der transhelvetischen Schiffahrt zunehmen und vermehrte Einnahmen einbringen, die vom beauftragten Fachexperten zwar nicht in Zahlen zum Ausdruck gebracht worden sind. Es ist damit zu rechnen, daß ein großer Teil der in den Kanalhäfen ausgeladenen oder zum Versand gelangenden Waren mit dem Camion befördert wird.

Die Experten aus den Basler Schiffahrtskreisen melden als Folge der Weiterführung der Schiffahrt auf die transhelvetische Wasserstraße und unter Berücksichtigung der direkten und indirekten Gewinnausfälle eine jährliche Einbuße an Einnahmen der *Basler Häfen* von 5½ Mio Fr. an. Da gewisse Mengen von Waren nach wie vor in Basel umgeladen oder eingelagert werden müssen, ist anzunehmen, daß der Ausfall der Basler Häfen kleiner sein werde als von den dortigen Experten befürchtet wird. Die Mehrheit des Expertenkomitees und die Studienkommission stellen sich aber vor allem auf den Standpunkt, daß, volkswirtschaftlich gesehen, der Gewinnausfall der Basler Häfen durch die Gewinne der neuen an der Wasserstraße zu errichtenden Häfen kompensiert würde. Die Studienkommission weist auch hier auf eine wahrscheinliche Verkehrszunahme hin, von der die Basler Häfen profitieren würden, so wie dies für den Hafen von Straßburg nach der Weiterführung der Rheinschiffahrt nach Basel der Fall war.

Die Ansichten der konsultierten Experten und die Auffassungen der Studienkommission über die Auswirkungen der transhelvetischen Schiffahrt auf den *Handel und die Industrien des Inlandes* lassen sich in folgenden Sätzen zusammenfassen:

Die betreffenden Experten sind mehrheitlich der Meinung, daß sich die Schaffung dieser Wasserstraße auf die Entwicklung der bestehenden Industrien mit wenig Ausnahmen nicht merklich auswirken und kaum neue Industrien ins Leben rufen werde. Im weiteren sind die betreffenden Experten der Auffassung, daß auch ein weiter ansteigender Trend im Wirtschaftsleben und

eine weitere Zunahme der Bevölkerungszahl das auf 2,2 Mio Tonnen geschätzte Transportvolumen nicht wesentlich erhöhen werden.

Die Studienkommission des Schweiz. Rhone—Rhein-Schiffahrtsverbandes vertritt hinsichtlich der wirtschaftlichen Auswirkungen einer transhelvetischen Wasserstraße in verschiedenen Beziehungen eine etwas optimistischere Auffassung als die betreffenden Experten. Auf Grund der Entwicklung in den letzten 50 Jahren erwartet sie allgemein auch für die transhelvetische Wasserstraße eine Verkehrszunahme. Die Studienkommission ist der Auffassung, daß die Erstellung der transhelvetischen Wasserstraße dank der Senkung der Transportkosten die Entstehung neuer Industrien oder die Dezentralisierung bestehender, in stark überbauten Gebieten gelegener Industrien begünstigen werde. Nach der Meinung der Studienkommission könnten große Strecken heute noch freien Terrains in günstiger Lage an den Ufern der Aare und an den Juraseen nach Eröffnung der Schiffahrtsstraße von unseren Industrien mit Vorteil benutzt werden, was zu einer gewissen Dezentralisation der Schwerindustrie führen würde.

Die Studienkommission betont, daß jedes Transportsystem (Schiene, Straße, Luft und Wasser) über eigene Vorzüge verfüge, deren sich ein Land nicht entblößen dürfe, ohne der Entwicklung seiner Wirtschaft zu schaden. Die Eisenbahnen, die Straße und die Wasserstraße sollten gemeinsame Lösungen nicht verunmöglichen.

Die für die Schaffung des transhelvetischen Kanals zu treffende Entscheidung sollte nach Ansicht der Studienkommission durch Überlegungen finanzieller Natur nicht wesentlich beeinflußt werden. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, daß der Bau der Wasserstraße in einer Wirtschaftskrise günstige Arbeitsgelegenheiten bieten würde.

