

Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 41 (1949)
Heft: 2-3

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: 13.01.2026

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

RHÔNE-RHIN RHONE-RHEIN

No. 1 Mars 1949

Nr. 1 März 1949

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 RHONE-RHEIN-SCHIFFAHRTSVERBANDES

Secrétariat central de l'A.S.R.R.: Rue du Seyon 2a, NEUCHÂTEL - Tél. (038) 54240
Rédaction, Archives et Renseignements: Rue Petitot 8, GENÈVE - Tél. (022) 41044

Le statut de la navigation rhodanienne

Le libre accès à la mer constitue pour notre pays, enclavé au centre du continent, une nécessité impérieuse, à laquelle les réalisateurs de la navigation suisse sur le Rhin ont donné une première solution, à partir de 1903. Mais l'effort de la Suisse dans ce domaine ne saurait se limiter à ce seul résultat: en raison des inconvénients que présente le fait de ne disposer que d'un seul fleuve, la Confédération a été amenée à envisager d'autres voies de raccordement avec la mer. C'est ainsi que dès 1918, elle s'est préoccupée activement de l'aménagement du Rhône, entre Genève et la Méditerranée.

Il ne suffit pas toutefois de construire les ouvrages de navigation sur ce fleuve pour que notre «liberté de choisir», pour reprendre l'heureuse expression du Président Herriot, soit assurée. Il faut en effet donner à la nouvelle voie navigable un statut qui nous en garantisse l'usage en toutes circonstances. Nous pensons que cette question, qui présente l'avantage de pouvoir être réglée avant même que le Rhône soit devenu effectivement navigable jusqu'à nous, revêt une importance capitale, et que chacun de nos membres doit être orienté à ce sujet. C'est ce que nous nous proposons de faire dans cet article, en restant naturellement dans les généralités.

Le statut actuel de la navigation sur le Rhône

Actuellement, le Rhône est considéré comme une voie intérieure purement française, étant donné que la navigation n'existe qu'entre Lyon et la Méditerranée. Bien que la situation soit appelée à changer du tout au tout dès le moment où le trafic s'étendra jusqu'en Suisse, il nous semble intéressant, à titre documentaire, de dire quelques mots des dispositions auxquelles les transports sur le Rhône sont actuellement assujettis.

Nous ne pensons pas qu'il y ait lieu de parler ici des règlements relatifs à la police de la navigation, au jaugeage et à l'immatriculation des bateaux, ou aux qualifications des mariniers. Par contre, les mesures prises sur le plan national en vue de coordonner les transports ferroviaires et fluviaux présentent un intérêt plus particulier. Ces dispositions ont été prises un peu avant la guerre de 1939—1945, à un moment où l'on pouvait craindre une concurrence ruineuse entre les divers moyens de transport. Il faut toutefois relever que les restrictions touchent exclusivement la batellerie.

Il n'est pas nécessaire de mentionner le premier décret adopté par le Ministère des Travaux publics et des Transports, instituant un comité central de coordination des transports, assisté de commissions régionales. Par contre,

le décret d'application du 21 septembre 1934 contient une disposition capitale pour la navigation intérieure. Voici en effet ce que dit son article 8:

«Art. 8. — L'autorisation préalable ... pour toute immatriculation nouvelle de bateaux de navigation intérieure susceptibles d'être affectés à un transport de marchandises est subordonnée aux conditions suivantes:

L'immatriculation d'un nouveau bateau n'ayant pas ses moyens de propulsion à bord n'est autorisée qu'en remplacement d'un ou de plusieurs bateaux d'un tonnage au moins équivalent.

L'immatriculation d'un nouveau bateau ayant ses moyens de propulsion à bord n'est autorisée qu'en remplacement d'un bateau de même tonnage, ayant également ses moyens de propulsion à bord, ou d'un ou plusieurs bateaux ordinaires ayant au total un tonnage double.

