

**Zeitschrift:** Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie  
**Herausgeber:** Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband  
**Band:** 48 (1956)  
**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:** 18.02.2026

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

# RHÔNE - RHIN RHONE-RHEIN

No. 4 Déc. 1956

Nr. 4 Dez. 1956

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. / Rédaction, Archives et Renseignements: Rue Petitot 8, GENÈVE - Tél. (022) 241044

### L'assemblée générale de l'ASRR Lausanne, 24 novembre 1956

Notre assemblée générale a présenté cette année un intérêt exceptionnel; elle fut une brillante manifestation en faveur de la création du Canal transhelvétique. Cette réussite est certainement redéivable à l'intérêt que portent à nos projets les autorités vaudoises et lausannoises, ainsi qu'à l'activité du comité de notre section vaudoise.

Une nombreuse assistance était réunie dans la vaste aula de l'Université de Lausanne. Le président central Pingeon salua les personnalités présentes dont nous citerons entre autres: M. Maret, président du Conseil d'Etat du Canton de Vaud; M. Jaccottet, vice-président de la Municipalité de Lausanne; M. Fauquex, conseiller aux Etats, vice-président du Groupe parlementaire de la navigation intérieure; M. Müller, conseiller national, président de l'Association intercantonale pour la 2<sup>e</sup> Correction des Eaux du Jura; M. Jaccard, du Service fédéral des eaux; MM. les ingénieurs Hauri, Lüdin, Wolff et Dutoit, représentant respectivement les départements des Travaux publics des Cantons d'Argovie, Berne, Valais et Vaud; M. Bossard, du département du Commerce et de l'Industrie du Canton de Genève; MM. les délégués des Municipalités de La Neuveville, Nyon, Olten, Orbe, Renens, Vevey et Yverdon; M. Kuntschen, ancien directeur du Service fédéral des eaux et membre d'honneur de l'Association. Citons aussi les délégations de Nordostschweiz. Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee, Association bâloise pour la navigation suisse, celle pour le Plan d'aménagement national, Union Générale des Rhodaniens. De nombreuses et importantes sociétés industrielles étaient également représentées, manifestant leur intérêt à la navigation intérieure.

Au nom du Gouvernement vaudois, le président Maret souhaita la bienvenue. Il rappela que 500 millions sont nécessaires pour moderniser les CFF, ce qui est le coût total des voies navigables suisses, de Genève au Lac de Constance. Cette dernière dépense serait une contribution importante à la défense économique du pays. Il souligna que l'imminente régularisation des eaux des lacs jurassiens est étroitement liée à la navigation sur l'Aar. Récemment, les chefs des départements des Travaux publics des cinq cantons intéressés à la régularisation des eaux du Jura ont décidé de créer un bureau permanent et de travailler en commun.

Après le rapport du président Pingeon, dont nous donnons d'autre part un aperçu, l'assemblée entendit et approuva les rapports financiers. Relevons à leur sujet, qu'une campagne d'appel de fonds, encore en cours, a reçu un accueil encourageant auprès des municipalités et entreprises privées auxquelles elle s'adressait tout

d'abord. En effet, ces anciens souscripteurs des études Léman-Rhin ont promis à ce jour environ 5000 fr. par an ou ont versé des dons atteignant près de 2000 fr. Puis, l'assemblée renouvela leur mandat à MM. Dierauer et Raymond, dévoués vérificateurs des comptes.

L'ordre du jour ainsi rapidement épousé, M. Bürgi, de St-Gall, au nom des groupements de navigation de Suisse orientale, remercia les députés romands aux Chambres fédérales, pour leur appui au projet d'aménagement du Rhin supérieur. Il exprima également la gratitude de la Suisse orientale à la presse romande pour sa compréhension des intérêts de cette région du pays qui compte sur la navigation rhénane pour parfaire ses voies de communication.

M. Jaccottet, vice-président de la Municipalité de Lausanne, dit la conviction des autorités vaudoises et lausannoises de la valeur et de l'importance de la navigation dans les transports modernes. Ces autorités ont partie liée avec l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin, qu'elles soutiennent de leur mieux. Sur la base de l'arrêté du Grand Conseil, dont nous avons entretenu nos lecteurs dans le précédent numéro de ce bulletin, le Service des eaux du Canton de Vaud a pris différentes décisions d'exécution.

