

Le Rhin

Objektyp: **Group**

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

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

Heft 3

PDF erstellt am: **17.08.2024**

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.

Le Rhin

A. Idées générales

Le Rhin est un grand fleuve, moins par sa longueur (1298 km.), son débit, son domaine, que par son *utilité*. Son utilité tient à sa situation :

- a) Il relie la mer du Nord à la Méditerranée, les Alpes à la plaine.
- b) Il parcourt des *régions riches* en matières premières, houille et fer surtout.
- c) Dans sa partie navigable, il a toujours des eaux abondantes : fonte de neiges au printemps et en été, pluies d'automne et d'hiver dans la partie inférieure.
- d) Il débouche dans la Mer du Nord, la plus libre et la plus commerçante, formant un vaste estuaire, en face de Londres et de la Tamise.

Le Rhin est le plus parfait, le plus utile, des fleuves d'Europe.

B. Son cours — Grandes lignes

- I. Il naît au centre des Alpes, en trois rameaux bondissants : le Rhin antérieur, le Rhin moyen et le Rhin postérieur.
- II. Dans une vallée sauvage, il se dirige vers l'est jusqu'à Coire.
- III. A Coire, il prend la direction du nord et forme la riche plaine du Rheintal.
- IV. Il emplit le lac de Constance, puis coulant vers l'ouest, marque la frontière de la Suisse. Il s'illustre par la chute célèbre de Schaffhouse.
- V. A Bâle, il quitte la Suisse et traverse la plaine d'Alsace. Il est grossi par l'III, le Neckar et le Main.
- VI. A Mayence, il longe d'abord la chaîne du Taunus, puis, à partir de Bingen, s'y creuse une gorge de 80 km. (Trouée héroïque).
- VII. Après avoir franchi le défilé, à Coblençe, il reçoit la Moselle et entre dans la vaste plaine du Nord, riche en mines : la Ruhr.
- VIII. Il pénètre enfin en Hollande, où il se divise en deux bras (Leck au nord et Waal au sud) avant d'entrer dans la mer du Nord.

Sa naissance

Le Rhin a donc trois sources principales :

- a) le Rhin antérieur

- b) le Rhin moyen
- c) le Rhin postérieur.

Le Rhin antérieur, considéré comme la véritable source du Rhin, sort du lac Toma, près du col de l'Oberalp, à 2350 m. d'altitude, entre des monts géants, cuirassés de glace. Il n'est qu'un ruisseau qui bondit sur les cailloux dans une contrée sévère ; puis il traverse des pâturages où, dans de ravissants paysages, s'égrènent des étables. L'été, son murmure est agrémenté par le carillon des sonnailles.

Bientôt, en écumant, il descend les vallées de Tschamut et de Selva où, entre 1500 et 1700 m., on trouve plusieurs groupes de chalets qu'habitent toute l'année de vaillants montagnards qui, avec leurs bestiaux, dérobent aux rocailles quelque maigre pâture. Ces hameaux sont parmi les plus élevés d'Europe.

Ensuite, à 1400 m., l'enfant Rhin ronge le fond d'un cirque majestueux dont le centre, Sedrun, est un vrai paradis, l'été comme l'hiver.

Au nord et au sud, de nombreux ruisselets le rejoignent et il dégringole bruyamment jusqu'à un nouveau cirque : celui de Disentis, bourgade ensoleillée que domine une célèbre Abbaye de Bénédictins, fondée en 614.

Ici, le **Rhin moyen** qui descend du Luckmanier par des gorges sauvages, vient grossir le jeune fleuve. Tandis qu'au nord la montagne se dresse, abrupte, des vallons plus riants s'ouvrent au sud. L'un fut creusé par la Rabiusa qui nous conduit à la Greina et au Tessin. La vallée du Rhin est belle. Des ponts audacieux la franchissent ; et la route nous amène à Truns, où jadis, sous un érable, fut jurée l'alliance des trois ligues grisonnes (1424). Une charmante chapelle perpétue le souvenir de cet événement. Nous sommes ici à 1000 m.

Nous descendons alors à 700 m., en laissant au nord la terrasse sur laquelle se dresse Brigels, sis au bord d'un plateau, vers le bassin dit de la Gruob et qu'occupe la ville antique d'Illanz (ou Glion), la seule ville romanche du globe.

Région fertile et ensoleillée, au confluent de la sauvage Glenner aux eaux noires qui creusa la vallée de Lugnez, émaillée de villages accueillants. Ceux du bas se cachent dans leurs vergers, tandis que ceux du haut, où l'on sème le froment et le seigle, sont protégés de la bise par de sombres forêts de sapins et des monts formidables.

Dans les temps préhistoriques, un extraordinaire cataclysme bouleversa cette région. Tout le flanc des Alpes de Glaris glissa jusqu'au Rhin, formant la vaste terrasse de Flims et barrant le fleuve. Mais le torrent, déjà gaillard, s'est frayé une issue dans le fabuleux chaos produit par l'éboulement de la montagne. Après avoir creusé une longue et profonde gorge, il débouche dans un cirque immense : celui de Reichnau. Il y reçoit le Rhin postérieur et le volume de ses flots double alors.

