

Rhône-Rhin = Rhone-Rhein

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **40 (1948)**

Heft 12

PDF erstellt am: **08.08.2024**

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.

RHÔNE-RHIN RHONE-RHEIN

No. 4 Décembre 1948

Nr. 4 Dezember 1948

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 2a, NEUCHÂTEL - Tél. (038) 542 40

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

La navigation sur le Haut-Rhône, problème franco-suisse

Au moment où les négociations franco-suissees au sujet de l'aménagement du Rhône viennent de reprendre, il est important que chaque membre de notre Association ait une claire vision des problèmes qui se posent à ce sujet. Sans vouloir retracer dans toute leur complexité les pourparlers qui ont eu lieu entre les deux pays de 1918 à 1939, ni leur incidence sur le plan suisse, nous pensons donc qu'il est utile d'en exposer ici les grandes lignes, afin de montrer le chemin déjà parcouru.

Après que la guerre de 1914—1918 eut montré à la Confédération l'insécurité qu'il y avait à ne dépendre que de la seule voie fluviale du Rhin, la Suisse posa à la France la question de l'extension de la navigation rhodanienne de Lyon à la frontière, et les premiers pourparlers à ce sujet eurent lieu en 1918.

Dès l'année suivante, la France fit savoir qu'elle n'envisagerait cette réalisation qu'en contre-partie d'une nouvelle réglementation du niveau du lac Léman, assurant au Rhône un débit d'hiver plus fort, et permettant d'accroître ainsi la production des usines hydro-électriques qu'elle projetait d'établir sur ce fleuve. En 1923, après avoir étudié la question, la Suisse fit savoir qu'elle était prête à porter la tranche d'eau du lac utilisable en hiver (qui atteint sous le régime réglementaire en vigueur 0,77 m en moyenne) à 1 m, sous réserve de contre-prestations importantes. La France insista toutefois pour que l'on examinât une utilisation plus complète de la capacité d'emmagasinement du lac; la délégation suisse accepta en 1925 que de nouvelles études soient effectuées, sur la base de l'utilisation hivernale d'une tranche d'eau de 1,20 m.

Dès lors, la question quitta pour quelque douze ans le plan international, car il s'agissait de faire la synthèse des intérêts contradictoires des cantons riverains. En particulier, Vaud et le Valais demandaient, pour le régime futur, qu'en compensation d'une surélévation artificielle du niveau du lac en automne, on abaissât le niveau maximum du lac en été; à cette fin, on doit prévoir une correction importante du Rhône à Genève, pour augmenter la capacité de l'émissaire du lac. Genève désirait limiter fortement l'ampleur d'une telle correction. On finit par s'entendre sur une solution moyenne. La question de la cote maximum de retenue à admettre pour le lac fut aussi longtemps débattue. Ainsi, les pourparlers entre les cantons furent laborieux, et l'accord entre eux ne fut réalisé qu'en 1936. Certaines personnes ayant tendance à croire que c'est en raison de la mauvaise volonté de la France que les pourparlers franco-suissees ont duré si longtemps, et tirant de là la conclusion que nos voisins

ne s'intéresseraient pas à la navigation sur le Haut-Rhône, il convenait de montrer brièvement la complexité de ce seul problème au point de vue suisse.

En 1936, le Conseil fédéral fit savoir au Gouvernement français qu'il était prêt à reprendre les négociations. Au cours des années 1937—1938, les deux pays se communiquèrent réciproquement leurs avant-projets. Celui de la France concernait l'aménagement du Rhône dans le secteur Génissiat-frontière suisse. Ceux de la Suisse portaient sur un plan général d'aménagement du Rhône entre la frontière et le port de Genève, et sur la nouvelle régularisation du Léman, proposée par le Conseil fédéral, d'entente avec les cantons riverains. La délégation suisse remit également à cette époque un projet de convention franco-suisse concernant l'aménagement du Rhône pour la navigation; ce projet fixait les obligations réciproques des deux pays, et déterminait le régime à assurer à la navigation sur le Rhône (liberté de navigation). En juin 1939 enfin, la Commission franco-suisse put se réunir à Berne; la discussion dut se limiter à l'examen des questions techniques, la délégation française n'ayant pas reçu mandat d'aborder avec la délégation suisse les problèmes posés par le projet de convention. Cette discussion fut remise à une autre session, et ce fut la guerre... Une fois de plus, la Suisse devait expérimenter l'inconvénient qu'il y a à ne disposer que du Rhin!