Les bateaux ainsi remplacés doivent avoir été précédemment immatriculés en France, et avoir été détruits ou mis hors d'état de naviguer depuis la promulgation du présent décret.»

L'article 9 va plus loin encore, puisqu'il prévoit, pour toute transformation d'un chaland remorqué en automoteur, la destruction d'un ou de plusieurs bateaux d'un tonnage au moins équivalent.

Une mesure du même ordre a été prise, par un décret du 2 décembre 1937, en ce qui concerne les bateaux affectés au transport des hydrocarbures sur le Rhône. On voit donc que dans l'état actuel des choses, la navigation rhodanienne est maintenue dans des limites nettement déterminées, qui l'empêchent de se développer normalement. Il est vrai qu'en raison des circonstances consécutives à la guerre, des dérogations sont accordées dans certains cas, mais il n'en reste pas moins que des mesures restrictives très sérieuses paralySENT l'essor des transports intérieurs par eau.

Les conditions de l'essor futur de la navigation rhodanienne

C'est grâce à la liberté qui lui est assurée sur tout le cours du fleuve que la navigation rhénane a pu rendre à notre pays, du moins en temps de paix, d'inappreciables services. Si l'on veut donc que le Rhône puisse jouer un rôle semblable, il est indispensable que les avantages accordés sur ce fleuve soient pour le moins équivalents à ceux du Rhin. Il n'est évidemment pas possible d'entrer ici dans tous les problèmes complexes que pose le droit fluvial international. Nous devons nous borner à énoncer les principes généraux dont la mise en vigueur est indispensable à l'essor de la navigation internationale sur le Rhône.

Deux conditions sont essentielles: la *liberté de navigation* et son corollaire inséparable, *l'égalité de traitement*, d'une part; la *franchise de droits et de taxes*, d'autre part. Sans elles, le libre accès à la mer n'est plus qu'un mot vide de sens pour notre pays.

Dans le discours qu'il a prononcé à l'occasion du 80^e anniversaire de la signature de la Convention de Mannheim¹, M. le Dr. W. J. M. van Eysingha, ancien commissaire néerlandais à la Commission centrale du Rhin, a donné de la liberté de navigation une définition magistrale:

«Cette liberté de la navigation interdit toute entrave possible au libre exercice de la navigation. Elle défend en premier lieu la fermeture du fleuve. *Mais elle ne se borne pas à permettre de s'y promener en bateau, car il s'agit d'une navigation commerciale: les navires ont la liberté de visiter les ports, d'y charger et d'y décharger, de s'y livrer à tout ce que comporte le commerce, et ceci sur le pied d'une parfaite égalité.* (C'est nous quisoulignons. Réd.). La liberté en effet n'est pas parfaite lorsque des mesures de discrimination sont prises en faveur de certains navigateurs, ce qui n'est possible qu'au dépens des autres.»

On ne saurait mieux définir ce que devront être les conditions de la navigation rhodanienne.

En ce qui concerne la franchise de taxes et de droits, il y a lieu de relever que les péages fluviaux ont été supprimés en France au cours du XIX^e siècle, et, sur le Rhin, en 1868, par la Convention de Mannheim à laquelle nous venons de faire allusion. Il semble donc qu'il n'y

¹ On peut consulter à nos Archives le texte de ce discours, édité par la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Rotterdam. — La Convention de Mannheim, qui a remplacé des actes antérieurs, est basée comme eux sur le 32ème des articles rhénans adoptés à Vienne en 1815. Elle fut signée le 17 octobre 1868.

aura pas de difficulté pour assurer le maintien de la franchise, principe qui revêt une importance capitale pour la Confédération. Au même titre que les routes, les fleuves doivent être considérés comme des œuvres d'utilité publique, à la charge de l'Etat, dont les ressources sont du reste accrues par le développement de l'économie consécutif à leur établissement. Il va sans dire que les entreprises de navigation ne seraient pas exemptées d'impôts, dans leur pays respectif, mais que ce qui doit être évité, c'est le prélevement de taxes spéciales, perçues par exemple au passage de certains ouvrages.