Rhin postérieur. Non moins romantique a été la jeunesse de ce troisième frère. Né au pied des glaciers du Rheinwaldhorn, à 2216 m. d'altitude, il s'est d'abord creusé une vallée orientée vers l'est sur un parcours de 25 km. et qui se termine à la Rofna, à 1340 m. Il a traversé d'abord une gorge profonde, dont la partie la plus sombre est appelée Hölle, c'est-à-dire Enfer. Son cours tumultueux, parsemé de dépôts de sables et de galets, forme plusieurs bras. Les villages s'agrippent aux pentes lumineuses, entre 1400 et 1600 m. A cette altitude, les hivers sont rudes ; mais, au-dessus de la zone des brouillards, le bleu du ciel s'harmonise à la blancheur éblouissante des pentes enneigées.

Grâce au col du San Bernardino, mais surtout à celui du Splügen, cette vallée mit en relations les peuples germaniques et latins. Les marchands et les soldats de Rome y passèrent aux premiers siècles de l'ère chrétienne. Ils osèrent s'engager dans le sauvage défilé de la Rofna, où le Rhin aiguille subitement son cours impétueux vers le nord. Le fleuve y fait plusieurs cascades dont l'une a 20 m. de hauteur. Il y coule au pied de parois de rochers déchirés, surmontées de forêts de sapins. Quand, après deux heures de marche, on ressort de la gorge, on est descendu de 300 m. On se trouve alors dans la riante vallée de Schams, au centre de laquelle est situé l'important village de Andeer.

Voici que la vallée se resserre étrangement et l'on pénètre dans le grandiose et lugubre défilé de la « voie maudite », la Via Mala. Ce nom n'évoque-t-il pas les dangers qu'on courait en la traversant et la crainte superstitieuse qu'elle a inspirée ?

Ce sont des parois rocheuses, hautes de 300 à 500 m., uniquement creusées par l'eau depuis les âges les plus reculés. On franchit un premier pont, le plus élevé. Un énorme rocher, telle une chaire prodigieuse, surplombe la route. Puis ce sont des falaises entrecoupées de têtes rocheuses, de terrasses, de corniches couronnées de pins et de mélèzes. C'est la partie la plus grandiose de la Via Mala.

On traverse maintenant le deuxième pont, hardi et élevé, jeté sur un gouffre de 100 m. La route, à flanc du rocher, descend vers le troisième pont à 60 m. au-dessus de l'eau et, par un coude brusque, serpente dans une fissure étroite. On parvient alors à un tunnel de 60 m., appelé le « Trou perdu », avant de déboucher à l'extrémité du Domleschg.

Cette route audacieuse, longue de 2,5 km., a été construite en 1822. Mais un autre chemin passait jadis en dessus du défilé ; il datait de 1473. Quant aux Romains, ils avaient contourné la gorge en cheminant beaucoup plus haut sur le flanc des montagnes de la rive gauche.

Lorsqu'on a réussi à traverser sans incident cette voie maudite témoin de tant d'accidents et de sombres drames, on se trouve à nou-

veau dans une large vallée dont le flanc ouest s'élève régulièrement et sans terrasses jusqu'au faite de la chaîne.

Le Rhin postérieur, grossi de la Landwasser, de l'Albula et de la Julia qui apportent les eaux d'une immense surface de montagnes et de glaciers, suit le fond plat de la vallée où il causait autrefois de terribles ravages lors de ses crues. Maintenant qu'il est endigué, les habitants ne craignent plus ses dévastations. Les châteaux et les ruines qui se dressent encore sur des rocs qu'on dirait inaccessibles évoquent le souvenir de luttes impitoyables et de domination despotique. Il semble qu'à tout instant des géants vont fondre sur nous comme des aigles quittant leur aire pour tomber sur leur proie.

Ce n'est qu'à Reichnau que nous serons définitivement délivrés de cette oppression et qu'il nous semblera quitter le domaine des génies malfaisants pour nous engager dans une contrée paisible.

De Reichnau à Mayenfeld, le fleuve tourne à angle droit vers le nord dans une vallée plus large. Mais de nombreux torrents qui le rejoignent à droite et à gauche après avoir sillonné d'étroites gorges, déposent leurs alluvions près du Rhin. Les villages se nichent au pied des monts, à l'intérieur des courbes et au confluent des plus importantes rivières.

En amont de Coire, les éboulis de la Calanda ont formé beaucoup de collines qu'on appelle « Tombas » dans la région d'Ems.

