Rhône-Rhin = Rhone-Rhein

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie**

Band (Jahr): **49 (1957)**

Heft 4

PDF erstellt am: **29.05.2024**

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
RHONE-RHEIN

No. 1 Mars 1957 — Nr. 1 März 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

Le parlement fédéral et la navigation intérieure

Le rapport du Conseil fédéral sur l'aménagement de la voie navigable du Rhin supérieur, on s'en souvient, avait été accepté sans opposition par le Conseil des Etats à la session de juin dernier. Son examen par le Conseil national, tout d'abord prévu à la session de décembre, avait été renvoyé à celle de mars. C'est maintenant chose faite. Par leur quotidien, nos lecteurs auront pris connaissance du débat ainsi que du vote qui l'a suivi: 114 députés ont pris acte du rapport «avec approbation» et 26 l'ont fait «sans approbation». Une vingtaine d'orateurs ont participé au débat dont l'ampleur semble avoir surpris les journalistes parlementaires.

Quelle est, dans ses conséquences, l'importance de ce débat, sur un sujet encore inhabituel au parlement fédéral, et quelle signification faut-il attribuer à ce vote «approbateur»? Un aspect positif est d'emblée évident: l'espace d'un jour ou deux, le problème de la navigation intérieure suisse a été à l'ordre du jour de toute la presse; l'opinion publique dans son ensemble a été saisie du problème et a pu prendre conscience de son importance nationale. Celle-ci a été soulignée par les interventions positives des députés de différentes régions.

La majorité des représentants des cantons riverains du Rhin supérieur ont naturellement plaidé l'aménagement de ce secteur du fleuve en voie navigable, en faisant valoir l'intérêt primordial pour leur région de cette liaison directe à la principale voie d'eau du Continent. Ils ont reçu l'adhésion, combien précieuse, de deux experts en matière de navigation rhénane, MM. Jaquet et Schaller, de Bâle-Ville. M. Alfred Borel, de Genève, a assuré la Suisse orientale de la sympathie et de l'appui de la Suisse romande qui sait le Rhin supérieur indispensable au futur Canal transhelvétique. Tous ces arguments ne furent guère niés par les adversaires de la navigation jusqu'au lac de Constance. Les uns se sont déclarés contre la navigation parce que leur canton, richement pourvu d'industries florissantes, n'en espère rien, tel est le cas de Schaffhouse; tandis que d'autres manifestaient leur hostilité sous le couvert de l'argument sentimental de l'atteinte portée à la nature. Ici, qu'on nous entende bien. Le respect des beautés naturelles est certes louable, la protection de certains sites exceptionnels est nécessaire, mais parler à tout propos de «sacrilège à l'égard de site unique», sonne faux et est dangereux. Faux, car souvent, et c'est ici le cas, la protection de la nature n'est que le prétexte à une hostilité à la navigation due à d'autres motifs, moins louables puisqu'ils restent cachés; dangereux, car vien-

Erste Klärung in der Hochrheinfrage

Das Ergebnis der ausgiebigen Debatte über die Hochrheinschiffahrt im Nationalrat ist bekannt. Mit 114 Stimmen nahm der Nationalrat vom bundesrätlichen Bericht in *zustimmendem Sinn* Kenntnis; ein Antrag aus dem Baselbiet, der Rat solle sich mit der bloßen Kenntnisnahme ohne Zustimmung, also mit einer Art Nichteinverständnis zur Hochrheinschiffahrt, begnügen, blieb mit 26 Stimmen weit in Minderheit und war damit abgelehnt.

Noch selten vermochte ein Sachgeschäft eine so breitangelegte Diskussion im Nationalrat auszulösen. 20 Redner äußerten sich zu dieser Frage, 6 davon in eher negativem Sinn, womit es sich auch diesmal zeigte, daß die Gegner einer Sachfrage verhältnismäßig weit häufiger in die parlamentarische Arena steigen als deren Anhänger, so daß zeitweise, angesichts der Beredsamkeit der ablehnenden Parlamentarier, im Publikum fast der Eindruck aufkommen könnte, es sei die betreffende Frage eher negativ zu beurteilen. Die Hochrheinabstimmung im Nationalrat hat einmal mehr bewiesen, daß dem nicht so ist; der *Entscheid zu Gunsten des Hochrheinberichtes*, damit außer Zweifel auch *zu Gunsten der Hochrheinschiffahrt*, fiel mit einer fast fünffachen Mehrheit.