La détermination des conditions à assurer à la navigation sera l'une des tâches essentielles de la Commission franco-suisse pour l'aménagement du Rhône, qui a repris ses travaux l'automne passé. Nous ne doutons pas, étant donné l'intérêt que les deux principes fondamentaux que nous venons de rappeler présentent aussi bien pour la France que pour la Suisse, qu'il sera possible d'arriver assez rapidement à un accord à ce sujet. P. B.

Das Statut der Rhoneschiffahrt (Auszug)

Gegenwärtig untersteht die Rhoneschiffahrt, die nur zwischen Lyon und dem Mittelländischen Meere stattfindet, lediglich den französischen Vorschriften. Wenn sie sich einmal bis in die Schweiz erstrecken wird, muss der Fluss ein internationales Statut erhalten, das grundsätzlich die Freiheit der Schiffahrt, Befreiung von Gebühren und Abgaben sowie die Gleichheit der Behandlung sichert. Diese bereits für den Rhein bestehenden Bedingungen sind für die Schweiz unentbehrlich, deren Bestreben dahin zielt, sich mehrere Zugänge zum Meer zu sichern. Ein solches Statut kann sehr wohl ausgearbeitet werden, ohne den Zeitpunkt abzuwarten, da die Rhone tatsächlich schiffbar ist.

Ausbau der Rhone

Das grosse Werk von Génissiat, welches letztes Jahr in Betrieb genommen wurde, geht der Vollendung entgegen. Das Werk von Seyssel ist im Bau.

Im allgemeinen Ausbauplan der Rhone zwischen Lyon und dem Mittelmeer sind vorläufig 11 Staustufen vorgesehen. Von diesen sind die Werke in der Strecke grössten Gefälles, also zwischen Tournon (Isère) und Orange (Ardèche) für die Schiffahrt von grösster Wichtigkeit.

Nun hat die Compagnie Nationale du Rhône im Jahre 1947 die Stufe Mondragon in Angriff genommen. Es ist wieder ein Werk von ausserordentlichen Dimensionen. Im Gegensatz zu Génissiat handelt es sich hier um ein Mitteldruckwerk von 23 m mittlerem Gefälle mit einer Wassermenge von 1530 m³/s. Die Kraftproduktion soll bei einer Installation von 300 000 kW pro Jahr 1 980 000 000 kWh betragen. Es wird also ungefähr das Doppelte produzieren wie die Oberhasliwerke bei Vollausbau oder wie Greina-Blonio.

Die Bauarbeiten weisen ganz ausserordentliche Dimensionen auf. Die Terrassierungsarbeiten für den rund 27 km langen Kanal geben Erdbewegungen von rund 50 Mio m³, also ungefähr halb soviel als beim Suezkanal nötig waren. Dass es zur Bewältigung solcher Massen ganz ausserordentliche Bauinstallationen braucht, ist klar, werden doch gegenwärtig pro Monat ca. 400 000 m³ ausgehoben, also pro Arbeitstag rund 15 000 m³ oder pro Stunde 2000 m³.

Was uns bei dem Werk in erster Linie interessiert sind die Schiffahrtseinrichtungen.

Einmal ist im Wehr ein Durchgang vorgesehen, welcher wohl nach der Fertigstellung des Werkes keine grosse Bedeutung mehr hat.

Bei der Kanalabzweigung vom Fluss sind zwei Durchgangsöffnungen vorgesehen von total 45 m Breite und 7 m lichter Höhe über Hochwasser.

Der Kanal selbst wird eine Wassergeschwindigkeit von ca. 1,3 m aufweisen, während dort heute im Fluss eine Geschwindigkeit vorhanden ist, die bis vor kurzem noch die Kettenschiffahrt erfordert. Infolge stärkerer Schlepper ist sie heute allerdings verschwunden.

