

Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 44 (1952)
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: 19.04.2026

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

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 Petitot 8, GENÈVE - Tél. (022) 410 44
Rédaction, Archives et Renseignements: Rue Petitot 8, GENÈVE - Tél. (022) 410 44

Zum Rheinausbau Basel—Bodensee

Dr. H. Krucker

Die Auseinandersetzungen, die Befürworter und Gegner des Projektes Rheinau scharf geschieden haben, erregen die öffentliche Meinung in verschiedenen Kantonen. Man darf sich nicht täuschen, eine Rheinau ablehnende Entscheidung würde nicht nur die Schifffahrtspläne auf dem Oberrhein vernichten, sondern durch den Auftrieb, den die grundsätzlichen Gegner jeder Schifffahrt dadurch erhielten, auch die Erstellung des Transhelvetischen Kana's ernstlich gefährden. Einzelne sentimentale Argumente, unter dem Vorwand des Naturschutzes vorgebracht, lassen darüber keinen Zweifel.

Wir sind Herrn Dr. Krucker sehr dankbar für seinen außerordentlich interessanten Artikel, den wir in der nächsten Nummer in französischer Übersetzung bringen wollen. (Red.)

I.

Das Zustandekommen der Rheinschifffahrt von Basel nach Brugg und zum Bodensee ist von drei Faktoren abhängig: Vom Bau der noch fehlenden Rheinkraftwerke Rheinfelden (Umbau), Säckingen, Koblenz und Schaffhausen, vom Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens der Wasserstraße und von der Frage, ob eine angemessene Mitwirkung Deutschlands und Österreichs erwartet werden darf und wie der Kostenverteiler zwischen den drei Staaten aussehen soll.

Zum ersten Punkt ist zu sagen, daß die Konzessionsgesuche für den Bau der erwähnten Rheinkraftwerke, mit Ausnahme Schaffhausen, den Behörden eingereicht und daß die Verhandlungen darüber zu führen sind. In dem 1929 mit Deutschland abgeschlossenen Staatsvertrag über die Rheinregulierung Straßburg—Basel hat sich die Schweiz verpflichtet, die Verhandlungen betreffend die Erteilung neuer Konzessionen für Rheinkraftwerke oberhalb Basel zu beschleunigen und die Ausführung neuer Werke zu erleichtern, insbesondere auch durch Bewilligung der Ausfuhr für schweizerische Kraftanteile, die sie vorderhand selbst nicht benötigt. Die beabsichtigte nachträgliche Verhinderung des Kraftwerkes Rheinau durch Natur- und Heimatschutz stünde ebenso in Widerspruch zu den eingegangenen Verpflichtungen, wie die angedrohte Initiative auf Entzug der bundesrätlichen Kompetenzen zur Erteilung von Konzessionen für Wasserkraftnutzung an Grenzgewässern.

Die Erstellung des Kraftwerkes Schaffhausen wird eine schweizerische Angelegenheit sein; dagegen sind Rheinfelden, Säckingen, Koblenz zwischenstaatliche Kraftwerkpläne. An der vorgesehenen Stromerzeugung wird Deutschland jährlich mit rund 500 Mio kWh beteiligt sein, welche Produktion ungefähr gleich groß ist, wie die mittlere Jahresproduktion der sämtlichen 26 schon ausgeführten und noch geplanten Neckarkraftwerke. In Deutschland herrscht größter Energiebedarf.

Le débat qui met aux prises partisans et adversaires du projet de Rheinau passionne l'opinion publique de plusieurs cantons. Qu'on ne s'y trompe pas, une décision hostile à Rheinau pourrait non seulement réduire à néant les projets de navigation sur le haut Rhin, mais risquerait de compromettre gravement la création du canal transhelvétique, par l'encouragement qu'elle apporterait aux adversaires de tout aménagement fluvial. L'usage de certains arguments sentimentaux, sous couvert de protection de la nature, ne peut laisser aucun doute à cet égard.

Nous remercions vivement M. Krucker pour son très intéressant article dont nous donnerons une traduction dans notre prochain bulletin. (Red.)