Es ist bedauerlich, daß sich nicht alle nationalrätlichen Redner der gleichen Sachlichkeit befleißigten. Mit Genugtuung darf hingegen an die ostschweizerischen, welschen und stadtbaslerischen besonders sachverständigen Votanten erinnert werden. Diese haben vom bundesrätlichen Bericht wirklich auch *persönlich eingehend Kenntnis* genommen und nicht über Belange diskutiert, die weit über den Rahmen des gesteckten politischen Zieles hinausgingen. *Basel* wird der Hochrheinschiffahrt *keine Opposition bereiten;* es weiß nur allzu gut, welche Vorteile es der Rheinschiffahrt verdankt. Die *Nord- und Ostschweiz* werden durch die Hochrheinschiffahrt jene verkehrswirtschaftliche *Existenz- und Entwicklungsbasis* finden, die sie als «zurückgebliebene Gebiete» nötig haben. *Die Zentral- und Westschweiz* andererseits sind am Aareausbau und am Transhelvetischen Kanal interessiert, können diese Pläne indessen nur verwirklichen, wenn der Hochrhein bis zur Aaremündung schiffbar gemacht ist.

Die Hochrheinschiffahrt hat die lang erwartete und die gewünschte Klärung gefunden. Zusammenfassend läßt sich sagen, daß neben dem Ständerat nun auch der Nationalrat *eindeutig für* die Hochrheinschiffahrt Stellung genommen hat und sie *grundsätzlich unterstützt.* Ferner kam auch in der Debatte deutlich zum Ausdruck, daß es sich nicht nur um ein rein ostschweizerisches Anliegen handelt, sondern daß es überregionalen

dra le moment où l'opinion publique, fatiguée de fausses alertes et devenue sceptique, ne réagira plus même lorsque la cause en vaudra la peine.

Maintenant, que signifie le vote «avec» ou «sans approbation»? Le conseiller fédéral Lepori avoua ne pas voir nettement la distinction. Il est de fait que le rapport du Conseil fédéral ne requérait pas de prise de position à l'égard de la navigation sur le Rhin supérieur. Rappelons ici l'origine du rapport. En 1950, deux postulats chargeaient le Conseil fédéral d'un rapport sur les conséquences économiques du projet d'aménagement du Rhin supérieur en voie navigable. Il a fallu six années pour mener cette tâche à bonne fin. Le rapport, paru en mars 1956, est copieux, honnête, impartial et sans opinion. Bourré d'arguments favorables et hostiles, à telle enseigne qu'il a pu servir d'arsenal aux orateurs des deux camps; il est une merveille d'équilibre: tout argument est aussitôt suivi de «mais» et de «pourtant» restrictifs et prudents. Après avoir affirmé que le Conseil fédéral continuera à respecter les engagements contractés par la Suisse, qu'il voue son attention au problème de la navigation sur le Rhin supérieur et qu'il maintiendra la possibilité d'ouvrir ce tronçon à la navigation, les conclusions se bornent à demander aux députés de «prendre acte avec approbation» du rapport. Une fois obtenu ce satisfecit pour un travail bien fait, l'affaire pouvait être classée!

Mais le débat du Conseil national a changé tout cela. Il a mis en évidence une nette majorité en faveur de la navigation intérieure en Suisse dont il faudra bien que le Conseil fédéral tienne compte, et le plus tôt sera le mieux. Les orateurs ne se sont pas déclarés pour ou contre le rapport, mais bien pour ou contre la navigation, et les tenants de la navigation ont triomphé. Leurs adversaires ont donné sa véritable signification au vote en exprimant leur hostilité par le refus de l'approbation. Ils furent 26 contre 114 partisans.

Et maintenant? Il semble certain que le Conseil fédéral ne prendra aucune initiative favorable à la navigation; il se bornera à maintenir le statu quo.

Pour le Rhin supérieur, on peut raisonnablement espérer, le rapport étant maintenant approuvé par les deux Chambres, que l'Allemagne provoquera la reprise des pourparlers germano-suisses auxquels l'Autriche demandera certainement à participer. Souhaitons que cette initiative allemande soit rapidement prise et que les délégués suisses ne fassent pas traîner les choses en longueur.

