

Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 43 (1951)
Heft: 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: 19.02.2026

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

RHÔNE - RHIN RHONE - RHEIN

No. 1 Mars 1951

Nr. 1 März 1951

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-SCHIFFFAHRTSVERBANDES

Secrétariat central de l'A.S.R.R.: Rue du Seyon 6, NEUCHÂTEL - Tél. (038) 5 42 40

Rédaction, Archives et Renseignements: Rue Petitot 8, GENÈVE - Tél. (022) 4 10 44

Où en sont les travaux d'études?

Nos membres de l'A. S. R. R. apprendront avec satisfaction que les études d'aménagement des eaux, entre le lac Léman et l'embouchure de l'Aar dans le Rhin, commencées en juillet 1948, qui comportent les plans généraux du canal transhelvétique, se poursuivent à un rythme accéléré.

Sauf circonstances imprévues, elles seront terminées en 1953, dans le délai prescrit. Les plans de secteurs importants sont déjà au point. Il ne nous est pas possible de les rendre publics avant d'être soumis et admis par les autorités compétentes qui nous subventionnent.

D'autre part, les travaux préliminaires d'une enquête économique, prévue dans l'arrêté fédéral du 16 décembre 1947, sont en cours. Nous faisons appel, pour cette enquête à la collaboration des économistes les plus notoires, capables d'analyser les échanges futurs de marchandises et les développements des industries basés sur de nouvelles conjonctures économiques prévisibles avec l'évolution du statut de l'Europe centrale qui rendra plus étroite l'interdépendance des pays.

Le rapport général sur les études techniques et économiques qui paraîtra à la fin de nos travaux, devra mettre en pleine lumière le rôle que pourrait remplir le canal transhelvétique dans notre économie nationale et d'en apprécier objectivement l'importance, sur des données réalistes.

Arthur Studer

Président central de l'A. S. R. R.

Wie weit sind die Vorarbeiten?

Wir haben die Genugtuung, unseren Mitgliedern des SRRS mitzuteilen, daß die im Juli 1948 begonnenen Studien zur Schiffbarmachung der Gewässer zwischen dem Genfersee und der Mündung der Aare in den Rhein, umfassend die generellen Pläne des Transhelvetischen Kanals, sehr rasch vorwärtsschreiten.

Wenn nichts Unvorhergesehenes eintritt, so werden sie 1953, zur vorgeschriebenen Zeit, beendet sein. Die Pläne einiger wichtiger Sektoren sind schon bereit. Es ist uns aber nicht möglich, sie bekanntzugeben, bevor sie von den subventionierenden Instanzen anerkannt und genehmigt worden sind.

Dagegen sind die Vorarbeiten für eine wirtschaftliche Untersuchung, wie im BRB vom 16. Dezember 1947 vorgesehen, in Fluß. Für diese Untersuchung gelangen wir an die angesehensten Volkswirtschaftler zur Beurteilung des zukünftigen Warenaustausches und der wahrscheinlichen Ausdehnung von Industrien als Folge der durch die Entwicklung der mitteleuropäischen Wirtschaftsstatute und der dadurch vergrößerten gegenseitigen Abhängigkeit der einzelnen Länder zu erwartenden regeren wirtschaftlichen Konjunktur.

Der Hauptbericht über die technischen und wirtschaftlichen Studien, den wir am Schluß unserer Arbeiten veröffentlichen werden, wird klar die Rolle des Transhelvetischen Kanals in unserer nationalen Volkswirtschaft zeigen und objektiv seine Bedeutung anhand der Tatsachen würdigen.

Arthur Studer, Zentralpräsident des SRRS.

Die Schweizerischen Bundesbahnen und die Schiffbarmachung des Rheins zwischen Basel und Bodensee

Wir denken, daß es unsere Leser interessieren wird, wenn wir einige Auszüge des interessanten und wertvollen Artikels des Herrn Ingenieur Hans Blattner unterbreiten, welchen wir der «Schweizerischen Bauzeitung» vom 30. Dezember 1950 entnehmen.