Nous ajouterons le vœu que d'autres cantons, ceux de l'Aar particulièrement, s'inspirant de l'exemple vaudois, prennent des mesures, dès maintenant nécessaires, pour protéger le tracé de la voie navigable. Une solution, bien dans la tradition de notre pays, serait la création d'un *concordat* entre tous les cantons intéressés, pour la prise concertée de mesures de protection du tracé, d'abord, le financement en commun des travaux, avec l'aide de la Confédération, ensuite. Le rapport présidentiel expose ce projet de concordat auquel le Comité central va vouer maintenant toute son attention, en commun accord avec nos alliés de Suisse orientale.

Enfin, l'assemblée prit plaisir à la projection d'un film montrant de façon très vivante l'activité du port industriel de Buffalo sur le lac Erié. Nous recommandons ce film aux dirigeants de nos sections locales; il nous était obligéamment prêté par le Consulat général des Etats-Unis à Genève.

Une brillante réception offerte par la Municipalité de Lausanne dans les magnifiques salons de Mon-Repos, clôturait cette manifestation parfaitement réussie.

En terminant, ce nous est un agréable devoir de remercier les journaux qui ont donné des comptes rendus détaillés et sympathiques de notre assemblée. A. V.

## Résumé du Rapport de M. Edmond Pingeon, président central

*Le président central dit la gratitude de l'Association envers M. le conseiller d'Etat Maret, chef du département des travaux publics; le Grand Conseil vaudois, premier parlement cantonal qui ait pris des mesures pour protéger le tracé du canal; la Ville de Lausanne et toutes les autres municipalités et les entreprises privées qui ont généreusement répondu à notre appel de fonds. Il adresse de chaleureux remerciements au Service fédéral des eaux qui accorde son précieux appui pour l'accomplissement de tâches au-dessus de nos moyens.*

### Une section de l'ASRR reprend vie!

*C'est celle du Locle qui vient de se reformer sur l'initiative de M. C. de Charrière, ingénieur. Nous lui adressons nos félicitations et nos vœux.*

### Appel financier

Nous pensons élargir notre appel et demander une cotisation annuelle aux entreprises qui ne font pas encore partie de notre association et peuvent être intéressées aux transports par voie navigable. Nous aurions ainsi les moyens de financer une propagande plus efficace et de faire parvenir à tous les magistrats fédéraux et cantonaux une documentation nécessaire pour juger de l'utilité de la navigation fluviale et de son évolution dans les pays qui nous entourent.

### Etudes Léman-Rhin: 3 magnifiques volumes!

*Le président signale qu'il reste environ 200 exemplaires complets de ces études. Les membres peuvent les acquérir à l'ancien prix de 40 fr. les 3 volumes, soit bien au-dessous de leur valeur réelle.*

### Priorité du Transhélvétique

La Conférence européenne des ministres des transports a tenu sa dernière séance à Munich, en octobre 1956. Aucun problème d'ordre technique n'a été traité à cette conférence. Le problème n'a donc pas avancé; il implique un choix entre la voie Rhône-Rhin par la Franche-Comté et celle du Transhélvétique. Il faut espérer qu'une fois la question du Rhin supérieur réglée par les Chambres fédérales, la Suisse pourra prendre ses décisions au sujet de la réalisation de la jonction Rhône-Rhin et les faire valoir à la Conférence des ministres.

Le Transhélvétique, qui est, par l'Aar, le prolongement naturel du Rhin supérieur, doit avoir un droit prioritaire sur d'autres projets moins urgents et figurer sur la liste de voies navigables à grand trafic d'une incontestable utilité. Il s'agit là d'une étape primordiale à franchir. En effet, dès l'aménagement du Rhin supérieur résolu, tout d'abord par les Chambres fédérales, puis par une reprise des pourparlers avec l'Allemagne, le secteur de l'Aar, entre son embouchure dans le Rhin et Brougg, devra entrer rapidement dans le domaine des réalisations.