Mais qu'en est-il des autres projets de voies navigables, du Canal transhelvétique et du Rhône qui nous intéressent particulièrement? Le Conseil fédéral a accepté un postulat, présenté par le conseiller national soleurois Obrecht au nom de la Commission d'examen du rapport sur le Rhin supérieur. Ce postulat demande un rapport sur les projets d'aménagement des voies navigables du Canal transhelvétique, du Rhône, du Pô–lac Majeur, du Canal d'Entreroches et de la liaison lac de Constance–Danube. Au rythme de l'enquête sur le Rhin supérieur, qui a demandé près de six ans, nous n'aurons pas ce rapport avant dix ans si les députés aux Chambres et les associations de navigation n'interviennent pas avec énergie, d'abord pour hâter les travaux des enquêteurs, et, ensuite, obtenir un programme d'équipement du pays en fonction du réseau navigable européen qui se précise chaque jour davantage. *A. Vacheron*

gesamtschweizerischen Charakter besitzt. Die Hochrheinschiffahrt basiert auf einem *rechtsgültigen Staatsvertrag,* den die Schweiz einhalten muß. «Nur über den Moment und die Modalitäten des Unternehmens» könne noch verhandelt werden, stellte Bundesrat Lepori als Chef des Post- und Eisenbahndepartements fest. Letzten Endes handelt es sich bei der Hochrheinschiffahrt um *konkrete wirtschaftliche und völkerrechtliche Fragen,* die nicht außer acht gelassen werden dürfen. Ein Basler Vertreter verwies in diesem Zusammenhang auf die besondere Notwendigkeit, daß sich die schweizerische Verkehrsposition im Hinblick auf die europäischen wirtschaftlichen Integrationsbestrebungen festigen müsse, wozu die Hochrheinschiffahrt einen erheblichen Beitrag leiste.

Für die nächste Zukunft ist kaum mit einer Initiative der schweizerischen Behörden zu rechnen. Vielmehr kann der Anstoß zu Verhandlungen von deutscher Seite erwartet werden, wie dies dem Sinn des Staatsvertrages von 1929 entspricht. Der Landtag des Landes Baden-Württemberg hat bereits eine längere Debatte über die Hochrheinschiffahrt abgehalten und die Regierung beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsministerium in Bonn das große Schiffahrtsprojekt rasch zu fördern. Den schweizerischen Schiffahrtskreisen obliegt unterdessen die Pflicht, sich sorgfältig mit den gegnerischen Argumenten auseinanderzusetzen. Dabei wird der Nachweis im Vordergrund stehen, daß Naturschutz und Flußschiffahrt durchaus vereinbar sind und die Hochrheinschiffahrt als sinnvoller Teil einer vorausschauenden Verkehrskoordination zu betrachten ist. *b.*

Bref aperçu de l'activité des sections de l'ASRR

Genève: L'assemblée générale a eu lieu le 8 mai 1956, en présence d'environ 60 personnes. Le président, M. Magnin, mit l'assemblée au courant de l'activité du Comité central ainsi que de la progression de l'aménagement du Rhône par la CNR. Après un exposé sur *La Suisse et la navigation fluviale,* M. Pingeon, président central, commenta d'intéressants clichés du port de Bâle, des sites et paliers de l'Aar, des projets du port de Peney et de la traversée de Genève. Auparavant, le conseiller d'Etat Dutoit, chef du Département des travaux publics, apporta le salut des autorités qui suivent avec la plus grande attention la question de la navigation fluviale.

Vaud: En l'absence de M. Zwahlen, l'assemblée générale du 21 avril 1956 fut présidée par M. Gillard. Noté, au nombre des invités, les conseillers d'Etat MM. Maret, chef du Département des travaux publics, et Sollberger, chef du Département des finances. De l'intéressant rapport de M. Gillard, retenons l'admission de 160 nouveaux membres, preuve de la magnifique vitalité de la Section vaudoise. Après des allocutions du conseiller d'Etat Maret et du président central Pingeon, M. Kolly, chef de section au Service fédéral des eaux, fit un exposé, agrémenté de clichés, sur l'aménagement en voie navigable du Rhin supérieur.