Es handelt sich um eine Richtigstellung, die die Eingabe des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen am 7. September 1950 an den Chef des Eidg. Post- und Eisenbahndepartementes hervorrief und nötig machte. Dieses befaßte sich mit den vermutlichen, für die SBB nachteiligen Einwirkungen der Straßentunnelprojekte Mont-Blanc und Großer St. Bernhard sowie des Projektes der Schiffbarmachung des Rheins zwischen Basel und Bodensee auf die finanziellen Ergebnisse des Bahnbetriebes und lehnte deshalb diese Projekte ab.

Der Verfasser erinnert als erstes an die Vorarbeiten zwecks Sicherung einer allfälligen schweizerischen Binnenschifffahrt, die auf gesetzlichem Wege schon stattfanden. Dem Art. 24bis der Bundesverfassung liegt das Wichtigste der Schiffbarmachung der schweizeri-

schen Gewässer zugrunde, da laut ihm die Nutzbarmachung der Wasserkräfte unter die Oberaufsicht des Bundes gestellt ist.

Weiter macht der Verfasser darauf aufmerksam, daß am 7. Juni 1930 ein Vertrag zwischen Deutschland und der Schweiz abgeschlossen wurde in bezug auf den Ausbau des Hochrheines. Art. 6 davon bestimmt, daß die Schweizerische und Deutsche Regierung darüber einig sind, daß im Zusammenhang mit der Regulierung des Rheins von Straßburg/Kehl bis Istein die Ausführung des Großschiffahrtsweges von Basel bis zum Bodensee zu erstreben ist.

Nachdem Herr Blattner auch einige ausländische Meinungen über den weiteren Ausbau der europäischen Schifffahrtswege wiedergegeben hat, lehnt er die Argumente der SBB ab und kommt zu den folgenden Schlußfolgerungen:

«1. Wir haben festgestellt, daß die Schifffahrt das älteste Verkehrsmittel der Menschheit war, dessen Bedeutung wohl im Laufe der Jahrhunderte bald ab-, bald

zunahm, je nachdem neue Transportarten aufkamen, die zu ihr in Konkurrenz traten. Sie ist berufen, neben den Bahnen eine immer größer werdende Rolle im europäischen Verkehr zu spielen.

2. Die Schweiz, die sich rühmt, die Drehscheibe des europäischen Bahn- und Straßennetzes zu bilden, kann darum unmöglich beiseite stehen, wenn es gilt, diese Funktion auch einmal im europäischen Binnenschiffahrtsnetz zu übernehmen und durch den Ausbau des Hochrheins und des Transhelvetischen Kanals Rhone, Rhein und Donau zu einer durchgehenden Wasserstraße zusammenzuschließen, auf der Nord und Süd und West und Ost friedlich ihre Waren austauschen, und Handel und Wandel durch die billigen Wasserfrachten befruchtet werden.

3. In bezug auf den Hochrhein besteht eine in einem Staatsvertrag zwischen Deutschland und der Schweiz verbriefte Verpflichtung, diese Wasserstraße, sobald die wirtschaftlichen Verhältnisse dies gestatten, für Kraftnutzungszwecke und die Schifffahrt durchgehend auszubauen. Diese Verpflichtung werden, so hoffen wir, auch die SBB anerkennen, bringen sie ihr doch nicht nur Nachteile, sondern auch Vorteile.

4. Die Einführung der Binnenschifffahrt ist eine Angelegenheit auf lange Sicht. Die Wahrung der Ausbaumöglichkeit unserer Hauptflüsse für die Schifffahrt bildet ein Stück Landesplanung. Diese Planungsarbeit bekämpfen, heißt die Binnenschifffahrt auf alle Zeiten verunmöglichen. Ein solches Vorhaben ist kurzfristig und wegen seinen volkswirtschaftlichen und politischen Auswirkungen verwerflich.

