

**Zeitschrift:** Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie  
**Herausgeber:** Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband  
**Band:** 52 (1960)  
**Heft:** 5-6

**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:** 19.02.2026

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

# RHÔNE - RHIN RHONE-RHEIN

Nr. 1 Juin 1960

Nr. 1 Juni 1960

Suite du précédent bulletin: «Des canaux! Des bateaux» — Paraissant chaque trimestre  
Vierteljährliche Beilage zu «Wasser- und Energiewirtschaft»

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

## Generalversammlung des SRRS

Am 21. November 1959 fand in der Aula der Universität Neuenburg die sehr gut besuchte Generalversammlung des Rhone-Rhein-Schiffahrts-Verbandes unter dem Vorsitz von Ing. *E. Pingeon*, Genf, statt. In einer kurzen Ansprache hieß Staatsrat *P. A. Leuba* den Verband im Kanton Neuenburg herzlich willkommen; er brachte das wache Interesse des Kantons an der Schiffbarmachung der Aare und den dadurch möglichen Anschluß an den Rheinverkehr zum Ausdruck und sicherte dem Verband die volle Unterstützung der neuenburgischen Behörden in der Verfolgung seiner Ziele zu. Den Willkommensgruß der Sektion Neuenburg entbot *E. Wavre*, Neuenburg.

Die geschäftlichen Traktanden wurden vom Präsidenten in gewohnter Weise speditiv behandelt. Für eine weitere Amtsdauer von vier Jahren wurde das Zentralkomitee, welchem *Ch. Aubert*, *P. Borgognon*, *A. Dentan*, *M. Magnin*, *E. Pingeon* und *H. Thorens* angehören, wieder- und *A. Gardel* hinzugewählt. Sodann wurde Präsident *E. Pingeon*, Genf, mit Akklamation in seinem Amte bestätigt. Ebenfalls im Ausschuß wurden bestätigt *P. Borgognon*, *A. Dentan*, *M. Magnin*, *H. Thorens*; als neue Ausschuß-Mitglieder wurden *G. Béguin* und *A. Gardel* gewählt. In seiner Präsidialansprache hielt *E. Pingeon* Rückschau auf die 50-Jahr-Feier in Zürich und unterstrich insbesondere den großen Erfolg der zu diesem Anlaß veranstalteten Wanderausstellung über Binnenschiffahrt und das lebhafteste Interesse, das dieser überall, wo sie gezeigt wurde, begegnete. In seinen weiteren Ausführungen wandte er sich den aktuellen Fragen zu und stellte u. a. fest, daß begründete Hoffnung besteht, daß die Schiffahrt in etwa 10 Jahren bis zur Aaremündung möglich sein werde, allerdings unter der Bedingung, daß die Staustufen zur gleichen Zeit wie die Kraftwerke erstellt werden, so daß bis in 15 bis 20 Jahren die Schiffahrt die Juraseen und Yverdon als provisorischen Endpunkt erreichen wird. Mit Genugtuung konnte der Präsident sodann berichten, daß der Ausbau des Unterlaufs der Rhone bis Lyon hinauf kräftig vorangetrieben wird. Die Entwicklung oberhalb dieser Stadt ist noch nicht überblickbar.

Im Anschluß orientierte in einem Lichtbildervortrag Prof. Dr. *R. Müller*, Studien- und Bauleiter der II. Juragewässerkorrektion in klarer und überzeugender Art und Weise über das nun ausgearbeitete und der Realisierung harrende Projekt. Durch die Verwirklichung sollen nicht allein die von Zeit zu Zeit auftretenden Überschwemmungen beseitigt werden, die bauliche Ausgestaltung wird auch der Schiffahrt auf der Aare zu großem Nutzen gereichen.

*E. A.*

## Einladung zur Generalversammlung der Sektion Solothurn

Die diesjährige Generalversammlung der Sektion Solothurn findet statt:

**23. Juni 1960, um 20.15 Uhr,  
im Hotel «Krone» in Solothurn**

Im Anschluß an die statutarische Tagesordnung hält *G. Béguin* ein Referat, betitelt:

**La navigation fluviale intérieure suisse  
est-elle encore d'actualité?**

auf das ganz besonders hingewiesen sei.

Der Vorstand der Sektion Solothurn erwartet einen vollzähligen Aufmarsch der Mitglieder. Weitere Interessenten aus dem Verbands- und allen seinen Sektionen sind freundlich willkommen.