Sortant des montagnes qui le serrent, le Rhin atteint Sargans dans une riche plaine d'alluvions. Il a probablement suivi autrefois la vallée des lacs. Une barrière à peine visible l'oblige à l'heure actuelle à couler vers le nord où il a formé cette vaste plaine du Rheintal, longue de 64 km. et qui s'élargit de 2 km. au sud jusqu'à 12 ou 15 km. vers le lac de Constance. Vallée presque horizontale d'abord creusée par le glacier du Rhin — sauf quelques petites terrasses dues à des inondations et des dépôts de graviers — où le fleuve coule dans un lieu plus élevé que les terres environnantes. Aussi, les eaux s'infiltrant constamment à travers les graviers, produisent des marécages qu'il est parfois difficile de drainer. Il a fallu l'endiguer pour empêcher les inondations qui se produisaient régulièrement et corriger son cours afin de permettre aux eaux de s'écouler plus rapidement. Les travaux les plus importants ont été réalisés à Diepoldsau et à l'entrée dans le lac.

Ici les villages sont situés à une certaine distance d'abord par crainte des débordements, mais aussi parce que les habitants recherchaient les endroits les mieux abrités pour s'y installer. Les localités sises au pied des montagnes saint-galloises sont particulièrement bien exposées et entourées de forêts d'arbres fruitiers et de vignes. La rive autrichienne produit du foin et quelques vignes de moindre qualité. Le Rheintal est très pauvre en forêts. Des aunes et des brous-

sailles longent le cours du Rhin entre les digues et les barrages destinés à contenir les grandes eaux, lors des crues. Pourtant, dans les endroits secs le maïs, la pomme de terre, les légumes prospèrent.

Au temps des Romains, la plaine était couverte de roseaux et de petits lacs. C'était une région sauvage et inhospitalière, où ils n'ont pas songé à bâtir la moindre ville. Mais la route qui les conduisait en Germanie suivait au pied des collines du Vorarlberg à peu près le tracé de la route actuelle.

Dans la région d'Altstaetten, de nombreuses ruines de châteaux dominant les villages de la plaine. Peu à peu, le sol inculte des bords du Rhin s'est transformé en terres fertiles et bien des localités, avec leurs vergers, leurs champs et leurs légumes sont comme des oasis au milieu de ces contrées marécageuses où se trouvent encore des tourbières.

Bas Rheintal

Le voisinage du lac forme le Bas Rheintal. Jadis, le fleuve y zigzaguait à travers les marais. Mais, grâce à la canalisation du Rhin, il n'y a plus que quelques eaux stagnantes dans les endroits les plus bas. Dans les environs de Thal et de Rheinegg, les agglomérations sont adossées aux collines, dominées par des bois et entourées de grasses prairies, de vignobles sur les coteaux, de cultures de maïs, de pommes de terre, de légumes. Aussi, le pays a-t-il un aspect riant et les fermes présentent-elles un air d'aisance. Des châteaux en ruines aux pentes des coteaux achèvent de lui donner un caractère doucement romantique.

Le Bodan

Le lac de Constance est le deuxième lac de la Suisse (540 km²). Il s'étend entre des coteaux peu élevés et plantés de vignes où se pressent les bourgs et les villages. Le Rhin s'y purifie et se régularise. Le lac de Constance, moins beau que le Léman, est sillonné par une active navigation qui relie les ports suisses et allemands. Mais, situé dans une contrée peu accidentée, il est accessible à la bise et peut geler en hiver. Pourtant, le long de ses rives s'étend la théorie chatoyante des villégiatures fameuses et des villes au passé millénaire : Constance, Reichnau, à la fois île et cloître, Überlingen, Friederichshafen, Lindau. Et sur l'île de Mainau, l'ombrage odorant des orangers dessine ses ombres fugitives sur l'azur du lac.

Le Bodan est constitué de deux lacs réunis par l'étroit canal du Rhin qui traverse la presqu'île de Constance avant d'entrer dans le bas lac (Untersee) à 3 km. de distance. Le Rhin sillonne le bras allongé du lac, passe devant Ermatingen, Steckborn. Puis il baigne les murs

de ce merveilleux bourg de Stein-Am-Rhein, la plus connue et la plus pittoresque des cités rhénanes, dont les maisons à fresques avec leurs pignons, leurs saillies sculptées et peintes enchantent le visiteur.

On y admire aussi ce beau couvent de Saint-Georges qui est maintenant un musée et dont la terrasse au bord de l'eau s'entoure d'une balustrade caressée par les fines branches des saules pleureurs.

Puis les flots verts forment des anneaux d'écume autour des piliers de bois du pont de Diessenhofen. Bordé sur sa rive droite tantôt par des terres allemandes, tantôt suisses, le Rhin arrive à Schaffhouse. Les chutes contraignant les bateliers à décharger leurs cargaisons en cet endroit, des marchands s'y établirent et créèrent là un entrepôt qui ne tarda pas à revêtir une grande importance. Ce fut également un lieu de passage réputé. Son nom lui vient probablement de Schiff-Haus, maison du bateau ou du batelier. Les Romains le connurent et, pour le protéger, y bâtirent des tours. Les Barbares y passèrent à leur suite. La ville qui s'établit là devint commerçante et prospère. Elle fut fortifiée. Il reste cette fameuse et solide tour du Munot, bâtie de 1564 à 1585, qui du haut de sa colline surveillait à la fois les contrées du nord et la vallée du Rhin par où pouvaient venir les pillards. Les riches bourgeois ont construit de belles demeures dont les façades ornées de sculptures et de peintures sont magnifiques. Il faut y voir la maison gothique du « Chevalier », le cloître de l'ancien couvent de Tous-les-Saints avec la cloche de Schiller, l'église abbatiale de style roman, du XI^e siècle.