Nous avons pu annoncer dans le dernier numéro de «*Rhône-Rhin*» que les démarches entreprises au lendemain des hostilités par la Confédération en vue de reprendre les pourparlers avec la France avaient abouti, et que la Commission s'était réunie à Lyon, le 12 octobre dernier.

Les longues discussions des années 1918—1939 ont permis de jeter les bases d'une meilleure utilisation de la capacité d'emmagasinement du lac Léman. Une parfaite unité de vues existe maintenant en Suisse à ce sujet, ainsi que sur le fait que nous n'effectuerons cette transformation, qui entraînera de grands travaux, qu'en contre-partie de la réalisation de la navigation entre Lyon et la frontière franco-suisse. C'est donc avec confiance que nous suivrons l'évolution des négociations.

Il semble que celles-ci vont enfin porter sur la question essentielle: l'élaboration d'une convention réglant tous les problèmes juridiques, administratifs, économiques et techniques de la navigation sur le Rhône, et il est permis d'entrevoir que, la nécessité d'accroître la production d'énergie électrique aidant, l'établissement de la voie navigable entre la Suisse et la Méditerranée cessera bientôt d'être une *possibilité*, pour devenir enfin une *réalité*!

Pierre Burnand.

Die Verbindung von Marseille mit der Rhone

In einem im Dezember 1947 im Bulletin erschienenen Artikel von Herrn Arthur Elser wurde dargetan, wie die Entwicklung der an der Nordsee gelegenen Häfen durch die Flussmündungen begünstigt wurde. Es ist klar, dass London, Antwerpen, Rotterdam und Hamburg durch die Transportmöglichkeiten auf der Themse, der Schelde, dem Rhein und der Elbe wesentlichen Nutzen zogen.

Demgegenüber ist die Rhone weit davon entfernt, ähnliche Vorteile zu bieten. Zu jeder Zeit war die Rhonemündung unkorrigierbar, weil die vom Fluss mitgeschleppten Anschwemmungen durch die Flut nicht weggespült werden.

Erst 1871—1873 wurde diese Minderwertigkeit teilweise behoben durch den Bau des Canal de Saint-Louis, welcher die Rhone mit dem Golfe de Fos verbindet. Dieser 3300 m lange Kanal ermöglicht die Durchfahrt von Meerfrachtern, so dass der direkte Umlad auf die Flusskähne möglich ist.

Es ist aber klar, dass ungeachtet des Aufschwungs, welchen der Hafen von St-Louis dank der besondern Anstrengung von Herrn Larue, Direktor der Cie. générale de Navigation H.P.L.M., erlebte, man nicht dabei stehen bleiben konnte. Es ist unbedingt notwendig, einen Wasserweg zu schaffen, welcher den Flusskähnen erlaubt, den Hafen von Marseille jederzeit sicher zu erreichen. Diese Verbindung wird dem grossen Mittelmeerhafen immer mehr seine Rolle als «Eingangstor des Orients» zu spielen erlauben und dank dieser Verbindung kann die Rhone wieder einer der Hauptzugänge unseres Kontinents werden wie Rhein, Elbe, Oder und Donau.

Die Notwendigkeit, Marseille mit der Rhone zu verbinden, stammt nicht von heute und es wurden während Jahrhunderten verschiedene Lösungen projektiert und auch ausgeführt.

Erinnern wir uns der historischen «Fossae marianae», welche zwischen Arles und der gegenwärtigen Fos — sie verdankt ihren Namen diesem Graben, «fossé» — auf Befehl des römischen Generals Marius erstellt wurde, welcher sein Lager 102 v. Chr. in Arles aufgeschlagen hatte. Durch diese Arbeit konnten die der Versorgung der Armee dienenden Schiffe die Rhonemündung vermeiden und konnten längs der Küste Marseille erreichen, ohne den Golfe de Fos zu überqueren, welcher bei einsetzendem Mistral nicht ungefährlich ist.

1802 liess Bonaparte einen Kanal erstellen, welcher dem alten Tracé folgte. Die Arbeit wurde aber erst 1834 vollendet. Der Zweck war wieder die Schaffung einer raschen, leichten und sichern Verbindung zwischen dem Mittelmeer und dem Innern Frankreichs.