### Rhône français

A l'aval de Lyon, la Compagnie Nationale du Rhône poursuit l'équipement des usines du tiers central. La dernière des 4 usines de ce secteur du Rhône sera

achevée en 1963, de même que l'usine de Pierre-Bénite, à construire en aval de Lyon, qui permettra la mise en communication directe du Rhône et de la Saône.

Au sujet du Rhône à l'amont de Lyon, rien de nouveau à signaler, sinon que la Compagnie Nationale du Rhône met au point ses projets d'équipement de ce secteur du fleuve. Nos suggestions à la CNR de faire démarrer la construction de l'usine de Sault-Brénaz, avec la participation éventuelle de capitaux suisses, n'a pas eu l'accueil espéré; la question sera donc à reprendre. Il faut pourtant qu'une décision de principe intervienne rapidement, car les Lyonnais ne nous ont pas caché qu'il devenait de plus en plus difficile de réserver les terrains nécessaires au passage du canal de ceinture de Lyon, qui permettra d'accéder du port Herriot à la retenue de l'usine de Jonage.

On peut se demander ce que devient la Commission franco-suisse pour l'aménagement du Rhône et la régularisation du lac Léman, dont l'activité semble très réduite; depuis la séance de Zermatt, il y a deux ans, rien de nouveau n'est officiellement ressorti du travail de l'une ou l'autre des délégations. Nous croyons savoir que la délégation française a repris la question de l'amplitude du Léman, qui est à la base de toute convention entre la France et la Suisse pour l'aménagement du haut Rhône à la navigation.

Ces lenteurs sont très décevantes. Encore une fois, nous nous demandons si des conversations politiques directes ne devraient pas être engagées entre la France et la Suisse, de façon à poser les conditions dans lesquelles devrait s'exécuter et s'exploiter la navigation sur le Rhône, en tant que voie d'accès au Transhélvétique.

Les moyens puissants dont dispose la CNR lui permettraient de réaliser l'équipement total du Rhône, de Lyon à la frontière suisse, dans un délai de 8 ans, ceci après l'achèvement complet du tiers central du bas Rhône et de Pierre-Bénite à Lyon.

Les chambres de commerce de Marseille et de Lyon continuent à vouer à nos projets un intérêt certain; elles sont des alliées avec lesquelles nous entretenons des relations très cordiales et qui pourront, espérons-le, apporter un précieux appui aux pourparlers franco-suisses.

Des mesures prises en temps opportun permettraient de raccourcir sensiblement les discussions préliminaires et les délais de préparation des conventions et des projets. C'est pourquoi nous pensons qu'il est temps de mettre au point avec la France les modalités de l'équipement du haut Rhône pour la force motrice et la navigation conjuguées.

### Rhône genevois

Que de fois n'a-t-on pas reproché à la Suisse de n'avoir aucun projet valable pour la traversée de Genève et la jonction du Rhône au Léman!

Nous savons, maintenant, que les études comparatives entreprises à la demande du Service fédéral des eaux, de l'Etat et de la Ville de Genève, touchent à leur fin et qu'un rapport provisoire sera prochainement présenté aux autorités genevoises par le Service

fédéral des eaux. Ces études amèneront à la conclusion que le projet de la traversée de Genève, par le lit du Rhône ou par l'intérieur de la ville, doit être abandonné, car son exécution causerait trop de perturbations dans l'économie de la cité. Si le tunnel de Chèvres au Vengeron paraît long et coûteux à première vue, il est néanmoins la seule solution qui gardera toujours sa pleine valeur jusqu'au moment où la navigation sur le haut Rhône deviendra une réalité. Notre association attend avec intérêt le résultat de ces études comparatives afin d'en publier, d'entente avec le Service fédéral des eaux et les autorités genevoises, les points essentiels sur l'aménagement du Rhône entre la retenue de Génissiat et le lac Léman. Ces études seront le complément de celles publiées en 1953 pour le Transhélvétique.