Nous suivons le Rhin tumultueux qui s'achemine vers la chute. Sur la rive gauche, une forêt de chênes accompagne la rivière jusqu'au-dessus de la cataracte où se dresse le château de Laufen, splendide belvédère, tandis qu'à droite s'est bâtie l'agglomération de Neuhausen avec sa fabrique d'aluminium.

La chute offre un spectacle émouvant. C'est la plus grande et la plus fameuse d'Europe. Sur une largeur de 150 m., une moyenne de 700 m. cubes à la seconde s'abat d'une hauteur de 22 m. Le tourbillonnement écumeux de l'eau, joint au grondement sourd qui se fait entendre parfois à plus de 20 km., nous donne un frisson de vertige. Une vapeur monte de cette masse bouillonnante et reproduit les couleurs de l'arc-en-ciel. Fasciné par ce spectacle, on ne peut détacher ses yeux de cette vision prodigieuse. Par un contraste frappant, l'eau refoulée par le barrage s'étale en une masse large et calme au pied de la cataracte. Les industriels Schaffhousois ont mis à profit ce caprice de la nature, sans que la beauté du paysage en soit altérée, pour la production d'énergie électrique.

Un lac artificiel s'étend donc d'ici à Rheinau. Les murs de la vénérable abbaye, dont les clochers à oignons couronnent de grosses tours, plongent dans l'onde claire.

En aval, le fleuve coule dans une des contrées les plus fertiles de la Suisse. Il traverse une plaine, coin de terre allemand, puis reçoit la Thur qui draine les eaux de Saint-Gall et de Thurgovie. La vallée s'approfondit entre les dernières hauteurs du Jura. Voici Eglisau qui avait naguère trois ponts, mais dont l'un, construit en 1811, en bois et couvert, dut être démoli à la suite des crues de 1919. Ce fut un lieu de passage très fréquenté.

Le Rhin poursuit son avance jusqu'à Kaiserstuhl, à la frontière argovienne. Une vieille tour romaine domine cette pittoresque cité assise sur la colline. Aux premiers âges de notre histoire, le fleuve fut la barrière contre laquelle venaient déferler les Barbares accourant du nord et que surveillait de proche en proche des tours de garde romaines.

Le Rhin sinueux roule ses flots verts et pressés entre des berges tantôt boisées, tantôt couvertes de hautes herbes et d'arbres fruitiers. Plus on descend, plus on rencontre d'usines, de barrages, d'écluses brutalement jetées dans le paysage, mais aussi parfois les vestiges de petites et lointaines cités. Elles faisaient corps et âme avec le pont couvert, muni de tours et de bastions, qui reliaient les deux rives. Forteresses, marchés, lieux de pèlerinage, à la croisée des routes d'Allemagne et d'Italie, elles s'enorgueillissaient de belles abbayes, de nombreux fonctionnaires impériaux préposés aux péages, à la police et à la justice et de riches marchands dont les demeures aux somptueuses façades nous émerveillent encore. On ne parlait pas alors de navigation fluviale. Mais de longs convois de chalands et de radeaux passaient continuellement au fil de l'eau ; les mariniers chantaient et dans un coin de l'embarcation la soupe fumait...

Du côté allemand s'élèvent les premières collines de la Forêt-Noire, bien plus hautes qu'au sud du Rhin et couvertes de forêts. Des villages et des villes aux toits rouges s'étalent dans la plaine fertile et bien abritée des bords du fleuve.

On parvient maintenant à Zurzach où de nombreux marchands se rencontraient plusieurs fois l'an pour échanger draps, cuirs, chevaux et bétail. Les Fribourgeois y avaient une halle pour leurs draps qu'ils amenaient par barque depuis leur ville (Sociétés commerciales de Praroman et Bonvisin, 1396).

Bientôt, dans sa large dépression, véritable route de pénétration en Suisse, l'Aar, aussi puissante que le Rhin lui amène les eaux des $\frac{3}{4}$ du pays. Au confluent, une usine électrique coupe le cours de la rivière. Près de cet endroit s'érige la ville de Koblenz et, sur la rive allemande, le bourg industriel de Waldshut.

Entre les derniers contreforts du Jura et le massif de la Forêt-Noire, le Rhin reprend son caractère de torrent montagnard ; son cours est tourmenté et parsemé de rapides, dus à des bancs de calcaire, qui entravent la navigation mais ont permis l'établissement de quelques

usines électriques. Les plus redoutables sont ceux de Laufenbourg que la technique moderne n'a pas encore fait disparaître.