Dieser Kanal, bekannt unter dem Namen «d'Arles à Bouc», hat eine Länge von 47,4 km und ist in 3 Sektionen eingeteilt von 2,4 km, 18,6 km und 26,4 km Länge. Die Schleusen sind von bescheidenen Ausmassen (33 m auf 7,8 m), die Wassertiefe 1,85 m, die Wasserspiegelbreite 22,4 m. Der Kanal ist heute von der Schifffahrt aufgegeben und dient nur noch der Landwirtschaft.

Wenn der Kanal d'Arles à Bouc, sowie die alten «Fossae Marianae» erlaubten, das Rhonedelta zu umfahren und die Überquerung des Golfe de Fos zu vermeiden, war damit die direkte Verbindung mit Marseille für die Flusskähne noch nicht erreicht. Seit dem 19. Jahr-

hundert wurde deshalb die Verlängerung des Schifffahrtsweges durch die «étangs de Caronte et de Berre» projektiert mit einem Schifffahrtstunnel bis in die Nähe von Marseille.

Dieses Projekt wurde durch die Ausführung des Rove-tunnels von 1911 bis 1927 realisiert. Der Tunnel hat eine Länge von 7,15 km, eine Breite von 22 m mit einer Schifffahrtsrinne von 18 m. Die Höhe zwischen Sohle und Gewölbe beträgt 15,4 m und die Wassertiefe 4 m. Die «chalands de mer» von 1000 t und einem Tiefgang von 2,5 m können somit in diesem Tunnel kreuzen. Ebenso die Rhonebarken. Um eine Idee dieses grossartigen Werkes zu geben, bemerken wir, dass die Breite von 22 m die Erstellung von sechs Eisenbahngleisen ermöglichen würde, und dass der Aushub des Tunnels 2 500 000 m³ erreichte, d. h. mehr als das Doppelte der zwei Simplontunnels mit je 20 km Länge.

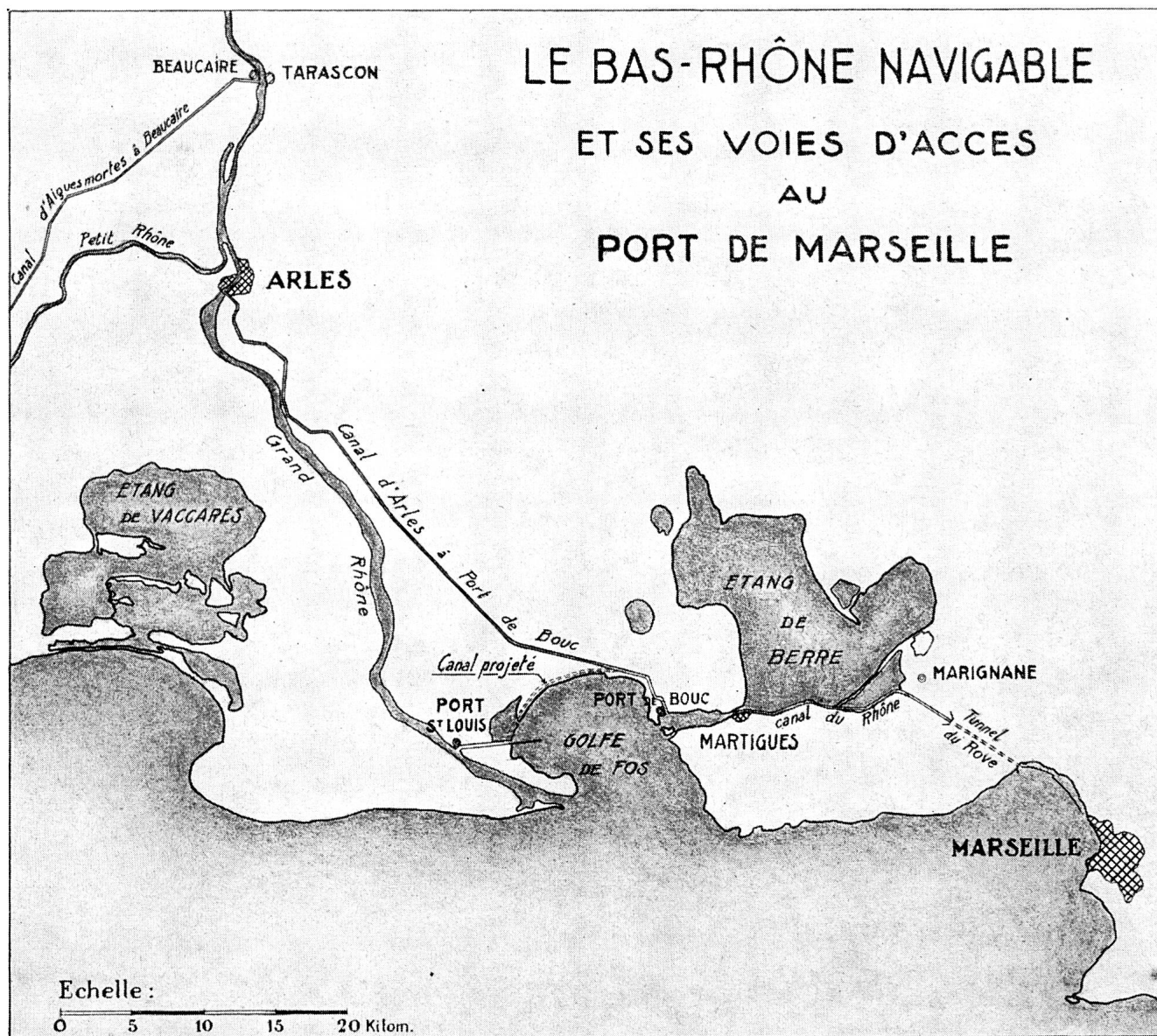
Auf der Seite des Meeres können die Schiffe ihren Weg nach Marseille im Schutze eines Dammes fortsetzen, welcher ebenfalls die Hafenbassins schützt. Im Norden ist der Tunnel verlängert durch den Einschnitt von Gignac. Dann folgt die Wasserstrasse dem Südufer der «étangs de Bolmon et de Berre», um sich schliesslich mit dem Kanal Martigue-Port-de-Bouc zu vereinen.

