Rhône - Rhin

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Bulletin pédagogique : organe de la Société fribourgeoise d'éducation et du Musée pédagogique**

Band (Jahr): **87 (1958)**

Heft 12

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

RHÔNE - RHIN

Pour de nombreuses personnes, le projet de canal transhelvétique est une utopie. Pourtant, après avoir franchi l'étape des plans théoriques, le projet entre dans l'ère de la réalisation. Chaque usine électrique construite sur le Rhône, le Rhin et l'Aar permet de rendre navigable un tronçon de la future voie fluviale.

Aménagements

Lors de la dernière assemblée de l' « Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin », M. Edmond Pingeon, président, a donné quelques informations au sujet des progrès réalisables dans un proche avenir. L'accès par le nord sera amélioré par la mise en chantier de l'usine de Säckingen et la reconstruction de Rheinfelden. Ces deux réalisations exigeront ensemble de dix à douze ans. Parallèlement, il importe que soit entrepris l'aménagement des ouvrages de navigation des usines déjà construites à Ryburg-Schwörstadt, Laufenburg et Albbrugg-Dogern sur le Rhin. Dans le même temps, il faudrait également que les écluses des usines de Klingnau et de Beznau sur l'Aar soient aménagées. Lorsque ces travaux seront accomplis, les chalands pourront remonter en amont de Bâle, sur le Rhin et sur l'Aar jusqu'au futur grand port de Suisse alémanique de Döttingen ou de Brougg.

Usine et écluse de Montélimar

Les perspectives d'accès par le sud sont aussi satisfaisantes. L'été dernier, la Compagnie nationale du Rhône a mis en eau l'usine et l'écluse de Montélimar. Elle a commencé les travaux du palier supérieur de Baix-Le Logis Neuf. Elle espère avoir terminé en 1965 les paliers de Beauchastel et de Valence, aménageant un tronçon d'une centaine de kilomètres, 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. En aval de Lyon, l'usine de Pierre-Bénite serait construite dans le même délai. On peut donc supposer que la navigation pourra atteindre les ports de Lyon en 1965, dans les conditions les plus favorables. Des projets d'aménagement du Rhône de Lyon à la frontière suisse ont été établis par la Compagnie nationale du Rhône. Si les pourparlers au sein de la commission franco-suisse sont menés rapidement, la navigation pourra atteindre le territoire genevois dans une vingtaine d'années. Quant à l'aménagement du Rhône genevois, les études entreprises par la Confédération, le canton et la ville de Genève sont terminées ; elles feront l'objet d'une publication prochaine.

Démarches auprès des cantons

L' « Association pour la navigation du Rhône au Rhin » entreprend des démarches auprès des cantons en vue de l'établissement d'un concordat intercantonal dont le but serait double : constituer un bureau technique pour l'établissement d'un projet d'exécution des ouvrages de la frontière franco-genevoise à l'embouchure de l'Aar et rechercher le mode de financement, la répartition équitable entre les cantons et la Confédération.

Le rythme des réalisations s'est accéléré au cours de ces dernières années. Nous souhaitons qu'il s'accélère encore !

Moyen de transport économique

Le bateau est le moyen de transport le plus économique.

Pour transporter une tonne de marchandises, il faut mettre en œuvre un poids mort d'environ 350 kg. par bateau, 750 kg. par chemin de fer, 750 à 1000 kg. par camion (chiffres concernant le matériel utilisé en Suisse).

La force à mettre en jeu pour transporter une tonne est de ½ CV par voie d'eau (pente normale ou régularisée), ½ à 3 CV par rail, 8 à 15 CV par route (selon le type de camion et le profil de la route).

Quant à la main-d'œuvre, un homme assure le transport de 93 tonnes par eau, 5 tonnes par chemin de fer, 2 ½ tonnes par camion et ½ tonne par avion.

Ces quelques chiffres montrent à quel point les transports fluviaux sont économiques pour les marchandises lourdes. Notre équipement en moyens de communication ne sera jamais complet sans le canal transhelvétique.

Bulletin Patronal, 1/1958.

Savoir-vivre à table

QUE FAIRE QUAND ON N'AIME PAS UN DES METS PRÉSENTÉS

Si c'est une intolérance : moules, œufs, fromage... il faut le dire tout simplement. N'allez pas vous rendre malade.

Si c'est simple dégoût, il vaut mieux le surmonter. Servez-vous peu, parlez beaucoup, et personne ne se rendra compte de rien si vous êtes habile.

Dans le cas contraire, d'une préférence très marquée, restez modéré. Remerciez la cuisinière si vous devinez qu'on a voulu vous faire plaisir, mais servez-vous avec discrétion. Ne cédez pas aux multiples invitations de vous resservir. D'ailleurs, il est toujours gênant d'insister, de pousser des convives à manger beaucoup. Il ne faut pas quitter la table avec une impression de gêne, de lourdeur qui serait le contraire d'une détente, d'un beau souvenir.