Die Schwierigkeiten des Weiterausbaues der Hochrheinwasserkräfte liegen also nicht auf energiewirtschaftlichem Gebiete. Sie sind in einem andern Umstande begründet, nämlich darin, daß es Deutschland durch die Besetzungsmächte immer noch nicht möglich gemacht ist, seinen auf gemeinsamem Bau und Betrieb der Rheinkraftwerke und aus den Stromlieferungen der Schweiz nach Deutschland entstandenen finanziellen Verpflichtungen, rückwirkend auf 1945, gebührend nachzukommen. Solange eine befriedigende Regelung des Finanztransfers für die Grenzkraftwerke fehlt, wird sich schweizerisches Kapital gegenüber Neubauten am Rhein reserviert verhalten. Die Verunmöglichung des Baufortschrittes am Hochrhein widerspricht den hohen Postulaten des europäischen Wiederaufbaues, der Produktionssteigerung und der Zusammenarbeit der in ihrer Schwäche und ihrer Stärke mehr als je aufeinander angewiesenen westeuropäischen Länder.

Das zweite Erfordernis ist der volkswirtschaftliche Nachweis der Wasserstraße. Daran ist schon viel gearbeitet worden. Allgemein ist zu sagen — und das hat auch für den transhelvetischen Kanal Gültigkeit —, daß solche Untersuchungen eine zeitraubende Sammelarbeit von nützlichen Hinweisen, zutreffenden Überlegungen und sicheren Erkenntnissen darstellen. Solche Arbeiten können kaum innert weniger Monate erledigt werden. Daß die aufzuwendenden Kapitalien in einem annehmbaren Verhältnis zu dem zu erwartenden volkswirtschaftlichen Nutzen stehen sollten, liegt ebenso auf der Hand, wie die Tatsache, daß man nicht einfach die durch Teuerungen in die Höhe getriebenen Baukosten, losgelöst von allen andern Wirtschaftsfaktoren, zum Ausgangspunkt der Beurteilung machen darf. Die Beurteilung des Nutzens neuer Wasserstraßen hängt vollständig ab vom Ausmaß der Bedeutung, das man, im Rahmen der wünschenswerten wirtschaftlichen Entwicklung, der Verschiebung gewisser Verkehrsquantitäten

von Eisenbahnen und Häfen auf andere, billiger verfrachtende, Verkehrsmittel und weiter stromaufwärtsgelegene Umschlagsplätze zusprechen will. Für Teile der Nordschweiz und für die ganze Ostschweiz ist es erwiesen, daß das vorhandene wirtschaftliche Manko in erster Linie die Folge bisher ungünstiger Verkehrslage ist. Heute ist das eidg. Amt für Wasserwirtschaft mit der Bereinigung des volkswirtschaftlichen Nachweises beschäftigt, wobei eine so umfassende und so grundsätzliche Arbeit geleistet wird, daß sie ohne Zweifel auch den späteren Erwägungen um den transhelvetischen Kanal zugute kommen kann.

Als dritte Voraussetzung des Fortschrittes in der Schifffahrt oberhalb Basel haben wir die genügende finanzielle Leistungsfähigkeit und Mitwirkung Deutschlands und Österreichs genannt. Festzustellen ist vorerst, daß es sich sowohl im Kraftwerkbau, wie in der Schifffahrt um durchaus produktive Aufgaben und Anlagen handelt, für welche die notwendigen Mittel immer noch am ehesten zu haben sind. Wie es sich am Neckar und Main erwiesen hat, besteht in Deutschland viel mehr Neigung als in der Schweiz dazu, das Ertragnis aus der Wasserkraftnutzung auch dem Ausbau der Schifffahrt zuzuwenden. Ferner ist anzunehmen, daß es einem neugeordneten demokratischen und arbeitsfreudigen Westdeutschland nicht an ausländischer Finanzhilfe fehlen wird. Möglichkeiten solcher Art bieten sich auch über die Weltbank. Die Frage, ob sich Deutschland und Österreich am Ausbau beteiligen können, scheint somit wenig aktuell. Auch daran sei erinnert, daß sich die Schweiz in früheren Jahrzehnten selber führend am wirtschaftlichen Aufbau Süddeutschlands beteiligt hat.

II.