### III. Vorschläge der Studienkommission

Die Studienkommission des Schweiz. Rhone—Rhein-Schiffahrtsverbandes erachtet es als ihre Pflicht, den Behörden auf Grund der durchgeföhrten technischen und wirtschaftlichen Untersuchungen bestimmte Vorschläge zu unterbreiten. Von diesen Vorschlägen, die im gedruckten Bericht enthalten sind, will ich die hier am meisten interessierenden im genauen Wortlaut wiedergeben:

Die Schaffung einer Wirtschaftsstraße Genfersee—Rhein wäre mit verhältnismäßig leicht durchzuführenden Arbeiten möglich. Die Verwirklichung dieser Schiffahrtsstraße wäre weit davon entfernt, die Schweiz in ein finanzielles und wirtschaftliches Abenteuer hineinzuziehen; sie würde im Gegenteil eine wünschbare Verbesserung ihres Transportsystems herbeiführen, die der ganzen Volkswirtschaft zugute käme. Die Studienkommission möchte daher wünschen, daß sich unser Land an der Flusschiffahrt nicht desinteressiere, sondern daß unsere Behörden auf die Sache eintreten, in der Absicht, die Befolung einer nationalen Politik der *Binnenschiffahrt* zu beschließen.

Der Bau der Schiffahrtsstraße Genfersee—Rhein kann in Etappen durchgeföhr werden, wovon die erste, die im übrigen ebenfalls sukzessive zu verwirklichen wäre, die Strecke Koblenz—Yverdon, den Abschnitt mit dem kleinsten Aufwand und der größten Rendite betreffen würde. Dieser Sektor weist wirtschaftliche Verhältnisse auf, die sich mit den für die Hochrheinschiffahrt zwischen Basel und dem Bodensee festgestellten vergleichen lassen.

Der Bau des Canal d'Entreroches und des Kanals in Genf, der die Rhone mit dem Genfersee verbindet, scheint ein und dasselbe Problem zu betreffen. Die Verwirklichung dieser Bauwerke, wovon das eine wie das andere sehr teuer ist, scheint daher in erster Linie von der Schiffsbarmachung der oberen Rhone von Lyon bis Genf abzuhängen. Es ist nun aber wahrscheinlich, daß Frankreich erst dann ein Interesse am Ausbau der oberen Rhone für die Schiffahrt findet, wenn es die Möglichkeit sieht, über diese Wasserstraße eine Verbindung mit

dem Rhein- und Donaubecken zu erhalten. Die schweizerischen Behörden werden prüfen müssen, ob die bedeutenden für den Bau des Kanals durch Genf und des Canal d'Entreroches zu übernehmenden Kosten durch die Vorteile kompensiert werden, die die Schweiz aus der Rhôneschiffahrt ziehen wird. Für die Lösung dieses Problems werden weitere Wirtschaftsstudien unerlässlich sein.

Angesichts des Interesses, dem, wie es scheint, von nun an der Ausbau des Abschnittes Koblenz—Yverdon begegnen wird, sind die schon getroffenen vorbereitenden Maßnahmen, im besondern auf der Aare, mit Rücksicht auf den Bundesratsbeschuß vom 4. April 1923 betreffend die schiffbaren oder schiffbar zu machenden Wasserläufe mehr als gerechtfertigt. Es ist angezeigt, jene Bestimmungen weiterhin anzuwenden, wenn man nicht die Zukunft mit nicht mehr gutzumachenden Tatsachen belasten will. Ähnliche Maßnahmen sollten von den eidgenössischen und kantonalen Behörden auf das Tracé des Canal d'Entreroches ausgedehnt werden.

Im Hinblick auf eine etappenweise Realisierung könnte eine allgemeine nationale Politik der schweizerischen Flusschiffahrt durch folgendes Vorgehen befolgt werden:

*in rechtlicher Beziehung:*

Abschluß eines französisch-schweizerischen Vertrages über den Ausbau der Rhône für die Schiffahrt und die neue Regierung des Wasserstandes des Genfersees.

Ausarbeitung einer nationalen Gesetzgebung als Vorbereitung für die Flusschiffahrt in der Schweiz und Festlegung des auf diese Schiffahrt anzuwendenden Grundgesetzes.

Bestellung einer juristischen Expertenkommission für obige Aufgaben, die den schweizerischen Behörden entsprechende Vorschläge zu unterbreiten hätte.

#### *in materieller Beziehung:*

Progressive Ausführung der Bauarbeiten, durch die der Flusschiffahrt folgende Wasserstraßen geöffnet werden:

Der Hochrhein von Basel bis zum Bodensee;

die Aare von ihrer Mündung in den Rhein bis zu den Juraseen.

Konstituierung zu obigem Zweck einer gemischtwirtschaftlichen Finanzgemeinschaft, bestehend aus dem Bund, den interessierten Kantonen und den Industriekreisen.