Dieses Riesenwerk, welches namentlich vom Staat und der Handelskammer von Marseille finanziert wurde, stellt einen entscheidenden Faktor zur Entwicklung des grossen Mittelmeerhafens dar. Es erlaubt die Erstellung von Nebenanlagen an den «étangs de Berre et de Caronte» und ist ein erster Schritt, allerdings Riesenschritt, zur Verbindung von Marseille mit der Rhone.

Für den Abschnitt Port-de-Bouc-Rhone war zuerst die Änderung des alten Kanals von Arles vorgesehen. Im Einverständnis mit der Handelskammer von Marseille sehen aber die Ponts et Chaussées heute die Erstellung eines Schifffahrtsweges längs dem Golfe de Fos zwischen Port-Saint-Louis und Port-de-Bouc vor. Dadurch entsteht eine vollständige Verbindung, und nachdem Marseille über eine beinahe unbeschränkte Ausdehnungsmöglichkeit und einen direkten Flusszugang verfügt, wird es in der Lage sein, wieder eine Stellung einzunehmen, welche seiner grossen Vergangenheit entspricht. Es wird die Zeit kommen, da die ganze Gegend zwischen Marseille und Port-Saint-Louis ein einziges Hafen- und Industriegebiet bildet.

Wir glauben, dass es nicht umsonst war, diese Frage zu behandeln, indem es wichtig ist, dass die Mitglieder des Rhone-Rhein-Verbandes die Frage in der ganzen Ausdehnung sehen. Es genügt nicht die Erweiterung der Schifffahrt von Lyon bis Genf und nicht die Verbesserung der Bedingungen auf der untern Rhone, um den Zustrom der Reichtümer des Orients und Afrikas zu erhalten. Um dieses Ziel zu erreichen, muss die Unterstützung des Endhafens Marseille da sein, und dieser muss mit der Rhone durch einen guten Schifffahrtskanal verbunden sein.

Wir können in dieser Hinsicht zuversichtlich sein, denn die Ausführung des Rove-tunnels ist ein sicheres Pfand dafür, dass die Handelskammer von Marseille alles unternehmen wird, um ihr Ziel zu erreichen durch Verbindung eines tätigen Realismus mit dem unerschütterlichen Zutrauen für die Zukunft.