Les études du trafic probable du futur port de Genève, entreprises par le Service fédéral des eaux sur les données de ces 10 dernières années, ont conduit à des résultats à peu près semblables à ceux qui avaient été trouvés précédemment sur les années d'avant-guerre, et qui estimaien le trafic probable du Rhône à destination de la Suisse à environ 2 millions de tonnes par an. Ces données économiques seront vraisemblablement publiées en même temps que les études techniques du Rhône sur territoire suisse. Elles permettront à la section genevoise, qui maintient les relations avec les chambres de commerce françaises, de demander la réunion des chambres de commerce de la vallée du Rhône afin de discuter des moyens de hâter l'aménagement du fleuve jusqu'en Suisse.

Au mois de juin de cette année, les Fêtes du Rhône, à Morges, ont permis à notre association de faire entendre sa voix sur l'évolution de nos idées et la progression de nos projets, tant au point de vue technique qu'économique. Il faut savoir gré à l'UGR de nous donner l'occasion de nous rencontrer avec nos voisins français et de compléter des relations amicales, littéraires et folkloriques par des considérations techniques et économiques susceptibles de faire avancer la réalisation de nos projets.

#### Pour un concordat intercantonal

Des lettres signées de notre association, du Nordostschweiz. Verband, de l'Association suisse pour l'aménagement des eaux et de celle pour le plan d'aménagement national, ont été adressées, en décembre 1955, à deux cantons pour leur demander de convoquer une conférence des directeurs cantonaux des travaux publics afin de convenir des mesures destinées à assurer la protection des tracés de voies navigables. Cette démarche paraît alors prématuree.

Depuis lors, nous avons reçu l'arrêté pris par le canton de Vaud, qu'il faut chaudement féliciter pour son initiative, protégeant le tracé du Canal d'Entre-roches en ouvrant un crédit au Conseil d'Etat pour acheter les terrains nécessaires à la construction du dit canal et faire l'étude des ports d'Yverdon et d'Echandens-Bussigny, qui n'est pas comprise dans le programme de notre association.

D'autre part, nous avons appris que le Service fédéral des eaux, après étude, a conclu que la législation fédérale ne permettait de protéger que les rivières classées navigables ou pouvant le devenir, mais non les

ouvrages de navigation à construire en dehors de leurs lits. Le problème reste donc entier et il s'avère absolument nécessaire qu'une conférence des directeurs des départements cantonaux des travaux publics ait lieu aussi rapidement que possible, pour établir la concordance entre les différentes lois des cantons intéressés et décider des compléments qu'il convient de leur apporter pour les rendre efficaces. Notre association va s'employer, d'entente avec Nordostschweiz. Verband, à réaliser cette importante partie de son programme.

Cette indispensable entente entre cantons intéressés, nous la souhaitons en la forme d'un *concordat* proposé par un ou deux cantons sur notre initiative. Ce concordat devrait être accepté par tous les cantons riverains du Rhin supérieur, du Transhélvétique et du Rhône navigable; son élaboration et sa mise en vigueur demanderont un certain temps, raison de plus pour le préparer sans délai. Car le temps presse pour mettre à l'abri de toute construction le tracé entier de nos grandes voies navigables.

#### Groupe parlementaire pour la navigation intérieure

Notre travail en commun avec Nordostschweiz. Verband a permis la création d'un groupe parlementaire pour la navigation intérieure composé, à l'heure actuelle, d'environ 130 députés, ce qui est un magnifique résultat et laisse bien augurer de la suite des discussions de problèmes de navigation devant les Chambres fédérales.

Le groupe parlementaire a tenu deux séances: une constitutive, le 13 mars à Berne, sous la présidence de M. Rohner, conseiller aux Etats saint-gallois, où les représentants des différentes régions du pays ont dit leur intérêt pour la navigation fluviale; une deuxième séance, tenue à Berne également, le 19 juin, pour discuter le rapport du Conseil fédéral sur l'aménagement du Rhin supérieur. Y participèrent pour la première fois des députés influents de Bâle-Ville. Signalons que loin de se désintéresser de nos projets, les représentants de Bâle ont demandé à faire partie du groupe.