Sur la rive allemande, dans un repli du fleuve, bien abrité, Säckingen, ville actuellement industrielle et thermale, avait une célèbre abbaye à laquelle appartenait dans le pays des Waldstaetten de vastes territoires.

Une boucle du Rhin a laissé du côté suisse la plaine féconde de Rheinfelden. On y trouve à chaque pas les traces du temps où une bonne partie de notre pays appartenait à l'Autriche. C'est dans la rue principale, parallèle au Rhin que les souvenirs de cette domination sont les plus nombreux.

Le fleuve qui roule à flots compacts baigne, sur la rive suisse les maisons et les terrasses de la petite ville et, sur la berge allemande, des campagnes fleuries semées d'habitations neuves dans de coquets jardins. Depuis quelques années, le pont couvert a été remplacé par une massive construction en pierre blanche, à cinq arches. Les bâtiments triangulaires qui s'élèvent en groupes dans la contrée nous indiquent l'existence de salines qui rappellent l'époque lointaine où le Plateau suisse était recouvert par une mer qui a laissé la mollasse comme témoignage de sa présence.

Et voici encore sur la rive suisse Augst, l'ancienne Augusta Rauracorum des Romains, dont l'amphithéâtre en ruines atteste la grandeur.

Depuis longtemps, le fleuve s'est frayé un passage entre les dernières collines du Jura et le sombre massif de la Forêt-Noire, le plus important du sud-ouest de l'Allemagne.

Maintenant, les usines et les maisons qui se succèdent sans interruption annoncent la première ville importante du Rhin : Bâle.

A Bâle, le Rhin a déjà parcouru 436 km. Il n'est plus qu'à 273 m. d'altitude, ayant descendu de 2036 m. (Pente moyenne : 4,67 m. par km.) Il doit encore parcourir 862 km. jusqu'à la mer. (Pente moyenne : 0,32 m. par km.) Jusqu'à Bâle, le Rhin a été une *force* de la nature ; depuis Bâle, il est une *voie* de pénétration.

Bâle et son port : La position de Bâle

Sur la carte de l'Europe, Bâle se situe à un carrefour. Il est sur la route qui, par le Rhin et le Saint-Gothard, mène des Flandres en Italie ; il est aussi sur la voie qui d'Allemagne s'en va vers la France (ou de Souabe en Bourgogne). Bâle est sur le Rhin, navigable jusqu'à la mer. Et le Rhin fut, dès Charlemagne, la plus grande artère de l'Europe occidentale. Bâle est à l'une des deux portes de la Suisse (l'autre est Genève).

Les Romains sont venus à Bâle, il y a 2000 ans. Ils ont deviné, compris son importance. Les routes dont ils sillonnèrent l'Helvétie convergent à Bâle pour s'élancer vers le nord.



Vue aérienne du port de Bâle

Les ports de Bâle

Le Rhin n'était, jadis, guère navigable entre Bâle et Strasbourg. Les péniches empruntaient le canal alsacien jusqu'à Huningue. Vers 1895, Bâle demanda inutilement à l'Allemagne de le prolonger jusqu'au territoire suisse. Grâce à un ingénieur suisse (Gelpke), le premier chaland arriva à Bâle le 3 juin 1904 avec 250 tonnes de marchandises. Les premières années de navigation, de 1904 à 1908, le trafic fut insignifiant, car le quai d'abordage et les grues n'étaient pas encore installés. Durant les années 1907-1923, s'établit sur la rive gauche, le port de Saint-Jean, agrandi en 1936-1937. A partir de 1908, le mouvement du port s'accrut rapidement. Mais la guerre de 1914-1918 ralentit cet élan. Vers la fin du conflit, les transports reprirent par le canal d'Alsace ; ils étaient huit fois plus nombreux que par le fleuve, malgré les 52 écluses à franchir et qui ne permettaient que le passage de petites péniches de 224 tonnes, alors que les trains de chalands, lorsqu'ils peuvent remonter le Rhin amènent 12 000 tonnes d'un coup, soit la charge de 20 trains entiers. Entre-temps, on travaillait à la correction du Rhin. De 1919 à 1927, on construisit sur la rive droite le port de Petit Huningue avec un quai, une gare fluviale raccordée à la gare badoise. En 1936 il fallut aussi agrandir le port de Petit Huningue et les voies ferrées y donnant accès. L'établissement de ces ports coûta 52 millions ; les quais mesuraient plus de 2,5 km. et la surface disponible était de 103 000 m². Comme la frontière allemande toute proche empêche l'extension du port en aval de la ville, on décida la création d'un nouveau port, plus vaste, en amont de Bâle, à Birsfelden. La surface disponible a ainsi augmenté de 310 000 m² et les quais de 1700 m.