Nach lange und sorgfältig erwogenem bundesrätlichem Entscheid ist im Januar mit dem Bau des 7 km unterhalb des Rheinfalltes gelegenen Kraftwerkes von Rheinau *begonnen* worden. Wider Erwarten haben aber die aufgeregten, von Natur- und Heimatschutz gegen diesen Kraftwerkbau geschürten Aktionen noch nicht aufgehört. Unterstützt von den Gegnern der Schifffahrt oberhalb Basel, geht das Bestreben des Naturschutzes dahin, nicht nur Rheinau zu verunmöglichen und Bau-einstellung zu erwirken, sondern den ganzen 12 km langen Stromabschnitt von der Thurmündung bis oberhalb des Rheinfalls unter Bauverbot zu stellen und ihn derart aus dem bisherigen Gesamtprogramme der Schifffahrt zum Bodensee auszuschalten. Was das heißt, mag

man sich vorstellen, wenn man sich die Konsequenzen für die künftige Rhoneschifffahrt nach Genf überlegt, die daraus entstehen müßten, wenn Frankreich die Perte du Rhône als unantastbar erklärt hätte. Der Kampf um die Verwirklichung der Stufe Rheinau hat in bezug auf das Zustandekommen der Schifffahrt zum Bodensee geradezu symbolische Bedeutung gewonnen, was es auch mit sich brachte, daß die Ostschweiz den Naturschutzbegehren bei Rheinau nicht zustimmte.

Die Naturschutzkreise sehen zu schwarz. Der Rheinfall bleibt in voller Wasserführung und Sturzhöhe unverändert. Im Winter wird das bisherige, unschöne nackte Kiesufer aufweisende Rheinfallbecken durch den Einstau von Rheinau her so gefüllt sein, wie es heute zu jedermanns Freude im Sommer der Fall ist. Bei Mittelwasserständen von 400 m³/s Wasserführung wird der Stau im Rheinfallbecken etwa 15 cm ausmachen; bei 450 m³/s und darüber bleiben die Verhältnisse im Rheinfallbecken so wie sie heute sind. Die tiefe steilufige Einbettung des kaum zugänglichen Stromes zwischen Rheinfall und Rheinau wird durch den Stau verringert werden. Irgend ein anderer landschaftlicher Eingriff findet nicht statt.

Bei Rheinau ist das Landschaftsbild von einer großen und schönen Stromschlaufe beherrscht, innerhalb welcher Kloster (heute Irrenanstalt) und Dorf Rheinau gelegen sind. Die Stromschlaufe Rheinau bleibt dadurch erhalten, daß zwei Hilfswehre mit niedrigem Stau in die Schlaufe eingebaut werden. Durch genügenden Wasserzufluß wird die Wassererneuerung in diesen Hilfsstauen derart lebhaft gehalten, daß von einer Stagnierung und Versumpfung der Schlaufe Rheinau keine Rede sein kann. Es ist tief bedauerlich, daß in der Kampagne um Rheinau der Bevölkerung Gefahren vorgemacht wurden, die gar nicht bestehen. Den Bundesbehörden und den Kantonsregierungen von Zürich und Schaffhausen ist heute dafür zu danken, daß sie einer vorwiegend gefühlsmäßigen mit wenig wirklichen Gründen kämpfenden Opposition nicht nachgeben und daß sie es nicht gestatten, legale Regierungsbeschlüsse umzustürzen und wirtschaftlich wichtigste Ansprüche und notwendige Rücksichtnahmen gegenüber dem Ausland außer Kurs zu setzen, um dafür einseitigen übertriebenen Naturschutzbegehren zu dienen. Wenn einmal gebaut, werden die Anlagen bei Rheinau zeigen, daß die ganze Opposition zu weit gegangen ist, und daß eine Beruhigung der Bevölkerung geschaffen wurde, die man nachher nicht mehr verstehen können wird.

La reconstruction des ponts de l'île à Genève et la navigation

Comme le savent nos lecteurs, la loi française du 27 mai 1921, approuvant le programme des travaux d'aménagement du Rhône «au triple point de vue», comporte un article (art. 10) qui suspend l'exécution des travaux ayant directement trait à la navigation sur le Rhône (écluses, dérivations navigables, etc.) entre Seyssel et la frontière suisse, jusqu'à ce que la capacité d'emmagasinement du lac Léman ait été améliorée de manière à satisfaire les exigences françaises.