Fribourg: Il n'y a pas eu d'assemblée générale en 1956. Lors de celle du 16 décembre 1955, à laquelle assistaient diverses personnalités dont MM. Python, conseiller d'Etat, et Roulin, président du Grand Conseil, le président, M. Desbiolles, résuma l'activité du Comité central et commenta le rapport de M. Comte sur *Fribourg et le Canal transhelvétique*, que nous avons déjà signalé dans ce bulletin. De calculs faits depuis lors, il ressort que le Canton de Fribourg paie chaque année aux CFF fr. 4 370 000.— pour les 200 000 tonnes de marchandises transportables par eau, de Bâle à Fribourg. De Bâle à Fribourg, via Cheyres ou un autre port fribourgeois, par eau, puis par rail, l'économie serait de fr. 1 923 900.—, soit le 45 %.

Neuchâtel: L'assemblée générale du 13 février 1957, présidée par M. Wavre, a été tenue en présence d'une nombreuse assistance. Après la partie administrative, M. Barrelet, conseiller d'Etat et conseiller aux Etats, fit un intéressant exposé intitulé: *Quelques réflexions d'un parlementaire sur la navigation intérieure.* M. Barrelet dit que si les études étaient de la compétence des ingénieurs et des économistes, les questions politiques et financières relèvent du parlement fédéral. La Suisse a intérêt à hâter l'aménagement du Rhin supérieur qu'il serait néfaste de laisser traîner. Il s'agit là d'une première étape que doivent suivre l'aménagement de l'Aar et la conclusion d'un concordat intercantonal. Parlant de *Quelques aspects de la navigation intérieure en Suisse,* M. Martin, syndic d'Yverdon, insista sur l'actualité du projet du Transhelvétique dont le coût est du même ordre de grandeur que ceux d'autres travaux publics qui ne sont pourtant pas discutés. Le Canal répond à des impératifs économiques que l'on ne peut ignorer plus longtemps. Cette grande manifestation se termina par la projection de deux films en couleurs, dont l'un décrit le tracé du Canal transhelvétique; il est dû à M. Gillard, vice-président de la Section vaudoise de l'ASRR.

Solothurn: Bei strahlendstem Spätsommerwetter veranstaltete die Sektion Solothurn am 15. September eine Fahrt mit der «*Romandie*» auf der Aare von Solothurn bis in den Bielersee. Das Hochwasser begünstigte die Fahrt; die offene Schleuse in Nidau konnte mit kaum verminderter Geschwindigkeit passiert werden. Im Bielersee warf das Schiff Anker, und die Mitglieder der Sektion versammelten sich in der Kabine zur Generalversammlung 1956, die unter dem Präsidenten Dir. U. Sieber in gewohnt speditiver und prägnanter Art vonstatten ging. Im Anschluß an den Bericht des Präsidenten über die heutige Situation im Hinblick auf den zu erstrebenden Bau des Transhelvetischen Kanals ergriff auch Regierungsrat Stampfli, Baudirektor des Kantons Solothurn, das Wort und referierte kurz über die Vorarbeiten für die II. Jura-Gewässer-Korrektion, die als «Wegleitung» für die Schiffahrt auf der Aare von unterhalb Solothurn bis in die Juraseen bezeichnet werden können. Nach der Versammlung erfolgte die Rückfahrt nach Solothurn durch die von der Abendsonne vergoldete Flußlandschaft. Die Fahrt war nicht nur eine eindrucksvolle Kundgebung, sondern ein prächtiges Erlebnis, das von den über 50 Teilnehmern in vollen Zügen genossen wurde.