Im weitern schlägt die Studienkommission das *Studium der Wege* und Mittel vor, die geeignet sind für die Vorbereitung der evtl. Weiterführung der Schiffahrt vom Neuenburger- zum Genfersee und nachher vom Genfersee auf die Rhône unterhalb Genf, sobald Frankreich die Rhône von Lyon bis zur französisch-schweizerischen Grenze schiffbar gemacht haben wird.

Es darf festgestellt werden, daß die Studienkommission in ihren Schlußfolgerungen nicht nur die positive Seite des Projektes darlegt, sondern auch die negativen Faktoren erwähnt. Die Studienkommission wünscht der Sache zu dienen, indem sie objektiv die Etappen bezeichnet, die zur Verwirklichung der schweizerischen Flusschiffahrt nacheinander in Angriff genommen werden könnten.

Dr. J. Schieß

## Les études Léman-Rhin et la presse

La parution du troisième volume des études, au sujet de l'enquête économique, a été marquée, le 2 juillet, par une conférence de presse qui réunissait les correspondants de Berne des principaux journaux suisses, auxquels s'étaient joints les rédacteurs de la presse spécialisée suisse et étrangère.

Les informations données firent l'objet d'abondants comptes rendus de l'ensemble de la presse à laquelle nous marquons ici notre reconnaissance.

Notre gratitude s'adresse tout particulièrement à la presse romande qui a généralement commenté les résultats des études Léman-Rhin de façon optimiste et constructive. Sans dissimuler l'ampleur de l'entreprise, ni son échelonnement sur de longues années, elle a conclu à l'intérêt indéniable qu'aurait notre pays à créer une voie navigable du Rhône au Rhin.

Avouons notre déception à la lecture des commentaires négatifs de la majorité des journaux alémaniques. Leurs rédacteurs ont fondé leurs critiques sur un examen purement comptable des chiffres donnés dans le rapport économique résumé, sans attacher aucune valeur aux conclusions mûrement pesées de la Commission d'études. Nous aurons l'occasion de revenir sur ce sujet auquel notre Comité central voulut toute son attention.

A. V.

Les délégations se sont informées réciproquement des études et travaux exécutés depuis la dernière session et ont échangé leurs vues sur le statut organique qui pourrait être appliqué à la future voie navigable, ainsi que sur les normes auxquelles celle-ci devrait répondre. La Commission se réunira dès que les études dont elle a chargé des sous-commissions seront suffisamment avancées.

## Generalversammlung der Sektion Ostschiweiz am 21. Mai 1954 in Zürich

Der langjährige verdiente Präsident, Hans Blattner, Consult. Ing., Zürich, ist nach 13jähriger Tätigkeit vom Vorsitz der Sektion Ostschiweiz zurückgetreten. Zum Dank für seine großen Verdienste um die Sektion Ostschiweiz im speziellen und für den transhelvetischen Kanal im allgemeinen wurde er einstimmig und mit großem Applaus zum *Ehrenmitglied der Sektion Ostschiweiz ernannt*. Die Versammlung hat sodann den bisherigen 1. Vizepräsidenten, Walter Gröbli, dipl. Ing., Zürich, zum neuen Präsidenten der Sektion Ostschiweiz gewählt. An seiner Stelle ist der bisherige 2. Vizepräsident, Obering. Ernst Stambach, Baden, zum 1. Vizepräsidenten nachgerückt und hat auch das Präsidium der Technischen Kommission übernommen. Die großen Erfahrungen des zurückgetretenen Ing. Hans Blattner bleiben dem Vorstand und damit der Sektion Ostschiweiz dadurch erhalten, daß er das Amt des 2. Vizepräsidenten übernommen hat.

Die Generalversammlung schloß mit dem sehr instruktiven und mit großem Interesse und Beifall aufgenommenen Referat von Dr. J. Schieß, Zürich, Vizepräsident des Komitees für Wirtschaftsstudien über das Rhône-Rhein-Schiffahrtsprojekt, über: *Die Ergebnisse der wirtschaftlichen Untersuchungen der Studienkommission des Schweizerischen Rhône-Rhein-Schiffahrtsverbandes*.

## Reprise des négociations franco-suisses!

La Commission franco-suisse pour l'aménagement du Rhône et la régularisation du lac Léman s'est réunie à Zermatt du 19 au 22 juillet 1954, sous la présidence de M. le juge fédéral Python. La délégation française avait à sa tête M. Bollaert, président du conseil d'administration de la Compagnie nationale du Rhône.