Die Schiffschleuse ist vorläufig nur mit 90×12 m vorgesehen bei 25 m maximaler Höhe.

Demgegenüber sind für den grand canal d'Alsace in den einzelnen Stufen zwei Schleusen verlangt von 185 und 100 m Länge und 25 m Breite bei Stauhöhen von rund 15 m.

Die Überwindung der Höhe von 25 m in einer einzigen Schleuse ist an sich anormal und es frägt sich sehr, ob trotz vorgesehener rascher Schleusung nicht ein zu grosser Zeitverlust eintritt.

Bei der Annahme der Breite von 12 m sollen Versuche mit Selbstfahrern massgebend sein. Es ist aber nicht anzunehmen, dass sich die Schiffahrt zwischen Marseille

und Lyon richtig entwickeln kann, wenn nicht die Möglichkeit besteht, die Transporte auch mit grossen Schleppzügen durchzuführen. Die Erfahrungen auf dem Rhein sollten hier unbedingt berücksichtigt werden.

Es muss auch hier, wie beim Rhein, berücksichtigt werden, dass sich der Verkehr nicht gleichmässig verteilt, sondern dass eben Stosszeiten auftreten mit maximalen Tagestransporten. Diesem Spaltenverkehr müssen die Schiffahrtseinrichtungen gewachsen sein, wenn nicht die gesamte Transportmenge stark gedrosselt werden soll.

Die Compagnie Nationale du Rhône hat natürlich in erster Linie ein Interesse an einer vollständigen Kraftnutzung. Die Schiffahrtseinrichtungen bedeuten für sie keine Einnahmequelle, sondern vermehrte Baukosten, Was-

serverlust und Betriebskosten. Es ist somit Sache des Staates, dafür zu sorgen, dass bei den Kraftwerkanlagen die volkswirtschaftlichen Interessen gewahrt werden. Die Rhôneschiffahrt hat ja für Frankreich eine enorme Bedeutung, deren Wert an der Rheinschiffahrt abgemessen werden kann. Wenn auch kein Ruhrgebiet am Unterlauf der Rhône liegt, so ist Marseille doch das natürliche Eingangstor vom Orient und von Afrika.

Wir hoffen deshalb, dass die französischen Staatsbehörden den Ausbau der Schiffahrtsanlagen in genügend grossem Masse vorsehen werden, denn von dieser ersten Anlage wird das Schicksal der ganzen Rhôneschiffahrt abhängen.

A. P.

Le Rhône et le Rhin (Revue de la presse)

Le Rhône

Tous les partisans du Rhône navigable ont la conviction que seule la réalisation de leur vœu le plus cher permettra au port de Marseille de reprendre, partiellement du moins, son importance d'autrefois. Il est cependant évident qu'en attendant que la navigation soit assurée jusqu'en Suisse, des mesures peuvent être prises avec profit pour accroître le transit suisse par Marseille. Tout ce qui peut être fait dans ce sens contribuera à assurer au moment voulu le «démarrage» des transports fluviaux entre la Suisse et la Méditerranée, en leur assurant dès le début un fret intéressant. Nous saluons donc avec satisfaction la constitution d'un *Comité franco-suisse du port de Marseille et annexes*, dont la *«Revue de la Chambre de Commerce de Marseille»* définit le programme, dans son numéro de janvier:

Aux termes de ses statuts, le Comité a pour but en particulier d'examiner d'une manière permanente et systématique le problème du coût des opérations de transit des personnes et des marchandises en provenance ou à destination de la Suisse par le port de Marseille et annexes, compte tenu des conditions techniques d'exploitation, de l'outillage portuaire et des lignes de communication maritimes, terrestres et aériennes.

Il lui appartient notamment de suggérer les méthodes d'exploitation les meilleures et les plus rationnelles en vue d'abaisser le coût des opérations et d'encourager la coopération étroite de toutes les administrations, organisations et personnes qui contribuent à ce transit.