5. Eine frühzeitige loyale Zusammenarbeit zwischen den Transportorganisationen auf Schiene, Straße, Wasser und in der Luft ist heute notwendig. Diese Organisationen müssen sich auf landesplanerische Prinzipien einigen. Sie haben sich vorausschauend Rechenschaft darüber abzugeben, ob beispielsweise der Bau eines bestimmten Doppelgleises oder einer bestimmten Überlandstraße heute gerechtfertigt ist, wenn vielleicht in 20 Jahren ein Wasserweg den Transport von Massengütern übernehmen kann, der unter gewissen Bedingungen den anderen Transportmitteln wirtschaftlich überlegen ist.

6. Auch die Anhänger der schweizerischen Binnenschifffahrt haben sich immer bewußt zu bleiben, daß Aare, Rhein und Rhone nur im Hinblick auf eine europäische Binnenschifffahrt beurteilt werden dürfen und daß solche Schifffahrtsprojekte, rein lokal und national gesehen, voraussichtlich nicht auf eine gesunde wirtschaftliche Basis gestellt werden können. In dieser Erkenntnis ist ja kürzlich auch von seiten der interessierten Kantone und Schifffahrtsverbände der Beschluß gefaßt worden, Limmat und Glatt aus der Liste der schiffbar zu machenden Gewässer zu streichen.

7. Umgekehrt muß aber auch den Propagandastellen der SBB nahegelegt werden, sie möchten die Beziehungen zwischen Bahn und Schifffahrt nicht nur vom schweizerischen Standpunkt, sondern vom Gesichtspunkt einer europäischen Verkehrspolitik aus betrachten, weil nur so Trugschlüsse vermieden werden können. Das eingehende Studium der eingangs erwähnten Publikation von Georges Hersent ist den im Auftrag der SBB tätigen Journalisten deshalb sehr ans Herz zu legen.

8. Auch in der Auswertung von Statistiken wäre vermehrte Vorsicht am Platz. In der 1942 erschienenen Publikation von Dr. Erwin Steiner: «Der Transhelvetische Kanal, Illusion und Wirklichkeit» wird behauptet,

es ergäbe sich aus den Erhebungen der Dépouillements der eidg. Zollämter, daß diese Wasserstraße in den Jahren 1936 bis 1938 im günstigsten Fall einen mittleren Jahresdurchgangsverkehr von 15 297 t (!) hätte erzielen können. Demgegenüber hat die Cellulosefabrik Attisholz allein im Jahre 1946 einen Güterumschlag von gegen 300 000 t ausgewiesen, der sich in der Hauptsache aus Waren und Rohmaterialien zusammensetzt, die für den Wassertransport geeignet sind. Eine anlässlich eines Ideenwettbewerbes im Jahre 1943 in Olten und Solothurn bei Handels- und Industriefirmen durchgeführte Umfrage nach der mutmaßlichen Größe eines eventuellen Hafenumschlages in diesen beiden Städten ergab je 200 000 t/Jahr, so daß da offenbar die genannte zollamtliche Statistik nicht zutreffend beurteilt worden ist. Hoffen wir also, daß in Zukunft die Verkehrsinteressenten bei der Publikation von Zahlenmaterial alle Vorsicht walten lassen und dieses Material auch loyal untereinander austauschen, damit zuerst einmal auf schweizerischem Boden durch eine vernünftige Zusammenarbeit von Behörden, staatlichen und privaten Verkehrsinstitutionen eine Verkehrscharta geschaffen werden kann. Erst wenn bewiesen ist, daß auf nationalem Boden eine solche Übereinkunft, die je länger je dringlicher wird, verwirklicht werden kann, darf auch der Schritt zu der von Hersent geforderten europäischen Charta gewagt werden.