Les normes de la capacité d'emmagasinement du lac, ainsi que du débit du Rhône à Genève, doivent être fixées par la Commission franco-suisse qui a été saisie, en 1948, de propositions suisses auxquelles la France n'a pas encore répondu.

Il est intéressant de relever que les autorités genevoises, en attendant la réunion de la Commission, ne perdent pas une occasion d'augmenter la capacité de débit du Rhône par des travaux appropriés qui s'inscrivent dans le cadre de travaux publics plus vastes.

Rappelons qu'avant la guerre, lors de l'arasement des constructions vétustes comprises entre la rue du Temple et l'ancien quai du Seujet (devenu quai Turretini), il a été procédé à une rectification de la berge, augmentant ainsi la largeur du bras droit du fleuve à cet endroit.

Aujourd'hui, les ponts de l'île, dont la solidité laissait à désirer, vont être reconstruits, au cours de travaux effectués en deux étapes de manière à apporter

le minimum d'entraves à la circulation. L'automne passé, ont été commencés les travaux de réfection des ponts côté amont, ils seront achevés au début de l'été. Les travaux de reconstruction côté aval seront exécutés l'hiver prochain. Sur le bras droit du fleuve, le tablier du pont sera soutenu par une pile centrale unique offrant un moindre obstacle à l'écoulement des eaux que les 2 rangées actuelles de piles biaises. Mais on ne se borne pas à cette nécessaire reconstruction des ponts, le département des Travaux publics fait procéder, par la même occasion, à la correction du lit du fleuve par la destruction de redans encombrants, ainsi qu'à l'établissement, 2,50 m plus profondément que les anciennes, des fondations de la nouvelle pile du pont, en vue de dragages ultérieurs du lit du Rhône. Lorsque ces dragages seront effectués, les fondations des murs des quais seront reprises en sous œuvre par la même occasion.

Une fois ces travaux achevés, dragages inclus, le débit maximum du Rhône, qui est actuellement d'environ 500 m³/s, pourra être de 800 m³/s. Cette nouvelle capacité d'écoulement devrait suffire à faire face à une augmentation d'amplitude des niveaux du lac portée à 1,20 m, compte tenu d'un débit de l'Arve de 75 m³/s.

Cette très sensible amélioration du débit du Rhône, dont les possibilités maximum seront ainsi augmentées d'environ 60 %, doit donner satisfaction aux usines hydro-électriques françaises déjà existantes ou encore à construire. N'oublions pas non plus ses heureuses incidences sur la navigation, qui se traduiront non seulement par la réduction — si ce n'est la suppression — des périodes de chômage pendant l'étiage (en hiver pour le Rhône), mais encore par une possibilité d'utilisation optimum de la capacité de charge des chalands par l'augmentation du tirant d'eau, d'où une diminution sensible des frais d'exploitation.

Comme on le voit, les autorités genevoises, avec une constance digne d'éloges, n'hésitent pas à entreprendre et à mener à chef les travaux de correction de l'émissaire du lac. Cette sage politique permettra de satisfaire dans le plus bref délai les vœux français dès qu'un accord franco-suisse sera intervenu. Précisons cependant que jusqu'à cette date, que nous souhaitons prochaine, le débit du Rhône n'augmentera pas et restera fixé en fonction des normes admises par la convention intercantonale de 1884.

A. V.

La Chambre de Commerce de Marseille et l'aménagement du Rhône

Avec une constance à laquelle nous sommes pressés de rendre hommage, M. Rastoin, président sortant de la Chambre de Commerce de Marseille, a exprimé le désir de sa Compagnie Consulaire, de voir enfin aboutir les travaux en suspens de la Commission franco-suisse et se poursuivre l'aménagement du Rhône en voie navigable jusqu'au lac Léman.

Lors d'une manifestation en septembre dernier, M. Rastoin, exposant à ses auditeurs les principaux problèmes économiques qui se posent dans la région de Marseille, citait en premier lieu «l'achèvement de la jonction de Marseille avec le Rhône et l'aménagement du fleuve à la navigation entre Lyon et Genève».