## L'assemblée générale de l'ASRR

Un nombre record de participants a marqué la dernière assemblée générale de notre Association, tenue à l'Aula de l'Université de Neuchâtel, le 21 novembre 1959.

Les services fédéraux concernés, tous les cantons riverains du futur canal transhelvétique, nombre de municipalités ainsi que d'importantes industries et des chambres de commerce s'étaient fait représenter. Nous n'aurons garde d'oublier la presse et tous les citoyens dont la présence à notre manifestation annuelle disait l'importance qu'attache l'opinion publique à cette grande œuvre d'intérêt national.

*M. Wavre*, président de la Section neuchâteloise, souhaite la bienvenue. Il rappela qu'en juin 1941, une assemblée extraordinaire siégeant dans cette même salle, sous la présidence de *M. Studer*, avait pris la décision d'entreprendre les études techniques et économiques de la voie navigable du lac Léman au Rhin. Ces études furent ensuite menées à chef, sous la direction de *M. Blattner*, grâce à l'importante participation financière de la Confédération et à l'aide des cantons intéressés, de communes et d'industries.

Au nom des autorités neuchâteloises, le conseiller d'Etat *Leuba* souligna l'intérêt de son canton à se situer sur une artère vitale de caractère international telle que le sera l'Aar, prolongement naturel du Rhin. Le développement de l'Afrique, par ailleurs, donne une raison supplémentaire de pousser à la liaison par le sud. En assurant l'Association de l'appui total des autorités

neuchâteloises, il la félicita pour une œuvre qui marquera magistralement la seconde moitié du siècle.

#### Rapport du président central

Le président central Pingeon présenta un rapport sur tous les aspects du projet du canal transhelvétique. L'année 1959 a marqué une étape importante par la publication des résultats des études en vue de l'aménagement du Rhône et de sa liaison navigable au lac Léman. L'ensemble du projet de la voie du Rhône au Rhin sur territoire suisse est maintenant publié\*. Ainsi sont réunis tous les éléments d'information nécessaires à la commission fédérale d'experts chargée de préparer le rapport que le Conseil fédéral doit présenter aux Chambres en réponse au postulat Obrecht, sur les projets de voies navigables intéressant la Suisse.

Le rapport présidentiel rendait ensuite compte de la préparation, que couronna un magnifique succès, des fêtes du jubilé des associations suisses pour la navigation intérieure, au mois d'octobre 1958, à Zurich. L'exposition de navigation inaugurée au jubilé fut ensuite présentée dans une dizaine de villes de Suisse romande et de la région de l'Aar. Le nombre total des visiteurs a été estimé à plus de 140 000. Plus récemment, cette exposition a parcouru le nord-est de la Suisse (Rhin supérieur) et le Tessin.

L'espoir se précise de voir la navigation parvenir dans une dizaine d'années à l'embouchure de l'Aar, ceci, bien entendu, sous réserve que les ouvrages de navigation des paliers encore à créer sur le Rhin supérieur seront construits en même temps que les usines électriques. Une décision à ce sujet doit être prise conjointement par l'Allemagne et par la Suisse. On peut raisonnablement escompter que la navigation rhénane pourra atteindre les lacs du Jura, et le port d'Yverdon, terminus provisoire, dans quinze à vingt ans.

En ce qui concerne la liaison avec le sud par le Rhône, le président central Pingeon enregistra avec satisfaction que la *Compagnie Nationale du Rhône* poursuit activement l'aménagement du Bas Rhône, de la Méditerranée à Lyon, mais il se demanda ce qui allait se passer à l'amont de cette ville. Car, poursuit-il, la politique du Marché commun peut conduire à des décisions repoussant à une date indéterminée l'exécution du tronçon Lyon-Génissiat pour favoriser la jonction de la Saône à la Moselle canalisée ou à un canal par la Franche-Comté amélioré ou entièrement reconstruit. Pourtant, c'est le canal transhelvétique qui présente les meilleures conditions hydrauliques et son coût d'exécution est nettement le plus bas. En dernière analyse, M. Pingeon ne croit pas que la liaison du Rhône au Rhin par la Moselle et la Saône soit un obstacle à la réalisation du canal transhelvétique. En revanche, celle-ci pourrait être fortement retardée si le canal du Rhône au Rhin était modernisé et aménagé pour des chalands à gros tonnage.