#### Programme immédiat

Pour conclure, voici le bref exposé du programme d'activité que nous espérons réaliser avec votre appui:

1° En collaboration avec Nordostschweiz. Verband, s'employer à réaliser en toute première étape, la navigation du Rhin, de Rheinfelden à l'embouchure de l'Aar, puis au-delà;

2° Mettre en œuvre tous les moyens pour que l'aménagement de l'Aar, entre son embouchure et Brougg, qui ne demande que peu de travaux, soit prêt en même temps que le Rhin s'ouvrira à la navigation jusqu'à son confluent avec l'Aar, ou immédiatement après. Ainsi sera créé l'accès au grand port industriel de Brougg;

3° A la base de ces deux points, programme de première urgence, sont les mesures qui doivent être énoncées dans un concordat accepté par tous les cantons intéressés.

Bien entendu, les autres parties de notre programme restent valables et continueront à faire l'objet de toute notre attention.

Puisse le peuple suisse comprendre, au moment où les événements internationaux prennent un tour inquiétant, que notre équipement national ne sera complet que lorsque le pays aura accès à deux mers et que la liaison, par le Transhélvétique, sera assurée entre le Rhin et le Rhône.

## Generalversammlung des SRRS am 24. November 1956 in Lausanne

Am 24. November fand in der Aula der Universität Lausanne die Generalversammlung unseres Verbandes statt, unter dem Vorsitz des Zentralpräsidenten Edmond Pingeon, Ingenieur in Genf. Ein große Zahl von Delegierten, Persönlichkeiten aus den eidgenössischen Räten, von Bund, Kantonen und Gemeinden, von Industrie und Handel, befreundeten Verbänden usw. hatten sich zur Tagung eingefunden und ließen sie durch ihre Anwesenheit zu einer bedeutenden Manifestation für unsere Projekte werden. Das gute Gelingen der Veranstaltung haben wir dem Wohlwollen des Kantons Waadt und der Stadt Lausanne zu verdanken, aber auch unserer überaus regsame Sektion Waadt, die mit viel Umsicht die nötigen Vorbereitungen getroffen hatte.

Herr Maret, Präsident des Staatsrates, entbot den Willkommensgruß der Regierung des Kantons Waadt. In seiner Rede wies er auf das große Interesse hin, das der Kanton Waadt dem Transhelvetischen Kanal entgegenbringt. Als Beweis dafür hat die Waadt als erster der an einer schweizerischen Binnenschiffahrt interessierten Kantone die notwendigen Maßnahmen getroffen, um auf seinem Gebiet das Trasse des Kanals vor Überbauung zu schützen und den Ankauf der für die Schiffahrtsanlagen notwendigen Grundstücke sicherzustellen. Zugleich ist ein Kredit eröffnet worden für die Inangriffnahme der technischen Studien für die Häfen von Yverdon und Echandens (Lausanne).

Die Tätigkeit des Verbandes hat sich in befriedigender Weise entwickelt. Im Vorjahr wurde darauf hingewiesen, daß große Ereignisse bevorstehen, und daß deshalb mit einer vermehrten Unterstützung von Seiten der Sektionen gerechnet werden müsse, um die Projekte des Verbandes zu verwirklichen. Mit Genugtuung darf hier erwähnt werden, daß alle Sektionen mit vermehrtem Einsatz gearbeitet haben — mit Ausnahme der Sektion Wallis, die immer noch nicht reorganisiert werden konnte. Dafür hat sich die Untersektion Le Locle neu gebildet unter der Initiative und kompetenten Führung von Ingenieur de Charrière. Wir freuen uns über diese neue Sektion und wünschen ihr eine ersprießliche Tätigkeit.

Die in diesem Frühjahr durchgeführte Aktion zur Erlangung weiterer Beiträge, die der Verband dringend benötigt, hat etwas über 5000 Franken an zusätzlichen jährlichen Beiträgen und etwa 2000 Franken an einmaligen Zuwendungen eingebracht. Wir erlauben uns, der Hoffnung Ausdruck zu geben, daß der Appell an die Kantone, der nächstens lanciert werden soll, jene Summe einbringt, die wir benötigen, um unser ganzes Programm durchzuführen zu können. Wir werden aber auch an jene Firmen gelangen, die unserem Verband nicht angehören, die jedoch am Transport auf dem Wasserweg interessiert sind. Auf diese Weise hoffen wir, die Mittel zu erhalten für eine vermehrte und wirksame Propaganda, namentlich bei den eidgenössischen und kantonalen Magistraten, denen wir eine Dokumentation überreichen möchten, die ihnen die Notwendigkeit einer schweizerischen Binnenschiffahrt darlegt, die sie aber auch auf die Entwicklung in unseren Nachbarländern aufmerksam macht.