Déjà en 1937, il arrivait environ 3 000 000 de tonnes à Bâle. Plus du $\frac{1}{3}$ de nos importations remontent le Rhin et le 30 % des exportations descendent la même voie. La flotille fluviale comprenait en 1935 : 12 remorqueurs, 47 bateaux porteurs avec moteur, 74 chalands, 85 péniches dont 13 automotrices, soit 218 bateaux divers et 2 cargos, *Bernina* et *Albula*, qui peuvent naviguer sur la mer du Nord jusqu'à Londres. En 1938, le port employait plus d'un millier d'ouvriers.

Le mouvement s'est grandement développé depuis lors. Il a atteint un record en 1946, avec 5 300 000 tonnes, soit, le 37,6 % de tout le commerce extérieur de notre pays. Actuellement la flotte suisse compte 361 unités et un tonnage de 277 377 tonnes.

Par Bâle entrent : les combustibles minéraux solides et liquides, les céréales, le sucre, la cellulose, l'argile et la terre à porcelaine, des bois, des semences, des produits chimiques, des sables et graviers, du cuivre, du coton, soit en général des marchandises lourdes, voyageant en vrac.

Par cette même voie nous exportons : des minerais du Gonzen et du

Fricktal, des cendres de pyrite, des produits chimiques, de la ferraille, des engrais, de l'asphalte, des déchets métalliques. Le transport, quoique lent, est plus économique par chalands que par chemins de fer.

Il coûte, par le Rhin :

Pour l'importation : 3 fr. de moins par tonne.

Pour l'exportation : 4 fr. 50 de moins par tonne en moyenne.

Une tonne de céréales dont le transport coûterait 26 fr. d'Anvers à Bâle par le train, ne coûte que 16 fr. par le Rhin.

La navigation sur le Rhin nous permet une économie annuelle de 15 à 20 millions.

Et maintenant suivons le cours majestueux du fleuve en dehors de la Suisse. Tandis qu'à droite, toutes proches, s'élèvent les croupes boisées de la Forêt-Noire, à gauche se profilent au loin les sommets arrondis des Vosges. Au pied des premiers escarpements de la montagne, les Zaehringen descendirent jadis de leur manoir altier pour fonder leur première ville : Fribourg-en-Brigau.

En Alsace, le lit du Rhin s'élargit ; bientôt il forme, surtout du côté gauche, des canaux multiples, de fausses rivières, des marais. De grands travaux ont été entrepris depuis cinquante ans (1905) pour rendre le cours plus régulier et permettre la navigation.

Les habitants de ces régions, comme ceux du Rheintal, ont toujours craint les inondations et ont établi leurs villes et leurs villages assez loin de la rive. (Strasbourg est à 5 km.) Dans ces parages, le Rhin ne reçoit pas de cours d'eau importants ; ce ne sont que de courtes rivières qui descendent des Vosges et de la Forêt-Noire. Le principal est, à gauche, l'Ill qui passe à Strasbourg après avoir traversé Mulhouse et suivi une vallée parallèle au Rhin à deux heures de distance de ce dernier.

A quelques kilomètres de Bâle, le Rhin est coupé par le grand barrage hydro-électrique de Kembs. Il fut détruit pendant la guerre, mais reconstruit depuis lors. (Strasbourg est à 125 km. de Bâle.)

A environ 60 km. du nord de Strasbourg, le fleuve cesse de former la frontière entre deux pays ainsi que cela s'est produit depuis Sargans, pour pénétrer dans une des contrées les plus célèbres et les plus riches de l'Allemagne.

Karlsruhe est la première grande ville allemande (200 000 habitants). Il possède un vaste port où débarquent les marchandises à destination pour toute l'Allemagne du sud.

60 km. plus au nord, au confluent du Neckar, c'est Mannheim, 240 000 habitants. (Mannheim est à 255 km. de Bâle.) Cette ville revêtit une grande importance au XV^e et au XVI^e siècles. En face de Mannheim se trouve Ludwigshafen, grand centre d'industries chimi-

ques qui fut effroyablement bombardé pendant la guerre. Les grands bateaux s'aventurent jusqu'ici.

Pendant quelque 40 km., le Rhin coule vers le nord ; puis il atteint Mayence, sur la rive gauche, là où le Main rejoint le fleuve. (Mayence : 330 km. de Bâle.) C'est jusque là que les Romains avaient prolongé la route qui, partant de Milan, traversait l'Helvétie.

La plaine qui s'étend sur les bords du Rhin entre Mayence, Mannheim et même plus au sud est un vrai jardin d'abondance, avec un climat presque méridional, dont les cultures de fruits, de légumes, d'asperges, de tabac font la richesse. A l'est du fleuve, les premières pentes des collines (Odenwald) sont couvertes de vignobles renommés. Là, le printemps s'annonce plus tôt qu'ailleurs ; là, les villages, les bourgs pittoresques se succèdent sans interruption.