Il faut souhaiter que soit bientôt créée, au sein du Comité, une section pour les transports fluviaux! En attendant, ceux-ci se développent sur le secteur actuellement navigable du Rhône, et sur la Saône, puisque

par décret du 13 décembre 1948 (J. O. du 15 décembre), la Chambre de Commerce de Lyon est autorisée à contracter un emprunt de 25 millions de francs en vue de l'aménagement d'un entrepôt sur les terre-pleins du port Rambaud. (*«La Navigation du Rhin»*, janvier 1949.)

Sur le Rhône lui-même, un nouvel automoteur a été mis en service. L'*«Elan»*, prototype d'une série d'unités fluviales construites par l'Arsenal de Toulon...

Ses principales caractéristiques sont: 70 mètres de long, 8 mètres de large et 210 tonneaux de jauge; muni de deux cales, il est propulsé par 2 moteurs de 70 CV chacun. L'*«Elan»* effectuera la trajet Marseille-Lyon en 36 heures, alors que jusqu'à présent la remontée du Rhône durait 4 jours. (*«L'Antenne»*, Marseille, 3 février 1949.)

Toutefois, le problème capital pour la navigation rhodanienne, et qui a retenu l'attention de nombreux journaux, spécialisés ou non, est celui du gabarit à donner à l'écluse de Bollène, destinée à racheter la chute de Donzère-Mondragon, dont la dérivation est actuellement en chantier. La revue *«Strom und See»*, de Bâle, a ouvert les feux, suivie par *«La Navigation du Rhin»*, *«La Tribune des Nations»*, *«La Vie financière»*, *«Le Journal de Genève»*, etc. Nous ne saurions

mieux faire que reproduire ici l'essentiel des pertinentes réflexions de M. Y. Ferraton, l'émérite rédacteur en chef de *«La Navigation du Rhin»* (N° de janvier 1949):

... C'est à Donzère-Mondragon que la navigation fluviale verra pour la première fois les effets directs des travaux gigantesques entrepris par la C.N.R. (Compagnie nationale du Rhône).

Mais c'est aussi à Donzère-Mondragon que sera construite la première des écluses qui couperont le fleuve coulant jusqu'à présent librement vers la mer. Le débit de cette écluse, comme celui des écluses des dérivations futures, qui seront nécessairement semblables, conditionnera donc l'activité future de la navigation rhodanienne, et l'on conçoit aisément l'importance que revêtent dès lors les caractéristiques de cet ouvrage.

De ce fait, il n'est pas surprenant que, dans le cahier des charges qui doit fixer les conditions d'aménagement de la chute, ces caractéristiques soient un des derniers éléments qui n'aient pas encore été fixés.

Le problème s'est trouvé centré ces derniers temps sur la question de la largeur à donner à l'écluse de Bollène, dont la longueur serait par ailleurs de 90 m.

On sait que la traction sur le Rhône s'effectue actuellement par des remorqueurs à aubes dont le passage exigeait des écluses de 22 m de large. On sait aussi que la C.N.R. a fait spécialement construire un remorqueur à hélices sous voûte, le *«Frédéric-Mistral»*, en vue de déterminer si de tels engins, dont la largeur est de l'ordre de 9 m seulement, étaient susceptibles de se substituer aux remorqueurs à roues et par conséquent de permettre la construction d'écluses de moindre largeur et d'exploitation plus facile. Bien que les essais du *«Frédéric-Mistral»* sur le Rhône aient été interrompus à l'automne par les basses eaux, on peut penser qu'ils seront concluants et que, du point de vue de l'éclusage des remorqueurs futurs, une largeur de 12 m sera suffisante pour l'écluse de Bollène. Il suffira que le préjudice subi par les propriétaires de remorqueurs à aubes, dont le passage dans le secteur aménagé deviendra impossible, soit couvert par l'octroi d'une compensation équitable.¹

Finalement, le cahier des charges soumis par la C.N.R. propose la construction d'une écluse de 12 m de largeur sur 90 m de longueur.