9. Denken wir auch daran, daß das Ausland unsere Propaganda und Gegenpropaganda mithört und daraus seine Schlüsse zieht. Die fortgesetzten und zielbewußten Bestrebungen unserer Bundesbehörden, unserem Land neue Zugänge zu den Meeren zu verschaffen und damit in einem neuen Krieg der Gefahr einer Isolierung infolge Unterbrechens solcher Verbindungen zu entgehen, werden sicher dadurch nicht erleichtert, daß ausgerechnet in kritischen Verhandlungsstadien die Bahnen ihre prinzipielle Opposition gegen jede Schifffahrt anmelden, wie das z. B. 1939 anlässlich der deutsch-schweizerischen Unterhandlungen über die Normen zu den Ausbauplänen des Hochrheins der Fall war. Wir meinen, daß auch unsere Bahnen sich in ihren Vernehmlassungen den Bedürfnissen unserer Landespolitik und unserer nationalen Wirtschaft einigermaßen anpassen sollten, um nach außen nicht den Eindruck der Zersplitterung der öffentlichen Meinung aufkommen zu lassen.

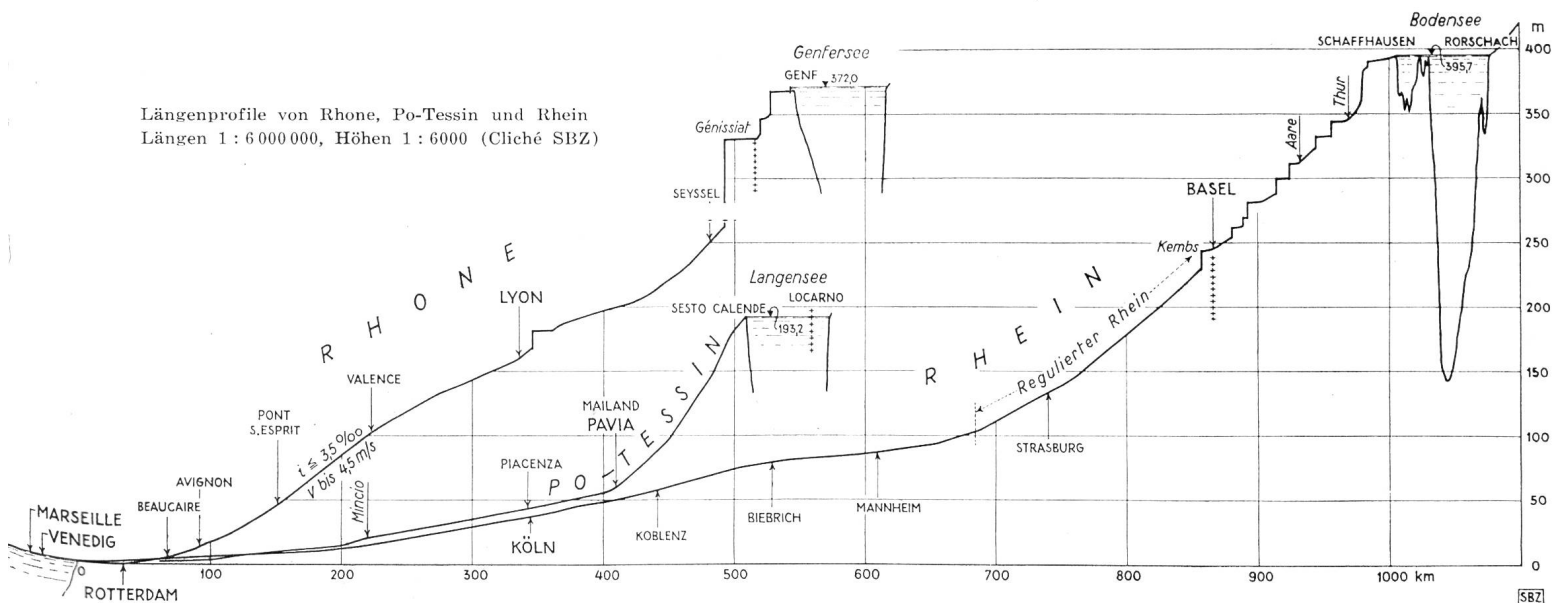
In diesem Sinne erscheint auch die neueste Anmeldung einer prinzipiellen Opposition der SBB gegen eine Hochrheinschifffahrt reichlich verspätet, betreiben wir doch schon seit Jahren eine Schiffsschleuse in Augst und bestehen doch ganz oder teilweise ausgebaute Schleusenanlagen bei den Kraftwerken in Laufenburg und Eglisau. Weiter sind kürzlich wieder 23,8 Mio Fr. für eine Schiffsschleuse in Birsfelden bewilligt worden und wir hoffen, es werde bald auch der Bau der Schleuse von Rheinfelden spruchreif werden. Wir Schweizer können es uns nicht gestatten, in dieser Sache zwei Schritte vorwärts zu tun, um dann wieder deren drei zurückzukrebsen, wenn wir nicht Gefahr laufen wollen, daß man uns nicht mehr ganz ernst nimmt und unsere ganze, jahrzehntealte Planung in diesem Sektor als nutzlos betrachtet werden muß.