Das erste Ergebnis der glücklichen Zusammenarbeit mit dem Nordostschweizerischen Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee ist die Bildung einer «Parlamentarischen Gruppe für schweizerische Binnenschiffahrt».

Diese Gruppe zählt etwa 130 Mitglieder, und es gehören ihr Vertreter an aus jenen Kantonen, die am Ausbau des Hochrheins, der Rhone und des Transhelvetischen Kanals interessiert sind. Ihr ist es zu verdanken, daß der Ständerat den Bericht des Bundesrates über den Ausbau des Hochrheins ohne Opposition gutgeheissen hat, und wir hoffen nur, daß sich der Nationalrat anschließen wird, wenn er in der Dezemberession den Bericht in Beratung zieht. Wenn die Genehmigung der beiden Kammern vorliegt, ist der Weg offen für die Erfüllung des Staatsvertrages mit Deutschland, an dem aber auch Österreich sehr interessiert ist.

Demgegenüber muß festgestellt werden, daß die Commission franco-suisse für den Ausbau der Rhone und die Regulierung des Genfersees leider keine nennenswerte Tätigkeit entwickelt. Es scheint deshalb notwendig, direkte politische Beziehungen zwischen Frankreich und der Schweiz aufzunehmen, damit die Bedingungen für die Errichtung und den Betrieb der Schiffahrt auf der Rhone — als Verbindung vom Mittelmeer zum Transhelvetischen Kanal — festgelegt werden können. Die Tatsache des Abschlusses der Studien für die Traversierung von Genf dürfte geeignet sein, den Weg für die Verhandlungen mit unserem französischen Nachbarn zu ebnen.

Die europäische Konferenz der Transportminister tagte letztmals im Oktober in München. Probleme technischer Art sind jedoch dabei nicht behandelt worden. Was uns betrifft, ist also kein Fortschritt zu verzeichnen; die Frage der Wahl zwischen der Wasserstraße Rhein-Rhone durch die Franche-Comté und dem Transhelvetischen Kanal steht immer noch offen. Wenn jedoch einmal das Problem des Ausbaues des Hochrheins geregelt ist und die Schweiz einen Entscheid hinsichtlich der Verbindung Rhone-Rhein getroffen hat, werden ihre Vorschläge bei der Konferenz der Minister bedeutend an Gewicht gewinnen.

Das Programm, das sich der Verband heute stellt, umfaßt als dringendste Aufgaben folgende Punkte:

- In Verbindung mit dem Nordostschweizerischen Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee: Erweiterung der Rheinschiffahrt bis zur Mündung der Aare;
- Ingangsetzung der Vorarbeiten für den Ausbau der Aare, vorerst bis zum zukünftigen Industriehafen Brugg und später bis in die Juraseen.

Zur Verwirklichung der Voraussetzungen für die Durchführung dieses Programms soll ein *Konkordat* (interkantonale Vereinbarung) gegründet werden unter den an der Hochrheinschiffahrt und am Transhelvetischen Kanal interessierten Kantonen, mit dem Zweck, die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen für die Sicherung der Trassen und die spätere gemeinsame Finanzierung der Arbeiten, unter Mithilfe des Bundes.

In Übereinstimmung mit dem Nordostschweizerischen Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee wird das Zentralkomitee des SRRS dem Zustandekommen dieses Konkordates als seiner wichtigsten Aufgabe die allergrößte Aufmerksamkeit schenken.

Mit einem glänzenden Empfang in den Sälen von Mon-Repos, offeriert von der Stadt Lausanne, wurde die vorzüglich organisierte Tagung beschlossen — als eine eindrückliche Kundgebung für eine schweizerische Binnenschiffahrt.

Tr.