¹ D'après les renseignements que nous avons obtenus de la C.N.R., le *«Frédéric-Mistral»* assurerait un gain de temps appréciable sur le parcours Arles-Lyon.

En réalité, c'est tout l'avenir de la navigation rhodanienne qui est mis en jeu dans le choix des caractéristiques de l'écluse de Bollène. On ne peut l'engager avant d'avoir la certitude que tous les aspects de la question ont bien été envisagés, et ce aussi bien sur le plan économique que sur le plan technique de l'exploitation.

Or de quoi s'agit-il? Il s'agit de savoir d'abord, sur le plan économique, si une écluse de 90×12 m est susceptible d'écouler le trafic prévisible sur le Rhône entre Marseille et Lyon et les au-delà.

Après avoir montré que l'écluse projetée ne saurait assurer qu'un trafic moyen de 1 500 000 t, alors que M. Kirchner, chef du Service du Rhône et de la Saône, estime à 3 millions de tonnes le seul trafic à la remonte sur le fleuve aménagé, non compris le transit supplémentaire à destination de la Suisse et de l'Europe centrale, M. Y. Ferraton arrive à la conclusion qu'il faudrait à tout le moins doubler la longueur de l'écluse, si l'on veut que celle-ci puisse faire face au trafic prévisible.

D'ailleurs, continue l'auteur de l'article, une écluse de faibles dimensions, ne permettant que le passage d'un seul bateau à la fois, ne saurait manquer de présenter également des inconvénients sérieux au point de vue de l'exploitation de la flotte rhodanienne, que l'on considère celle-ci dans son état prochain ou selon la composition que l'on peut lui prévoir dans l'avenir.

La détermination d'une évolution optima de la flotte du Rhône est sans aucun doute une question particulièrement délicate et controversée. Le développement des automoteurs est chose certaine. Mais les barques disparaîtront-elles pour autant? Nous ne le pensons pas. Avec l'accroissement prévisible du trafic rhodanien, celui-ci comportera sans doute des pondéreux, tels que phosphates et minéraux arrivant à Marseille par de grands cargos dont le déchargement doit être assuré rapidement si l'on ne veut pas encourir des surestaries onéreuses. Le transbordement direct de navire de mer sur chalands ou péniches est donc une solution qui s'impose, et qui a d'ailleurs fait ses preuves dans les grands ports de la Manche et de la mer du Nord. Mais elle exige la présence permanente dans le port maritime d'un tonnage fluvial important, dont les unités peuvent subir ainsi des stationnements prolongés. Or de tels stationnements ne peuvent être le fait d'automoteurs dont la construction et l'exploitation sont coûteuses et auxquels il faut par conséquent assurer une rotation rapide. Les armateurs les plus enthousiastes de la motorisation, en Suisse comme en France, admettent volontiers que les bateaux remorqués conserveront un rôle dans leur exploitation.

On en arrive donc à la conclusion que, dans le présent comme dans l'avenir, l'écluse de Bollène, puis les autres qui la suivront, verront transiter des bâtiments démunis de moyens propres de propulsion.

En conclusion, M. Ferraton estime qu'en tout état de cause, il faut donner à l'écluse de Bollène, au minimum, une longueur double de

celle prévue par la C.N.R. Nous avons appris récemment que les milieux intéressés préconisent la construction de deux écluses, une grande de 185×22 m., assurant le passage des convois, et une petite de 90×12 m., pour les automoteurs.