Ostschweiz: Der geschäftliche Teil der am 1. Juni 1956 in Zürich abgehaltenen Generalversammlung wurde vom Präsidenten, Ing. W. Groebli, mit dem Jahresbericht eingeleitet, in welchem einerseits die große Bedeutung des Hochrheinausbaues auch für den Transhelvetischen Kanal hervorgehoben und anderseits die Notwendigkeit einer Trasseesicherung der projektierten Rhone-Rhein-Verbindung, wie sie im Kanton Waadt bereits in die Wege geleitet wurde, betont wird. In den Vorstand wurden neu gewählt der Inhaber des Lehrstuhles für Wasserbau an der ETH, Prof. G. Schnitter, sowie anstelle des nach vierzehnjähriger wertvoller Vorstandstätigkeit zurückgetretenen Dir. Louis Catalan als Transportfachmann Vize-Direktor Emil Beurret in Firma Shell Switzerland. Im Mittelpunkt der Versammlung stand der Lichtbildervortrag von Nationalrat H. Müller, Aarberg, über die *2. Juragewässer-Korrektion und ihre Beziehungen zur Binnenschiffahrt.* Der Referent verstand es in überzeugender Weise, die dringende Notwendigkeit dieser 2. Korrektion zu schildern, deren Zielsetzung auch mit den Forderungen der Binnenschiffahrt übereinstimmt.

Argovie: L'Aargauischer Wasserwirtschafts-Verband a tenu son assemblée générale le 9 juin 1956, à Stein-Säckingen. Elle était présidée par M. Siegrist, conseiller national. Participaient: le conseiller d'Etat Kim, chef du Département des travaux publics, des représentants des Municipalités argoviennes, des industries et associations intéressées à l'hydro-électricité et à la navigation. M. Hauri, ingénieur cantonal des eaux, fit un exposé détaillé et plein d'intérêt sur les variantes du projet d'aménagement du futur palier de Säckingen et donna les raisons qui militent en faveur du choix du projet à mont de la ville de Säckingen. Après un débat animé, l'assemblée, à une exception près, se prononça en faveur de ce projet. *(En octobre dernier, ce projet a été définitivement adopté par la Commission germano-suisse.)*

Trafic record sur le Bas-Rhône en 1956

Le 21 décembre dernier, l'arrivée à Lyon de la millionième tonne acheminée par le Rhône, en présence de nombreuses personnalités, a été marquée d'une cérémonie à laquelle la Suisse était représentée.

Les orateurs ont relevé que les aménagements en cours sur le Rhône ont eu pour corollaire une modernisation du parc fluvial; mais chaque fois qu'un ou deux automoteurs modernes étaient mis en service, un remorqueur à roues était arrêté. Ceci explique la stagnation de ces dernières années. Il y a actuellement un manque de cale; vingt nouvelles unités, marchandises générales et hydrocarbures, seraient nécessaires afin de faire face aux besoins reconnus. D'ici deux ans, une dizaine d'automoteurs seront mis en service. La vallée s'industrialise «et il y fait bon vivre», des ports se créent; «tous les facteurs jouent pour que le trafic du Rhône aille croissant et atteigne des chiffres dignes d'un fleuve dont le standing comme voie navigable est du même ordre que celui du Rhin entre Bâle et Strasbourg».

Die Internationale Vereinigung für Hochrheinschiffahrt diskutiert Vertragsentwurf

Anfangs Februar tagte in Konstanz das Präsidium der Internationalen Vereinigung für Hochrheinschiffahrt. Zur Beratung stand der von privater deutscher Seite ausgearbeitete Entwurf über einen Staatsvertrag zwischen Deutschland, Österreich und der Schweiz über den Ausbau des Hochrheins. Unter Hinweis auf den im Oktober in Luxemburg unterzeichneten internationalen Moselvertrag wurde beschlossen, einen gemeinschaftlichen Vertragsentwurf für den Hochrheinausbau durch ein spezielles Gremium von Juristen ausarbeiten zu lassen. Die Richtlinien dazu wurden erörtert und festgelegt.

Bei der Internationalen Vereinigung für Hochrheinschiffahrt handelt es sich bekanntlich um einen Zusammenschluß der rheinischen Handelskammern und der Schiffahrtsverbände am Hochrhein und Bodensee.

Publication des études du Rhône genevois

Le Service fédéral des eaux vient de soumettre aux autorités cantonales et municipales de Genève, un mémoire technique résumant les études comparatives de divers tracés de la liaison navigable du Rhône au lac Léman, dite traversée de Genève; le mémoire propose une solution unique et définitive du tracé. Comme l'annonçait notre président central à l'assemblée générale de novembre dernier, à Lausanne, cette solution prévoit la navigation par un tunnel de Chèvres (rive droite du Rhône) au Vengeron (lac).