Au lendemain de l'assemblée générale de notre Association, à laquelle assistait son président, en novembre dernier, la Chambre de Commerce de Marseille émettait le vœu suivant :

«Considérant les difficultés que rencontre l'aménagement de la voie navigable du Rhône et qui paraissent dues, notamment, à une méconnaissance des avantages que procurerait la réalisation de cet aménagement ;

Considérant qu'il conviendrait que la Suisse accepte, dès maintenant, une utilisation plus large du lac Léman pour la régularisation du débit du Rhône, en contrepartie des dépenses déjà consenties par la France pour l'aménagement de Génissiat, Seyssel et Donzère-Mondragon ;

Considérant qu'en raison des projets, actuellement à l'étude, d'un large aménagement des voies navigables de l'Europe centrale et de l'Ouest, il conviendrait que la France et la Suisse, dans le cadre de ce programme, prennent en considération la réalisation de la voie navigable Rhône-Rhin à travers le territoire suisse ; *émet le vœu :*

Que les gouvernements français et suisse prennent, sans retard, les décisions de principe nécessaires à la réalisation de cette œuvre, qui assurera la jonction par

voie navigable de la Méditerranée à l'Europe centrale, afin que la Commission franco-suisse pour l'aménagement du lac Léman et du Rhône puisse se réunir au plus tôt pour mettre au point une convention franco-suisse qui fixera notamment les modalités d'exécution et d'exploitation de l'ensemble des ouvrages de navigation.»

La Chambre de Commerce de Marseille a raison d'inclure l'aménagement du Rhône dans le programme général de l'aménagement des voies navigables de l'Europe occidentale. Notons cependant que le second «considérant» est quelque peu excessif et qu'il est difficile d'admettre que la Suisse devrait, «dès maintenant» c'est-à-dire avant tout droit à la navigation que lui donnerait une convention, accorder une utilisation plus large des eaux du lac, en contrepartie de dépenses pour des aménagements qui, pour le moment du moins, ne la concernent pas et dont la France profite seule. En effet, les magnifiques ouvrages de Génissiat et de Seyssel ne sont équipés que pour la production d'électricité, la construction des écluses pour le franchissement de ces barrages étant remise à plus tard, précisément quand sera signée une convention franco-suisse. Quant à la remarquable écluse de Bollène, en voie d'achèvement entre Donzère et Mondragon, elle sera au service de la navigation existante sur le bas Rhône, jusqu'à Lyon. Ces grandioses réalisations doivent donc avant tout procurer à la France de nouvelles sources d'électricité et assurer la navigation sur le bas Rhône. Pour le moment, hélas, la navigation sur le haut Rhône n'en tire aucun profit. Or, c'est là justement ce qui intéresse notre pays.

Dans son exposé liminaire, M. Rastoin cite l'opinion de certains adversaires français «de l'aménagement de la voie navigable du Rhône (qui) s'appuient sur le fait qu'une voie qui se terminerait à Verbois, à une quinzaine de kilomètres à l'aval de Genève, comme l'envisagent volontiers certains de nos amis suisses, ne saurait, même dans l'avenir, présenter un trafic suffisant

pour justifier la construction, aux frais de notre pays, de la voie navigable du haut Rhône.

Voilà bien une affirmation qui a la vie dure! Rappelons donc, entre autres, que les Autorités genevoises ont patronné et subventionné un concours d'idées organisé par l'Association genevoise pour la navigation fluviale, dont le but était précisément de déterminer le meilleur tracé de la voie navigable entre le Rhône et le lac Léman. Qu'une solution satisfaisante n'ait pas encore été trouvée, n'infirme en rien la volonté clairement manifestée de permettre à la future navigation de poursuivre sa route au-delà de Genève. Depuis lors, l'Association genevoise pour la navigation fluviale a montré à plusieurs reprises et sans équivoque possible, qu'elle adhérerait au programme de l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin, dont elle est une section. Programme qui tient tout entier dans le nom de l'Association suisse.

Le port de Marseille a tout intérêt non seulement à conserver mais à étendre sa zone d'influence. Or l'unique moyen pour y parvenir en direction de la Suisse et de l'Europe centrale est d'aménager le Rhône, condition de sa liaison au Rhin, sans se laisser arrêter par l'hypothétique danger de voir se produire des inversions

de courant au profit des ports et des centres industriels du Nord. Ainsi que le remarque M. Rastoin, «l'ouverture de voies de communication forcément praticables dans les deux sens, ne peut se séparer d'un risque de ce genre. Mais un trafic accru est le plus souvent générateur de richesses sur tout son parcours, et le danger évoqué, paraît être de ceux qu'il convient d'accepter». Ce risque, qu'il vaut la peine de courir, sera du reste bien diminué par le potentiel industriel de la région rhodanienne que rend possible l'existence de puissantes sources d'énergie électrique ainsi que l'essor prodigieux des raffineries de Berre et des industries connexes.