De réjouissantes initiatives sont les signes avant-coureurs de l'aménagement de l'Aar en voie navigable. C'est ainsi que la *Shell* a fait récemment construire des tanks en bordure du canal de la Thielle; qu'une société, *Aare-Hochrhein-Schiffahrt A.G.*, s'est constituée en prévision du transport de combustibles et de ciments sur le Rhin supérieur et sur l'Aar. A Neuchâtel,

un comité s'est formé, présidé par le conseiller d'Etat Leuba, pour l'étude d'un port sur la Thielle.

M. Pingeon conclut son rapport en soulignant les raisons qu'a la Suisse de souhaiter un débouché par le Rhône et en espérant que la France tiendra compte de l'intérêt qu'ont ses ports méditerranéens à s'assurer une part de la clientèle suisse.

#### Rapports financiers

Suivit la lecture des rapports financiers sur les exercices 1957 et 1958. Le trésorier central Dentan révéla que ce dernier exercice s'est soldé par une perte importante de Fr. 4107.—. Cette perte provient pour une grande part des dépenses engagées pour les manifestations du Jubilé. La plus grosse partie des frais de l'exposition itinérante n'apparaîtra qu'en 1959. Le trésorier central fait appel aux sections pour qu'elles versent un subside extraordinaire destiné à reconstituer le capital.

#### Discussion des rapports et élections

Les rapports ayant été mis en discussion, un membre neuchâtelois, M. de Perrot, jugea insuffisant le gabarit admis pour la traversée de Genève et se plaignit que l'opinion soit mal renseignée sur l'état des négociations franco-suisses. Il souhaita que les normes, prévues pour 900 t dans les études, soient augmentées, en accord avec celles que rendra possible le surcreusement de l'Aar du fait de la II<sup>e</sup> correction des eaux du Jura. M. Guinand, de Genève, appuya cette intervention et critiqua les entreprises internationales qui veulent ressusciter le canal du Rhône au Rhin (par la Franche-Comté) dont les conditions hydrologiques sont déplorable. Il estima trop statique la Délégation suisse pour l'aménagement du Rhône et invita le Comité central à secouer l'inertie officielle.

Le président central fit brièvement remarquer que son rapport traitait les questions soulevées par ses interpellateurs. Il précisa que les autorités responsables et les associations intéressées suivent avec grande attention le problème de l'augmentation du tonnage, qui évolue très rapidement en raison des progrès de la technique et notamment du poussage. Les normes prises comme base de calcul dans les études sont sujettes à révision, mais il est prématuré de prétendre faire un choix définitif des années avant la construction de la voie navigable. Au sujet de l'aménagement du Rhône, le Comité central suit attentivement la situation.

Les rapports sont adoptés à une très forte majorité.

A la même majorité et toujours sans opposition, l'Assemblée générale élit sept membres du Comité central, à titre individuel, pour une période de quatre ans. Ce sont MM. *Aubert*, *Borgognon*, *Dentan*, *Magnin*, *Pingeon*, de Genève, *Thorens*, de Nyon (tous membres sortants), et M. *Gardel*, de Lausanne (nouveau).

Puis, M. *Pingeon* est réélu président central par acclamations.

L'Assemblée nomme ensuite les six autres membres du Bureau central: MM. *Borgognon*, *Dentan*, *Magnin*, *Thorens* (anciens); MM. *Béguin* et *Gardel* (nouveaux).

En conclusion de la partie administrative, les deux commissaires-vérificateurs, MM. *Dierauer* et *Raymond*, sont réélus pour les exercices 1959 et 1960.

L'Assemblée entendit ensuite un exposé en allemand du plus haut intérêt sur la II<sup>e</sup> correction des

\* Aménagement du Rhône, communication du Service fédéral des eaux. Voir *Rhône-Rhin* d'août 1959.

eaux du Jura, par le professeur Robert Muller, directeur des études et des travaux. S'aidant de projections ainsi que de cartes et de plans, le conférencier fit clairement apparaître la nécessité de la correction et les multiples avantages de la solution choisie dont l'exécution devra mettre pour longtemps à l'abri des inondations 12 000 hectares de terrains cultivés ou construits. Les conséquences seront bénéfiques pour la navigation: la création d'un chenal autorisant le passage du bateau de fort tonnage, étant un sous-produit de la deuxième correction. Nous donnons plus loin un résumé de cette excellente conférence.