Le raccordement de Marseille au Rhône (Résumé)

Le canal du Golfe de Fos à Port-Saint-Louis permet de transborder dans ce port maritime et fluvial les marchandises des bateaux de haute mer sur les chalands et vice-versa. Il est toutefois nécessaire que les unités de la flotte du Rhône puissent naviguer en toute sécurité jusqu'à Marseille et ses annexes. Or, la traversée du Golfe de Fos ne leur est pas possible lorsque souffle le mistral. De Port-de-Bouc à Marseille par contre, les chalands peuvent circuler quel que soit le temps, grâce au canal et au tunnel du Rove. (Voir la carte ci-contre.) Pour parachever cette voie «fluviale», la Chambre de Commerce de Marseille et les Ponts et Chaussées prévoient de construire un canal longeant le Golfe de Fos, plutôt que de moderniser l'ancien canal d'Arles à Bouc, actuellement inutilisé. L'exécution de cet ouvrage ne présente pas de grandes difficultés, et il est permis de penser que dans un proche avenir, les chalands du Rhône pourront circuler jusqu'à Marseille, indépendamment des conditions météorologiques. Cette liaison aura les plus heureuses conséquences aussi bien pour le grand port français que pour la navigation rhodanienne, et l'on peut prévoir qu'un jour toute la région comprise entre Port-Saint-Louis et Marseille ne formera plus qu'un seul port.

Nous vous proposons de lire

- R. Giguet, Directeur général de la Compagnie nationale du Rhône.
L'aménagement du tiers central du Bas-Rhône.
(«Travaux», Paris, No. 168, octobre 1948.)
- René La Bruyère, Président de l'Académie de Marine.
Equipement du Rhône.
(«Revue de Paris», 1^{er} novembre 1948.)
- L. A. Boiteux, de l'Académie de Marine.
Le Rhône navigable.
(«Tribune des Nations», 29 octobre et 5 nov. 1948.)
- A. Solilou
Les chantiers du nouveau Rhône.
(«Journée du Bâtiment», Paris, 25 sept.—1^{er} oct. 1948.)
- L. Rothmund
Die Schleusen ohne Wasserverbrauch.
(«Schweizerische Bauzeitung», 16 octobre 1948.)
- «Revue de la Chambre de Commerce de Marseille»
(Dès octobre 1948.)
- «La Navigation du Rhin». (Dès janvier 1948.)
Ces articles et ces revues peuvent être empruntés aux Archives de l'A.S.R.R., 8, rue Petitot, Genève.

Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin

Comité central

Depuis le mois de décembre 1946, nous n'avons plus donné à nos membres de renseignements sur les séances du Comité central, bien que celui-ci se soit réuni 5 fois en 1947 et 3 fois en 1948. Il est vrai que nous avons parlé à plusieurs reprises des études Léman-Rhin, dont la mise sur pied a constitué son activité principale au cours de ces dernières années. Il serait cependant faux de penser que l'organe directeur de l'A.S.R.R. ait limité ses efforts à ce domaine. Au contraire, son attention s'est portée d'autre part sur les points principaux suivants:

Ligne de conduite à suivre en vue de passer aux réalisations.

Situation financière de notre Association.

L'organisation et la conduite des études Léman-Rhin, ne doivent pas nous faire oublier que la réalisation éventuelle du canal transhelvétique est subordonnée par le Conseil fédéral à l'aménagement du Rhône jusqu'au Léman et à celui du Rhin en amont de Bâle. Puisque d'autres groupements s'occupent avec diligence de l'équipement du Haut-Rhin, il convient de vouer pour notre part toute notre attention à celui du Rhône, et de prendre contact avec les milieux français intéressés.

Lors de la séance du 18 décembre 1947, M. Paul Corbat, vice-président de l'Association genevoise, a renseigné le Comité central sur les efforts déployés dans ce sens à Genève, et sur la liaison établie avec l'*Union générale des Rhodaniens* et avec la *Fédération franco-suisse «Rhône-Léman»*. Sans se désintéresser lui-même de la question, le Comité central a encouragé la section genevoise à poursuivre une telle action. Nous avons relaté dans nos colonnes ce que fut le *colloque franco-suisse de Seyssel*, et nous pouvons confirmer ici que cette manifestation a eu un grand retentissement dans les sphères officielles françaises.

Le Comité central s'est préoccupé d'autre part d'élargir sa sphère d'influence, et il a obtenu de l'Assemblée générale du 14 février dernier la possibilité statutaire d'appeler en son sein, par cooptation, des représentants des milieux économiques les plus qualifiés en matière de transport de marchandises pondéreuses. L'appui de telles personnalités ne manquera pas d'être déterminant dans les années qui viennent, en particulier pour l'étude de l'aspect économique de la navigation fluviale.