Au nord de Mayence, deux massifs de montagnes barrent le cours du Rhin : le Hunsrück à l'ouest et le Taunus à l'est. A partir d'ici, le fleuve repoussé par les hauteurs du Taunus, se dirige vers l'ouest, jusqu'à Bingen. Protégée contre les vents du nord, cette portion de la vallée jouit d'un climat extraordinairement doux. Les pentes des collines sont tapissées de vignes qui produisent les fameux vins de Johannisberg. Cette culture s'étendra le long du fleuve jusqu'à Coblenche et aussi dans les vallées latérales, surtout celle de la Moselle.

A Bingen, le Rhin se décide subitement à franchir les montagnes qui s'opposent à sa descente vers le nord. Il s'est creusé une gorge profonde et resserrée, longue de 80 km. entre le Hunsrück et le Taunus. C'est la *Trouée héroïque*. Le Rhin coule majestueux entre des hauteurs rocheuses dominées par des « bourgs » pittoresques et d'innombrables châteaux, habités au XIII^e siècle par des seigneurs brigands qui terrorisaient et dépouillaient bateliers et commerçants ; tant, que les villes riveraines durent faire alliance entre elles. C'est une contrée où flottent dans l'air mille légendes captivantes ou dramatiques. C'est là que se dresse (à droite) le fantomatique rocher de « Lorelei » qui renvoie de puissants échos et où, d'après la légende, une ondine (sirène) attirait les navigateurs sur les écueils pour les faire sombrer.

Si les crêtes des collines sont parsemées de manoirs en ruines et leurs flancs plantés de vignes, des villes et des villages riants, pittoresques, se mirent dans les eaux profondes et vivantes du fleuve.

A la sortie du défilé a été fondée Coblenche (425 km. de Bâle), où le Rhin reçoit la Moselle qui vient de France et a arrosé Metz, puis Trêve qui fut jadis une des villes importantes de l'Allemagne.

Sur la rive droite s'élèvent les Sept Montagnes où le dragon fabuleux fut tué par Siegfried dans les rochers du Drachenfels (325 m.).

Voici que le fleuve, le défilé franchi, se retrouve en plaine, dans une plaine qui s'étendra jusqu'aux Pays-Bas et à la mer du Nord.

Bonn (120 000 habitants) est maintenant la capitale de l'Allemagne

occidentale. C'est là qu'est né et qu'à vécu un prodigieux musicien, Beethoven. A une certaine distance, à l'ouest, s'élève Aix-la-Chapelle (130 000 habitants), la ville de Charlemagne où furent couronnés trente-deux empereurs. On y conserve son trône de marbre et de précieuses reliques qui attirent tous les sept ans des foules de pèlerins.

C'est aussi une station balnéaire qui possède les sources thermales les plus chaudes de toute l'Europe centrale. Aix-la-Chapelle est maintenant une région de houillères. Mais les vrais gardiens de cette contrée ne sont ni les terrils ni les tours de forage, mais les antiques et paisibles moulins à vent ou à eau, gardiens des champs dont les blés ondulent sous la brise. L'horizon est barré de longues processions de peupliers et de saules dont l'osier alimente une importante industrie de vannerie. Le printemps, la floraison des pêcheurs transforme certains coteaux en immenses bouquets roses. Les villes ont gardé un aspect moyenâgeux avec leur château-fort entouré d'une enceinte, leurs hôtels de ville à arcades ouvertes, surmontées d'une haute tour.

Le Rhin arrose ensuite Cologne, (590 000 habitants, à 520 km. de Bâle), déjà connu des Romains, célèbre au moyen âge par la magnificence de ses églises, ses sculptures, ses peintures.

Maintenant le Rhin traverse la Ruhr, l'une des contrées de l'Europe les plus riches au point de vue minier et industriel. Le fleuve mesure alors 500 à 1000 m. de large. Son flot majestueux et lent s'étale en nombreux méandres. Une navigation abondante court les eaux : chalands chargés de lourdes marchandises, bateaux de plaisance à l'usage des touristes, innombrables embarcations voguant au fil de l'eau.

Voici la grande agglomération de Dusseldorf (500 000 habitants). Elle n'est pas très éloignée d'Essen qui est un des centres métallurgiques les plus importants et célèbres d'Allemagne (Usines Krupp).

Enfin, Duisbourg, (420 000 habitants) est un puissant milieu industriel ; c'est le plus grand port fluvial de l'Europe.

Le Rhin, volumineux, se tourne vers l'ouest et pénètre en Hollande près de Arnhem, dans une plaine sans fin. Il se divise bientôt en deux bras pour traverser le pays et atteindre la mer : le Leck au nord et le Waal au sud. Sur le Leck, Rotterdam est l'un des principaux ports de la mer du Nord ; sur le Waal, à Nimègue, naquit saint Pierre Canisius.

Les deux bras du Rhin sont reliés par des canaux sillonnés de barques et de chalands. Ces canaux sont les véritables routes des Pays-Bas. Ils sont souvent dominés par des moulins à vent, qui sont une des caractéristiques du paysage hollandais.

Rotterdam est le plus grand port d'Europe et le second du monde (premier New York). Là se concentre la navigation rhénane, celle de la Meuse et celle qui, par la mer, vient de toutes les parties du monde.