Ce bref aperçu de légères divergences d'opinions rend plus sensible encore l'urgente nécessité de mettre sur pied une convention franco-suisse donnant un statut juridique à la navigation sur le Rhône et réglant les modalités financières et techniques de l'aménagement du fleuve. Faire d'une question technique accessoire (l'augmentation du débit du Rhône) — comme le veut la loi de 1921 — la condition d'un accord d'ordre général, c'est aborder le problème par le mauvais bout et courir le risque de voir différée longtemps encore une solution avantageuse pour les deux pays. A. V.

En quelques lignes . . .

L'importance du transit à destination de la Suisse par le port de Marseille subit un sérieux fléchissement: ce trafic dépassait 90 000 t en 1938, s'élevait à près de 75 000 t en 1949, pour n'atteindre en 1950 que 46 000 t. La baisse est spécialement sensible pour les hydrocarbures qui de 3900 t en 1949, chutent à zéro en 1950. Voilà pourtant un produit, dont le rôle va croissant dans l'économie moderne, en provenance du Moyen-Orient et qu'il serait naturel de recevoir par Marseille . . . mais il faudrait que les automoteurs pétroliers puissent remonter le Rhône jusqu'en Suisse!

*

Ainsi que le savent nos lecteurs, les ports de Bâle, pulvérisant leur précédent record, ont enregistré pour 1951, un trafic total de plus de 4,5 millions de tonnes. Bâle se classe ainsi 3^e port rhénan sur une liste de 16 ports échelonnés jusqu'à la frontière germano-hollandaise. Bâle n'est précédé que par l'important complexe de Duisbourg-Ruhrort, qui en dépassant 10 millions de tonnes tend à retrouver son importance d'avant-guerre, et Strasbourg, qui a enregistré environ 6 millions de tonnes.

*

Nous livrons les 2 paragraphes ci-dessus à la méditation de nos lecteurs, persuadés qu'ils en tireront les mêmes conclusions que nous: la voie navigable est d'un

prix imbattable et l'aménagement du Rhône est une nécessité vitale.

*

La Shell vient d'inaugurer à Berre une nouvelle unité de distillerie qui pourra traiter à elle seule 9000 t de pétrole brut par jour. Ce nouveau «Topping», le plus important de l'Europe occidentale, permettra de porter la puissance de raffinage de Shell-Berre à 3 millions de tonnes par an.

*

Le futur trafic de remonte entre Bâle et le lac de Constance est estimé à 2,5 millions de tonnes par an et le prix net du transport par chaland sur cette même distance, 140 km, est évalué à Fr. 5.— la tonne.

Association genevoise pour la navigation fluviale

Nous remercions vivement nos membres qui se sont acquittés de leur cotisation pour 1952. 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!

ATTENTION!

Le **Comité Central** de l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin a été transféré à la Section genevoise le 15 février 1952.

Le nouveau **président central**, élu pour une période de quatre ans, est M. Edmond **Pigeon**, ingénieur-conseil, 6, boulevard du Théâtre, à Genève.

Prière d'adresser la correspondance au **secrétariat central**, 8, rue Petitot, Genève.

Tél. (022) 4 10 44. Compte de chèque postal I 3312.

ACHTUNG!

Das **Zentralkomitee** des Schweizerischen Rhone—Rhein-Schiffahrtsverbandes wurde mit 15. Februar 1952 der Genfer **Sektion** übertragen.

Der neue **Zentral-Präsident**, gewählt für eine Amtsdauer von vier Jahren, ist **Edmond Pigeon**, ing.-cons., 6, boulevard du Théâtre, Genève.

Korrespondenzen sind an das **Zentralsekretariat** zu richten, 8, rue Petitot, Genève.

Telephon (022) 4 10 44. Postcheckkonto I 3312.