Die schweizerischen Ausbaupläne des Hochrheins und des Transhelvetischen Kanals im Vergleich zu den ausländischen Projekten (wie Donau—Bodensee-Kanal, Rhein—

Neckar—Donau-Kanal, Rhein—Main—Donau-Kanal und die Wasserstraße Marseille—Lyon—Genfersee) alles andere als wirtschaftliche oder technische Utopien darstellen, wie das die SBB zu vermuten scheinen. Vielmehr sind es Projekte, deren Verwirklichung technisch keine Schwierigkeiten bieten und deren Wirtschaftlichkeit gegenüber ausländischen Anlagen deshalb günsti-

ger zu beurteilen ist, weil die Staustufen in erster Linie zur Kraftnutzung geschaffen werden müssen, während die Kraftnutzung z. B. am Main- und am Neckar-Kanal nur eine nebensächliche Angelegenheit darstellt, am Bodensee—Donau-Kanal aber überhaupt nicht in Frage kommt.»

Längenprofile von Rhone, Po-Tessin und Rhein
Längen 1 : 6 000 000, Höhen 1 : 6 000 (Cliché SBZ)



L'aménagement du Rhin entre Bâle et le lac de Constance et l'opposition des Chemins de fer fédéraux

Rappelons qu'en septembre passé, tant l'Association pour la navigation du Rhin à Constance que celle du N. E. de la Suisse pour la navigation sur le Rhin ont fermement pris position en faveur de l'exécution du projet de navigation dont le principe avait été admis par la convention germano-suisse de 1929.

Le 7 septembre 1950, le Conseil d'administration des C. F. F. adressait au chef du département fédéral des Postes et Chemins de fer un mémoire hostile à ce projet. Ce mémoire, on s'en souvient, eut un certain retentissement dans le pays tout entier. Il marquait, en effet, une égale opposition à trois projets recrutant chacun de chauds partisans d'une extrémité à l'autre du pays. Nous voulons parler des projets des tunnels routiers du Mont-Blanc, du Grand-Saint-Bernard, ainsi que de la mise en état de navigabilité du Rhin entre Bâle et le lac de Constance, dont nous nous occupons ici.

Sur quoi se fonde l'opposition résolue des C. F. F.? Sur deux arguments principaux. Selon le premier, d'ordre économique, la construction de 14 écluses sur un parcours de 140 km empêcherait le projet d'être rentable. Le second, qu'il n'est pas impertinent de croire déterminant, estime à 16 millions par an le préjudice qui serait causé au rail par la nouvelle navigation.

Le veto des C. F. F. provoque des réactions bien au delà des régions directement intéressées. Des protestations furent notamment élevées en Belgique, en Rhénanie et en Hollande. Comme on le voit, le tollé est général. Quelle influence aura cette impressionnante levée de boucliers face à l'opposition des puissants C. F. F.

sur la décision des autorités fédérales? C'est ce que nous dira un avenir peut-être prochain, le Conseil fédéral ayant été invité, par voie d'interpellation, à donner son opinion sur la question, et spécialement sur son aspect économique.