Ainsi sera enfin résolu le plus difficile problème de la voie navigable sur territoire genevois. Au cours de ces dernières années, ont été successivement achevées les études du futur port de Peney (M. Pingeon, ingénieur), des paliers de Verbois (M. Dentan, ingénieur), et de Chancy-Pougny (Entreprise Zschokke). Rappelons que toutes ces études, conduites par le Service fédéral des eaux, sont financées par la Confédération, le Canton et la Ville de Genève.

Le Service fédéral des eaux prépare maintenant la publication des résultats de l'ensemble des études de la voie navigable du Rhône sur territoire genevois. Notre Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin et sa Section genevoise collaborent à cette publication. Celle-ci comprendra les textes techniques et plans concernant le tracé et un chapitre sur les prévisions du tonnage à destination et en provenance de la Suisse. Une première étude de ce tonnage avait été faite en 1943 par M. Pingeon; ses résultats, environ 1,5 million de t/an, ont été confirmés récemment par le Service fédéral des eaux. Enfin, la publication inclura aussi une remarquable notice de M. Delattre, directeur général de la Compagnie Nationale du Rhône. Cette notice résume les projets d'aménagement du fleuve entre Lyon et la frontière suisse, raccordant ainsi le tracé projeté sur territoire genevois au Bas-Rhône sillonné d'automoteurs de plus en plus nombreux.

Nous espérons être prochainement en mesure de donner de plus amples informations sur cette publication qui va opportunément compléter les études Léman-Rhin.

1956, une année de records dans la navigation

De nombreux records de trafic ont été établis en 1956 en dépit des conditions défavorables d'un mois de février polaire. Les ports de Bâle ont pour la première fois passé le cap des cinq millions de tonnes, pour atteindre 5 285 221 t. Sur ce total, un million de tonnes est à l'actif des ports de Bâle-Campagne. Chez nos voisins les plus proches, Strasbourg a vu un trafic de 6 552 063 t; Kehl, un million de tonnes. Le trafic du Rhône, de Lyon à la mer, en réjouissant progrès, a atteint 1 061 240 t.

L'emplacement de l'usine de Säckingen doit-il encore être changé?

C'est la question que pose «Strom und See» au vu d'une récente controverse entre une grosse entreprise industrielle bâloise, la Ciba, et la Direction des travaux publics du Canton d'Argovie. En octobre dernier, la Commission germano-suisse pour l'utilisation des forces hydrauliques du Rhin supérieur, a décidé que l'usine de Säckingen sera construite à l'amont de la ville. Cette solution est la seule approuvée par les milieux de la protection de la nature.

Or la Ciba, qui a acheté de vastes terrains sur la rive gauche à l'amont de Stein (en face de Säckingen), fait valoir que la variante amont n'a été discutée que dès la fin de 1955, et que sa réalisation porterait préjudice à ses propres plans de construction industrielle. La Direction des travaux publics d'Argovie répond que cette variante a été examinée dès 1953 et qu'elle avait autant de chance d'être réalisée que la variante aval.

Il faut vivement souhaiter qu'une solution satisfaisante intervienne rapidement, sans remettre en question la décision de la Commission germano-suisse qui a du reste ouvert la voie à l'octroi d'une concession. *Soulignons qu'une des raisons qui ont incité la Ciba à acquérir ces terrains, est la possibilité de bénéficier un jour de la navigation sur le Rhin supérieur.*

Ce différend met en lumière l'urgente nécessité de pourvoir rapidement à la sauvegarde des tracés de nos futures voies d'eau. Grâce aux autorités vaudoises, le tracé du Canal d'Entreroches est maintenant réservé, mais les emplacement des futures écluses de l'Aar ne le sont pas encore. En s'abstenant de prendre les mesures de protection pourtant nécessaires, les Cantons d'Argovie, de Soleure et de Berne assument une lourde responsabilité à l'égard de leurs Confédérés intéressés à la création de la voie transhelvétique.

Association genevoise pour la navigation fluviale

Nous remercions vivement nos membres qui se sont acquittés de leur cotisation pour 1957. Le Secrétariat prie instamment ceux qui ne l'ont pas encore fait, de bien vouloir verser le montant de leur cotisation sans tarder davantage au compte de chèque I 1670. En le faisant ils s'épargneront le désagrément d'un remboursement et nous éviteront un surcroît de travail. Merci!