Relevons enfin, pour terminer, cette déclaration de M. Ferraton:

Si, débordant le cadre national, on cherche à placer le problème sur le plan européen, il faut rappeler les projets selon lesquels la France serait enfin dotée de quelques artères navigables à grand gabarit, connectées au réseau européen. Bien que ces projets n'aient pas encore été approuvés officiellement, et que leur réalisation constitue de toute façon une œuvre qui, étant donné les contingences financières, devra être étalée sur de nombreuses années, ils rallient des suffrages toujours plus nombreux, et l'on peut raisonnablement admettre qu'ils deviendront un jour une réalité. *Le Rhône ne pourra pas rester à l'écart, et il serait extrêmement regrettable qu'en donnant à ses écluses des caractéristiques non conformes aux normes européennes, on réduise à néant, dès à présent, l'espoir de faire de ce fleuve «une grande voie impériale vers nos provinces de l'Est et vers l'Europe centrale».*

Le Rhin

Bâle est en passe de retrouver, et même de dépasser, son trafic d'avant-guerre. Voici ce que nous lisons dans «*La Tribune de Genève*» du 14 janvier:

Bien qu'en décembre 1948, le trafic ait été extrêmement faible dans les ports fluviaux de Bâle (126 001 tonnes contre 233 646 tonnes pour le mois correspondant de l'année précédente) et soit resté sensiblement au-dessous du niveau atteint en novembre, l'année 1948 a été très favorable, puisqu'il a été transbordé, en tout, 2 779 266 tonnes (1 897 231 tonnes en 1947), soit seulement quelque 180 000 tonnes de moins qu'en 1937, année record... Si, en 1949, les conditions hydrologiques sont bonnes... et si les événements politiques ne viennent pas troubler les relations, on peut prévoir que le trafic dépassera 3 millions de tonnes. Eu égard à l'importance et aux avantages économiques de ce mode de transport, on ne pourrait que s'en féliciter.

Nous trouvons enfin dans «*Strom und See*» le texte de deux conférences extrêmement intéressantes, faites à l'Assemblée générale de l'*Association bâloise pour la navigation suisse* par MM. Oesterhaus, du Service fédéral des Eaux, et Gschwind, Conseiller d'Etat de Bâle-Campagne. Le premier a parlé d'Ottmarsheim, second palier du Grand Canal d'Alsace, tandis que le second a montré où en était la question des ouvrages de Birsfelden. A ce propos, mentionnons seulement qu'en première étape, on construira une écluse de 180×12 m., et qu'on établira plus tard une seconde écluse, de dimensions plus restreintes. Le premier palier en direction de l'embouchure de l'Aar et du lac de Constance ne constituera donc pas une «verrue» pour la navigation! Soulignons surtout que la question de la concession sera très facile à régler avec l'Allemagne, étant donné qu'en compensation de l'utilisation par ce pays de la totalité de l'énergie produite par la centrale d'Albbrück-Dogern, tout le courant de Birsfelden doit revenir à la Confédération. Il est donc probable que c'est dans un avenir très prochain que la première étape rhénane en direction de l'Aar sera réalisée. Sur le Rhin comme sur le Rhône, la situation évolue, et notre Association ne peut que s'en réjouir!

Ein Beispiel der Wirtschaftlichkeit der Rhone als Schiffahrtsweg

Im Jahre 1945 schätzte Herr Ing. Pingeon in seiner volkswirtschaftlichen Untersuchung zur Feststellung des etwaigen Anteiles der Rhone an dem Einfuhrverkehr der Schweiz, dass insgesamt 450 000 t Petroleum und anderen Erdöle vorteilhaft auf diesem Wege transportiert werden könnten. Nach der von der Oberzolldirektion veröffentlichten Statistik betrug im Jahre 1948 die Einfuhr von

Petroleumrückständen zu Feuerzwecken, Benzin und Benzol, Mineral-, Teer- und Harzöle aus dem Iran, aus Guyana, Venezuela, Arabien und Palästina, d. h. aus den Ländern, für welche die Rhone ganz besonders in Betracht kommt, mehr als 650 000 t, was einer Ladung von mehr als 1000 Selbstfahrern zu je 600 t entspricht.