En attendant, signalons à nos lecteurs l'article documenté d'une personnalité particulièrement qualifiée, puisqu'il s'agit de M. H. Blattner, ingénieur, président de la Section Ost-Schweiz de notre Association*.

L'auteur commence par rappeler les travaux préparatoires qui ont été faits chez nous en vue d'assurer une navigation fluviale éventuelle. Les autorités fédérales, se fondant sur l'article 24^{bis} de la Constitution, prirent différents arrêtés sauvegardant clairement les droits de la future navigation.

Le Conseil fédéral n'est pas non plus resté inactif en ce qui concerne les liaisons internationales du futur réseau navigable helvétique. Il est en contact avec la France et l'Italie pour la mise en état de navigabilité du Rhône et du Tessin, afin d'assurer à la Suisse des accès à la Méditerranée. Il a conclu avec l'Allemagne un accord sur l'aménagement du haut Rhin en amont de Bâle. En conformité avec cet accord, le Service fédéral des Eaux a fait procéder, en 1937—38, à des expertises des normes techniques des travaux sur cette future voie navigable.

Puis, M. Blattner fait appel à l'autorité de spécia-

* «Die Schweizerischen Bundesbahnen und die Schiffbarmachung des Rheins zwischen Basel und Bodensee», paru dans le No 52, du 30 décembre 1950, de la «Revue polytechnique suisse».

listes étrangers qui tous mettent en évidence l'actualité de la navigation fluviale, la nécessité d'une vue d'ensemble — et non plus fragmentaire — du réseau fluvial européen et, finalement — c'est le fond même du débat — l'opportunité d'une répartition et d'une coordination harmonieuses des transports entre le rail, la route, le chaland et l'avion, par une charte internationale des transports.

M. Blattner réfute ensuite les objections des C. F. F. à l'établissement des voies navigables suisses. Lorsque les C. F. F. font observer que les frais de construction et d'entretien des voies navigables, écluses et installations portuaires seraient à la charge de la collectivité et qu'une étude économique sérieuse ne justifierait aucun de ces projets, il répond que les déficits des chemins de fer sont aussi à la charge de la communauté. Qu'en ce qui concerne le haut Rhin et l'Aar, la navigation trouve déjà des conditions idéales grâce aux biefs créés par nos usines électriques, sans qu'elle ait à recourir à aucune aide extérieure. L'acquisition de terrains, comme ce fut le cas pour les chemins de fer, est inutile puisque ces cours d'eau sont déjà propriété publique et comme telle relèvent de la Confédération et des cantons. Au surplus, un cours d'eau aménagé ne peut être directement rentable, du moment que la navigation est libre et franche de toute taxe. Les travaux d'aménagement trouvent leur justification dans les services que la navigation rend à l'ensemble de l'économie.

Si un pays a intérêt à pratiquer une politique libérale dans le domaine de la navigation, c'est bien la Suisse, privée comme elle l'est de tout accès direct à la mer, et dont une grande partie des importations bénéficie de la liberté de navigation, accordée par les pays rhénans, de la mer jusqu'à Bâle.

Ce dernier argument répond également à l'objection des C. F. F. à l'aménagement du haut Rhin sous le prétexte que l'étranger bénéficierait de travaux financés par la Suisse. La réciproque est vraie aussi! La «Revue de la Navigation Intérieure et Rhénane» relève, ajouterons-nous, «que le commerce suisse d'importation utilise de plus en plus des transports en droiture par les canaux (français) depuis la Belgique (...) jusqu'à Bâle; ces transports ne sont possibles que grâce (...) à l'absence de tout péage sur les canaux en France». (C'est nous qui soulignons, Réd.)

Rappelons pour terminer que la part incombant à la Confédération, aux cantons et aux intérêts privés, du coût des travaux sur le haut Rhin, serait de 90 à 120 millions (sur un total de 240 millions) répartis sur une période de 10 ans. La réalisation du projet permettrait d'abaisser les prix de transport de 60 % environ.