A l'issue de cette intéressante séance, les participants se retrouvèrent à l'Hôtel de Ville où la Municipalité neuchâteloise offrait un vin d'honneur. M. Martin, conseiller communal, forma des vœux pour la réalisation de la voie navigable. A. V.

Liste des Personnalités saluées par le président central: MM. le conseiller d'Etat Leuba, chef du Département des travaux publics, représentant le canton de Neuchâtel; conseiller communal Humbert-

Droz, représentant la ville de Neuchâtel; conseiller d'Etat Brawand, chef du Département des travaux publics du canton de Berne, président du Comité intercantonal pour la IIe correction des eaux du Jura; les conseillers aux Etats Fauquez, vice-président, Barrelet et de Coulon, membres du Groupe parlementaire pour la navigation intérieure; Kolly, chef de la section de navigation, et Gygar, ingénieur, du Service fédéral des eaux; conseiller de légation Turretini, délégué du Département politique aux questions de navigation; Jacard, membre de la Délégation suisse pour l'aménagement du Rhône et la régularisation du lac Léman; les délégués des cantons riverains du futur canal transhelvétique: Hauri, ingénieur des eaux, représentant aussi l'Aargauischer Wasserwirtschafts-Verband (Argovie), Lüdin, ingénieur des eaux (Berne), Desbiolles, ingénieur cantonal (Fribourg), Bossard, du Département du commerce et de l'industrie (Genève), Lemp, ingénieur des eaux (Soleure), et Faesch, chef de section (Vaud); le professeur Muller, accompagné de deux de ses ingénieurs Durisch et Sterchele; Cuperus, chef de la Section navigation à la Division des transports de la C.E.E.; Roulet, ingénieur cantonal de Neuchâtel; la Chambre de Commerce de Neuchâtel; Madliger, de Montmollin, Donner et Bertholet; l'Association suisse pour le plan d'aménagement national: Béguin, vice-président central; l'Association intercantonale pour la IIe correction des eaux du Jura: Ott, von Waldkirch et Schori; l'Association suisse pour l'aménagement des eaux: Auer; nombreux délégués des Municipalités et des Entreprises membres de l'ASRR.

## Dr. h. c. Adolf Ryniker zum Gedenken

Am 28. April 1960 ist in Basel der bekannte Schiffbau-Ingenieur Dr. h. c. Adolf Ryniker in seinem 85. Altersjahr nach kurzer Krankheit gestorben. Eine große Trauergemeinde nahm am 2. Mai auf dem Hörnli-Friedhof für immer von ihm Abschied und gedachte ehrend seiner großen Verdienste und seines unermüdlichen Wirkens im Dienste der Schifffahrt.

Seiner Sachkenntnis ist es vor allem zu danken, daß die im Zweiten Weltkrieg bedrohte Versorgung unseres Landes mit lebenswichtigen Gütern durch die Einführung der Schweizerflagge zur See gesichert werden konnte. Bis kurz vor seinem Tode stand er als Direktor dem Schweizerischen Seeschiffahrtsamt vor und übernahm damit die Verantwortung für einen in der Geschichte des Schweizerischen Verkehrswesens vollständig neuen Weg. Für diese mutige Tat schuldet ihm das ganze Schweizervolk warmen Dank.



Der Sektion Ostschweiz des Schweizerischen Rhone-Rhein-Schiffahrts-Verbandes gehörte der Verstorbene als Vorstandsmitglied seit 1917, dem Datum der Sektionsgründung, ununterbrochen an. Seine Bescheidenheit und große Liebenswürdigkeit, seine selbstlose Hilfsbereitschaft gegenüber allen, die seinen sachkundigen Rat suchten, verschafften ihm zahlreiche, treue Freunde und Verehrer. Von 1925 bis 1938 wirkte Ingenieur Ryniker als Privatdozent an der Eidg. Technischen Hochschule, die ihm in Würdigung seiner großen Verdienste um die Entwicklung des Schiffsbaues und der Schifffahrt zu seinem 70. Geburtstag die Würde eines Ehrendoktors verlieh.