Notre situation financière est très sérieuse. En effet, les crédits réunis pour les études Léman-Rhin sont exclusivement destinés à couvrir les frais de celles-ci, et les efforts poursuivis méthodiquement par le Comité central depuis 1941 ont presque entièrement épuisé nos ressources propres. Or, nous sommes placés devant de grandes tâches, car notre Association ne doit pas attendre passivement la fin des études techniques, mais préparer au contraire une véritable synthèse de la navigation fluviale. Il faut d'autre part assurer la marche normale du secrétariat central, du service d'archives et de renseignements ainsi que la parution du bulletin *«Rhône-Rhin»*. Pour cela, nous devons pouvoir compter sur des ressources annuelles, régulières et suffisantes, ce qui est loin d'être le cas actuellement. C'est pourquoi le Comité central se préoccupe activement de ce problème, et examine quelles mesures efficaces pourraient être prises dans ce sens.

Sektion Solothurn

Die Tätigkeit einer kleinen Sektion, wie die unsrige beschränkt sich normalerweise zur Hauptsache auf die Mitarbeit im Schosse des Zentralkomitees. Seit der ausserordentlichen Generalversammlung vom 14. Juni 1941 bestand die nächstliegende Aufgabe des Verbandes darin, dem an Kantone, Gemeinden und Private ergangenen «Appel de fonds» Nachachtung zu verschaffen.

Den Grundstein zu diesem Fonds hat unser leider viel zu früh verstorbener Kassier, Herr Dr. h. c. Hermann Sieber, Attisholz, gelegt, dem es dank seinen Beziehungen zu Kreisen von Handel und Industrie in verhältnismässig kurzer Zeit gelungen ist, über 200 000 Fr. zu sammeln. Wir schulden ihm dafür Dank über das Grab hinaus! Dieser namhafte Betrag von seiten Privater dürfte die Aufbringung der dem Bund, den Kantonen und den Gemeinden zugeordneten Beiträge in günstigem Sinne beeinflussen haben.

Immerhin dauerte es bis Ende 1947, bis die Zustimmung von National- und Ständerat zum Bundesratsbeschluss vom 28. Juni 1946 betreffend Kreditgewährung von einer halben Million Franken vorlag. Die Studien für die Aufstellung eines Wasserwirtschaftsplanes der Aare, der auch das Projekt für den transhelvetischen Kanal umfassen wird, können beginnen!

Vor 40 Jahren wurde in Genf die «Association romande pour la navigation intérieure» gegründet, aus der die Sektion Genf und die verschiedenen bis in die Ostschweiz vorstossenden Schwestersektionen des Schweiz. Rhone-Rhein-Schiffahrts-Verbandes hervorgegangen sind. Seit Jahren lautet die internationale Parole unseres Verbandes:

«Rhône-Rhin-Danube».

Das französische Gesetz vom 27. Mai 1921 enthält die Bedingungen, zu denen Frankreich bereit ist, die obere Rhone neben der Kraftnutzung auch für die Schifffahrt auszubauen. Heute steht das französische Grosskraftwerk «Génissiat», die Schlüsselposition für die Schifffahrt auf der obern Rhone, in Betrieb; weitere Kraftwerkstufen auf der obern und untern Rhone befinden sich im Bau. Wir freuen uns besonders darüber, dass die französisch-schweizerischen Verhandlungen betreffend die Schiffbarmachung der Rhone am 12. Oktober wieder aufgenommen wurden. Von 1918 bis 1939 wurden schwierige technische Fragen gelöst, und deshalb können wir hoffen, dass die Etappen der Einrichtung sowie die Satzung der Schifffahrt auf der Rhone in naher Zukunft gesichert sein werden.

Entsprechend unserm allgemeinen Schifffahrtsprogramm soll auch auf die Dringlichkeit hingewiesen werden, dass der Umbau des Kraftwerks Rheinfelden, das in der heutigen Form den Hochrhein seit Ende des vorigen Jahrhunderts abriegelt, baldmöglichst an die Hand genommen werde, damit die Rheinschifffahrt über Rheinfelden und Koblenz hinaus in die Aare bis Brugg vorstossen kann.

Schliesslich möchten wir den am 7. März 1948 erfolgten Hinschied unseres Ehrenpräsidenten, Herrn Oberst Walter Hirt, alt Stadtammann von Solothurn, zur allseitigen Kenntnis bringen, der zu den Gründern unserer Sektion (1913) gehörte und unsere Bestrebungen jederzeit tatkräftig unterstützt hat. Wir danken ihm für seine vorbildliche Treue und werden ihm ein ehrenvolles Andenken bewahren!

A. Misteli