A. V.

Nouvelles brèves . . .

Avec 3.500.417 tonnes, le trafic du port de Bâle a battu en 1950 tous les records antérieurs: 2.960.265 tonnes en 1937 et 2.252.020 tonnes en 1949. La part des ports de Bâle dans le commerce extérieur suisse est de 38 %. Il est vrai que cet accroissement réjouissant est dû, en partie, aux conditions de navigation exceptionnellement favorables en 1950 et surtout aux incidences de la politique internationale qui, dès l'été, ont incité à un stockage massif.

Des économistes ont chiffré récemment à 15 millions de francs suisses le bénéfice réalisé pendant l'année

1950 par l'économie suisse du fait de la concurrence acharnée que se livrent les armements helvétiques et étrangers dans le trafic suisse. («Revue de la Navigation Intérieure et Rhénane»).

Une exposition de containers aura lieu en avril à Zurich. L'accent sera spécialement mis sur leur emploi dans la navigation fluviale et maritime.

Au Salon Nautique international de l'automne dernier, à Paris, un panneau remarqué disait: «Si l'on achevait enfin le canal du Nord, le prix du transport de la tonne de charbon du Nord à Paris serait abaissé de 30 %». Cette vérité première pourrait être transposée chez nous et tout de même rester... vraie. Qu'en pensez-vous?

Le pétrole, le Port de Lavéra et le Rhône

«Les Nouvelles de Marseille» annonçaient récemment l'arrivée au Port pétrolier de Lavéra (annexe de celui de Marseille) du «PALMYRE», un des plus gros tankers actuellement à flot: 31.400 t de déplacement, 176 m de long, 22,50 m de large et 12,50 m de creux. C'est la première fois qu'accède à Port-de-Bouc un navire d'aussi fort tonnage, qui a été reçu à l'un des deux sea-lines provisoires, en attendant que soit disponible, pour la fin de cette année, le premier môle du Port pétrolier. L'arrivée à Lavéra d'un bateau ayant un tel tirant d'eau prouve l'avancement des travaux de dérochage de la passe de Port-de-Bouc, dont l'approfondissement sera ultérieurement porté à 36 pieds, correspondant au tirant d'eau actuellement en cours de réalisation dans le canal de Suez.

Les importations du Port de Marseille en 1950, avec 7.319.576 tonnes, sont en augmentation de 9 % par rapport à 1938, à cause surtout de l'accroissement considérable des arrivées d'hydrocarbures. Quant aux exportations, avec près de 4 millions de tonnes, elles ont marqué une augmentation de 46 % (toujours par rapport à 1938) grâce notamment aux hydrocarbures (+ 43 %), aux céréales (+ 160 %), aux métaux non ferreux (+ 154 %) et aux huiles végétales (+ 136 %). Il est intéressant de rappeler à ce propos, que ce sont précisément les céréales, les hydrocarbures et les charbons et métaux qui constitueraient les $\frac{3}{4}$ du trafic probable du futur port fluvial de Genève d'après les estimations les plus sérieuses, qui évaluent le trafic total à 2 millions de tonnes.

Après cinq automoteurs pour marchandises générales, deux nouveaux bateaux-citernes vont prochainement enrichir la flotte française du Rhône. Deux autres unités compléteront vraisemblablement plus tard cette série. Les deux tankers rhodaniens auront les dimensions respectables de $78 \times 7,50 \times 2,30$ m. Quand les verrons-nous à Genève?

Association genevoise pour la navigation fluviale

Nous remercions vivement ceux de nos membres qui ont pris à cœur de s'acquitter de leur cotisation pour l'année 1951. A ceux qui ne l'ont pas encore fait, le Secrétariat se permet de rappeler que la cotisation individuelle minimum a été portée, dès cette année, à Fr. 6.—. En payant leur cotisation sans tarder davantage nos membres s'épargneront le désagrément d'un remboursement et ils nous éviteront un surcroît de travail. Merci!