Die Mitglieder des SRRS wird es besonders interessieren, daß Dr. Ryniker im Auftrag von Dir. Groschupf der Lloyd AG, Basel, 1931 das erste Motorschiff auf die untere Rhone brachte; das Spezialgüterboot überwand anstandslos die damaligen Stromschnellen zwischen Valence und Arles, Hindernisse, die heute durch die Großkraftwerkbauten der letzten Jahre oberhalb Avignon ausgeschaltet worden sind.

Es sei nicht unterlassen, auch noch daran zu erinnern, daß Dr. Ryniker die Bestrebungen des Vorstands der Sektion Ostschweiz, die 1942 erstmalig unternommen wurden, um die in den Gründerjahren unserer verschiedenen Schweizerischen Schiffahrtsverbände allzu stark betonte Lokal- und Kirchturmpolitik abzubauen, da sie dem völkerverbindenden Charakter der internationalen Schifffahrtsstraßen nicht gerecht wurde, eifrig unterstützt hat. Diese Einigungsbestrebungen fanden u. a. ihre Krönung, als im Jahre 1958 der Nordostschweizerische Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee und der Schweizerische Rhone-Rhein-Schiffahrtsverband in Zürich gemeinsam das 50jährige Bestehen ihrer Organisationen feiern konnten und die Basler Vereinigung für Schweizerische Schifffahrt sowie der Tessiner Verband für Schifffahrt Locarno Venezia als gratulierende Paten erschienen.

Mit Dr. h. c. Ryniker ist ein nimmermüder Förderer der Schifffahrt, ein liebenswerter, weltoffener Mann, der nur Freunde und keine Feinde hatte, von uns gegangen. Wir werden seiner immer ehrend gedenken.

Hans Blattner



## La II<sup>ème</sup> correction des eaux du Jura

Résumé de la conférence du Prof. Dr Robert Müller, directeur des études et des travaux.

Reportons-nous tout d'abord à la première correction, avec la dérivation de l'Aar depuis Aarberg jusqu'au lac de Bienne par le canal de Hagneck, le creusement du canal de Nidau-Büren et l'achèvement des canaux de la Broye et de la Thielle reliant les lacs. Les 80 années qui ont suivi cette grande œuvre ont vu les plaines entourant les lacs transformées en terrains fertiles et les rives devenir des lieux d'agrément. Peut-être cette amélioration a-t-elle dépassé son but; elle concernait des terrains bas et des rives qui ne sont pas protégés contre les inondations. En outre, des affaissements de terrain encore en cours, dus à la première correction, éveillent des craintes. Ces tassements, jusqu'à présent, dépassent 1 m et ils continuent lentement. Ainsi, par hautes eaux, de grandes étendues le long des lacs et de l'Aar sont-elles encore inondées et les affaissements laissent prévoir que des territoires aujourd'hui productifs, redeviendront marécageux avec le temps.

La II<sup>ème</sup> correction des eaux du Jura abaisse les niveaux maxima des hautes eaux dans les lacs et dans l'Aar, du lac de Bienne à l'embouchure de l'Emme, de manière que des inondations ne se produisent plus même après les affaissements prévus. Elle protège, pour des générations, environ 120 km<sup>2</sup> ou 12 000 hectares de terrains cultivés ou construits, sans changer sensiblement les niveaux normaux. Le canal de Hagneck reste en l'état. En revanche, les profils en travers des canaux de la Broye, de la Thielle et de Nidau-Büren, seront notablement agrandis. En outre, l'Aar dans les parages de l'embouchure de l'Emme devra être approfondie. Ainsi, la vallée de l'Aar, du lac de Bienne à l'embouchure de l'Emme, sera-t-elle également protégée contre les inondations et le drainage naturel des régions plates sera-t-il garanti même pendant les crues. Par la protection des rives des canaux et de l'Aar, l'œuvre est assurée pour des générations. Les travaux ont été estimés à 88,7 millions et leur durée à 12 ans.

Les intérêts des riverains de l'aval et des usiniers sont sauvegardés, de même que ceux de la pêche et de la protection de la nature. Enfin, la II<sup>ème</sup> correction des eaux du Jura prépare l'aménagement des canaux et de l'Aar en vue de la navigation, les gabarits exigés par la correction allant au-delà de ceux de la voie navigable.