Il a 30 km. de quais. Et pourtant, l'on peut dire qu'il fut rasé par l'aviation allemande, le 10 mai 1940. De nombreux canaux navigables divisent en îlots inégaux le territoire sur lequel il a été magnifiquement reconstruit. Les deux principaux secteurs de la ville sont reliés par un vaste tunnel routier, long d'un kilomètre, qui passe sous les eaux du Rhin et de la Meuse. Point de gratte-ciel : le sol fait de tourbe et de sables imbibés d'eau ne les supporterait pas ; mais de vastes bâtiments de six à huit étages qui abritent des centaines d'entreprises commerciales et des milliers de personnes.

Les rues, au dallage clair, sont larges, agrémentées en leur milieu d'une pelouse coupée de parterres de fleurs et décorée de statues.

Ville maritime, les navires qui sillonnent toutes les mers du globe y amènent les produits les plus divers : blé, thé, épices, café, caoutchouc, pétrole...

Très industrielle aussi, elle a des chantiers navals, des fabriques de machines à vapeur, des fonderies, des tissages.

De Rotterdam à la mer, le Rhin forme, entre des prairies souvent protégées par des digues, un estuaire de plus de 30 km. de longueur.

Histoire

Dès l'époque romaine, la navigation était active sur le Rhin ; elle l'était encore au moyen âge. A cette époque, les collines entourant le Rhin se couvrirent de manoirs et de forteresses dont les châtelains, sortes de seigneurs brigands fondaient si fréquemment sur les navigateurs du fleuve, pour les piller, que les villes riveraines formèrent une association pour se défendre contre eux. Mais la navigation était aussi dangereuse à cause des ponts, des périodes de crues ou de sécheresse (étiage).

Au XIX^e siècle, l'invention des bateaux à vapeur a permis au transport par eau de se développer, parce qu'on put dès lors, faire remonter le Rhin à de lourds convois de marchandises.

Mais à partir de 1840, les chemins de fer firent une rude concurrence à la navigation sur le Rhin. 4251 permis de navigation étaient délivrés en 1856, 404 en 1889 et 21 en 1899. Depuis ce moment, le trafic rhénan reprit et en 1904, on créa les premières installations du port de Bâle.

L'invention du moteur à benzine, toujours plus puissant, a encore augmenté d'une façon prodigieuse le nombre des embarcations naviguant sur ce cours d'eau. Depuis 1791, les ingénieurs allemands ont fait creuser le lit du Rhin en certains endroits pour qu'il soit toujours navigable ; ils ont construit des ponts, des débarcadères, des docks pour les réparations.

Le grand fleuve est, maintenant, une voie commerciale de première importance. La houille, le fer, le pétrole, le bois, la pierre de cons-

truction, le blé, les épices sont les principales matières véhiculées sur le Rhin.

La Suisse importe une quantité considérable de ces produits, les uns, comme la houille, nous venant de la Ruhr ; le fer, de la Sarre, tandis que d'autres : blé pétrole, épices, produits coloniaux nous arrivent par mer, spécialement par le port de Rotterdam.

Notre pays possède de nombreux chalands, péniches et bateaux voguant sur le Rhin à côté des bateaux de commerce allemands, français, hollandais.

Mais les rives du Rhin sont si pittoresques, si romantiques qu'elles attirent aussi de nombreux touristes. Aussi, le fleuve est-il sillonné par une foule de splendides bateaux de plaisance. La navigation est contrôlée par la Commission internationale de navigation du Rhin, créée en 1868 et dont le siège est à Strasbourg.

Le Rhin est d'une importance telle que les peuples ont lutté avec acharnement pour sa possession ou sa conservation.

Les poètes se sont lancés des défis par les poèmes que leur a inspiré le fleuve. En 1840, un écrivain allemand composait un poème commençant par ces vers :

Non, ils n'auront pas le libre Rhin allemand.

(Becker, 1840).

Un français (Musset) lui répondit :

Nous l'avons votre Rhin allemand

Il a tenu dans votre verre.

Un couplet qu'on s'en va chantant

Efface-t-il la trace altière

Du pied de nos chevaux dans votre sang?

Nous l'avons eu votre Rhin allemand!

Son sein porte une plaie ouverte,

Du jour où Condé triomphant

A déchiré sa robe verte.

Où le père a passé passera bien l'enfant.

Quelques années plus tard, les Allemands chantèrent cet hymne guerrier :

Die Wacht am Rhein (La garde au Rhin) :

Un cri d'appel retentit comme un roulement de tonnerre

Comme le cliquetis des armes, comme le mugissement des vagues :

Au Rhin, Au Rhin, au Rhin allemand

Qui veut être du fleuve le gardien?

Refrain :

Chère patrie, tu peux être en repos

Solide et fidèle est la garde, la garde du Rhin (1854).

Le Rhin, qui a joué un grand rôle en 1945, lors de l'avance alliée, est redevenu un instrument de paix et de bonheur.

ROBERT NIDEGGER.