Le projet est solidement fondé et il présente la solution souhaitable et possible. Il peut être exécuté dès que la Confédération et les cinq cantons intéressés de Fribourg, Vaud, Neuchâtel, Berne et Soleure auront accordé les crédits. La II<sup>ème</sup> correction des eaux du Jura est de la plus haute importance pour le Seeland et la vallée de l'Aar. Après quarante années d'un examen exhaustif de tous les aspects du problème, il serait temps de veiller à ce qu'aucune inondation ne puisse avoir lieu. Le projet ne se contente pas seulement de ce résultat visible. Il prépare en outre des conditions normales justifiant les mesures prises, ou encore à prendre, en vue de l'amélioration des sols. La belle et grande région protégée par la II<sup>ème</sup> correction des eaux du Jura pourra continuer à se développer sur un terrain plus solide.

## Die II. Juragewässerkorrektion

Résumé des Vortrages von Prof. Dr. Robert Müller, Studien- und Bauleiter

Einleitend soll an die erste Korrektur erinnert werden, mit der Ableitung der Aare von Aarberg durch den Hagneckkanal in den Bielersee, dem Bau des Nidau-Bürenkanals und dem Ausbau der Verbindungskanäle Broye und Zihl zwischen den Seen. In den 80 Jahren seit dieser großen Tat wurden die Ebenen um die Seen in fruchtbare Länder umgewandelt, die Ufer der Seen zu Erholungsstätten. Vielleicht ging dieser Aufschwung zu weit, er erfaßte Ebenen und Ufer, die vor Überschwemmungen nicht sicher sind. Zudem beunruhigen die noch nicht beendeten Terrainsetzungen infolge der ersten Korrektur. Sie erreichten bisher über 1 m und gehen langsam weiter. So werden um die Seen und im Aaretal bei Hochwasser große Flächen immer wieder überschwemmt, und die Setzungen lassen voraussehen, daß heute bewirtschaftete Gebiete mit der Zeit wieder versumpfen.

Die II. Juragewässerkorrektion vermindert die Hochwasseranstiege in den Seen und in der Aare vom Bielersee bis zur Emmemündung so, daß auch nach den noch zu erwartenden Setzungen keine Überschwemmungen mehr auftreten. Sie sichert damit ungefähr 120 km<sup>2</sup> oder 12 000 Hektaren Kultur- und Bauland für Generationen, ohne die bisherigen normalen Seespiegel wesentlich zu verändern. Der Hagneckkanal bleibt unverändert, Broye-, Zihl- und Nidau-Bürenkanal müssen dagegen bedeutend größere Querschnitte erhalten. Zudem muß die Aare im Bereich der Emmemündung vertieft werden. So kann auch das Aaretal vom Bielersee bis zur Emmemündung von den Überschwemmungen befreit werden und die natürliche Entwässerung der Ebenen ist auch bei Hochwasser gewährleistet. Mit der Verbauung aller Ufer der Kanäle und der Aare wird das Werk für Generationen gesichert. Die Kosten wurden zu 88,7 Mio Fr. veranschlagt, die Bauzeit beträgt 12 Jahre.

Die Interessen der Unterlieger an der Aare und der Kraftwerke sind berücksichtigt, wie auch diejenigen der Fischerei und des Naturschutzes. Schließlich bereitet die II. Juragewässerkorrektion die Kanäle und die Aare flussbaulich auch für die zukünftige Schifffahrt vor, denn die erforderlichen baulichen Maßnahmen der Korrektur gehen über diejenigen für die Schiffbarmachung hinaus.

Das Projekt ist umfassend begründet, es ist sowohl die erforderliche, als auch die noch mögliche Lösung. Es kann verwirklicht werden, nachdem der Bund und die fünf Juragewässerkantone Freiburg, Waadt, Neuenburg, Bern und Solothurn die Kredite gesprochen haben werden. Für das Seeland und das Aaretal ist die II. Juragewässerkorrektion von größter Bedeutung. Nachdem während 40 Jahren eine eingehende Abklärung aller Zusammenhänge erfolgte, dürfte es an der Zeit sein, dafür zu sorgen, daß keine Überschwemmungen mehr vorkommen. Das Projekt begnügt sich jedoch nicht nur mit dieser sichtbaren Wirkung. Es schafft zudem normale Verhältnisse und rechtfertigt damit die bisherigen und die weiteren Bemühungen zur Verbesserung der Böden. Das schöne und große Gebiet kann sich nach der II. Juragewässerkorrektion auf sicherem Grund weiterentwickeln.