

Rhône-Rhin = Rhone-Rhein

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **47 (1955)**

Heft 8

PDF erstellt am: **12.07.2024**

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.

Das Problem der europäischen Wasserstraßen

Der in politischen und Schifffahrtskreisen bestbekannte Basler Nationalrat N. Jaquet, Direktor der Schweizerischen Reederei AG, hat vor einiger Zeit vor dem Donaueuropäischen Institut einen Vortrag über das Thema «Europäische Verkehrspolitik als Grundlage einer wirtschaftlichen Zusammenarbeit» gehalten, der in der Schweiz höchste Beachtung fand, aber auch kritischen Betrachtungen rief. Diese Reaktion ist verständlich, fordern doch gewisse Äußerungen des Redners über die Rolle der europäischen Binnenschifffahrt, wie sie der deutschen Zeitschrift «Die Rheinschifffahrt»¹ entnommen werden konnten, zu naheliegenden Vergleichen, ja zu Widersprüchen heraus.

Wir lassen vorerst die Ausführungen von Dir. Jaquet folgen und erlauben uns, sie dann nachfolgend zu kommentieren:

Heute darf festgestellt werden, daß die Binnenschifffahrt der einzige Verkehrsträger ist, der wahrhaft europäisch ausgerichtet ist. Keiner wird der Eisenbahn einen Vorwurf machen, wenn sie alles daran setzt, um aus ihrem nationalen Schienennetz den größten Nutzen zu ziehen. Dieses Ziel verfolgt auch der Unternehmer auf den internationalen Wasserstraßen; er ist jedoch nicht an nationale Grenzen gebunden und sein Aktionsfeld geht, so weit das Netz der Wasserstraßen und der Kanäle reicht, deren Befahrung ihm durch internationales Recht gesichert ist.

Die technischen Verbesserungen auf dem Gebiet des Antriebs von Binnenschiffen haben in den letzten Jahren bedeutsame Fortschritte gemacht und die Selbstkosten sind bei keinem Transportmittel auch nur annähernd so niedrig. Die Verbesserung europäischer Transportwege für Länder und Gebiete, die fern der Meeresküste liegen oder aus anderen Gründen im Austausch der Güter benachteiligt sind, läßt sich deshalb im grenzüberschreitenden Verkehr und auf große Entfernungen nur durch ein groß angelegtes europäisches Binnenschifffahrtsnetz lösen. Österreich und die Schweiz teilen das Schicksal, als einzige Länder des europäischen Westens nicht an der Meeresküste zu liegen. Diese Ungunst des geographischen Standortes läßt sich auf lange Sicht nur durch das Mittel einer internationalisierten europäischen Wasserstraße ausgleichen. Durch die vor kaum drei Jahrzehnten für die Schifffahrt dauernd erschlossene Rheinstrecke von Straßburg nach Basel ist die Schweiz in die Lage versetzt worden, die Kostengestaltung für ihre Zu- und Abfahren von der Tarifhoheit ausländischer Eisenbah-

Le problème des voies navigables européennes

Une personnalité bâloise marquante de la politique et de la navigation rhénane, le conseiller national M. N. Jaquet, directeur général de la Compagnie Suisse de Navigation S. A., a donné il y a quelque temps à l'étranger, à l'Institut Européen du Danube, une conférence sur la «Politique européenne des transports, fondement d'une collaboration économique».

Cet exposé a créé dans notre pays des remous qui sont encore loin d'être apaisés. On comprend et on approuve cette réaction à la lecture d'une partie de ce discours, récemment parue dans la revue allemande *Die Rheinschifffahrt*¹, et qui a trait à la navigation intérieure. En voici la traduction:

On peut affirmer aujourd'hui que la navigation fluviale est le seul moyen de transport qui soit véritablement européen. Personne ne reprochera aux chemins de fer de s'efforcer de tirer le plus grand profit de leur réseau national. Ce but est aussi celui de l'armateur à l'égard des voies d'eau internationales; il n'est cependant pas lié aux frontières nationales, et son champ d'activité s'étend au réseau entier des voies navigables, dont l'accès lui est garanti par le droit international. Là où cesse ce droit commence le cabotage qui se situe en dehors du domaine d'une politique européenne des transports. Au cours de ces dernières années, la batellerie a fait de remarquables progrès techniques, et les prix de revient y sont notablement plus bas que dans tout autre moyen de transport. L'amélioration des voies de transport européennes, pour les pays et les régions éloignés de la mer ou désavantagés pour d'autres raisons dans les échanges de marchandises, ne pourra être résolue, dans le trafic international et à grande distance, que par l'établissement d'un grand réseau navigable européen. L'Autriche et la Suisse ont en commun d'être les seuls pays d'Europe occidentale sans rivage maritime. L'inconvénient de cette situation géographique ne peut être compensé à longue échéance que par une voie européenne internationalisée. Grâce à l'ouverture permanente à la navigation du Rhin de Strasbourg à Bâle, il y a trois décennies à peine, la Suisse a été en mesure de libérer le coût de ses importations et exportations des hauts tarifs ferroviaires étrangers. Les tarifs ferroviaires, depuis les différents ports maritimes jusqu'aux gares frontières suisses, se sont alignés sans exception sur le bas tarif fluvial de Rotterdam et d'Anvers à Bâle. Ainsi seulement l'économie suisse a-t-elle été définitivement protégée contre les effets possibles d'une future entente

¹ «Das Problem der europäischen Wasserstraßen», Fachzeitschrift «Die Rheinschifffahrt», Nr. 7, 1955, Mannheim.

nen unabhängig zu machen. Die Bahnfahrten von den verschiedenen Seehäfen her nach den schweizerischen Landesgrenzen sind ausnahmslos auf die billige Wasserfracht von Rotterdam und Antwerpen nach Basel abgestimmt worden. Nur dadurch ist die schweizerische Volkswirtschaft vor Harmonisierungsbestrebungen, die letzten Endes in Europa zu einer internationalen Verständigung unter den Eisenbahnen führen werden, endgültig geschützt worden. Die Länder und Gebiete, deren Rückgrat für den Gütertransport der Rhein bildet, sind zu Zentren des Wohlstandes in Europa geworden und je weiter hinauf der Rhein oder seine Nebenflüsse wie der Neckar und Main der Schifffahrt erschlossen worden sind, um so stärker hat sich die industrielle Besiedlung in bisher wenig erschlossene Gebiete verschoben.

Das Rückgrat einer wahren europäischen Verkehrspolitik liegt im Zusammenschluß des Rheins mit der Donau.

Die Donau kann auf verschiedenen Wegen mit dem Rhein in schiffbare Verbindung gebracht werden; am weitesten vorgetrieben ist die Planung unter Benützung des Mains im Zusammenhang mit der Schaffung einer künstlichen Kanalstrecke zwischen Bamberg und Kehlheim von 165 km. Für die heutige Technik stellt der Bau eines solchen Kanals keine besondere Leistung dar und auch die Kostensumme, die sich in einer Größenordnung von 1,2 Mrd. DM beziffert, wirkt nicht erschreckend im Vergleich zu den Gesamtdéfiziten der europäischen Bahnverwaltungen, die in einem Jahre diesen Betrag übersteigen.

Für Österreich bedeutet der schiffbare Ausgang nach der Nordsee über den Rhein die endgültige Befreiung von den Fesseln einer Binnenlage, die durch die scharfe Konkurrenz verschiedener Seehäfen heute zwar gemildert, aber nicht gesichert ist. Die wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten Österreichs nach Schaffung eines Ausganges über den Rhein nach Norden dürfen sehr hoch eingeschätzt werden.

Bei dieser Denkweise müssen wir davon absehen, die heute bestehenden politischen Schranken zwischen einzelnen Mächtegruppen und Ländern als für die Ewigkeit bestehend anzusehen. Die Verbindung vom Schwarzen Meer zur Nordsee wird zur großen europäischen Wirtschaftsstraße, die durch keine nationale Politik der Schiene und Straße in ihrer Entwicklung gehemmt werden kann. Es wäre verfehlt, die Frage der Verbindung zwischen Rhein und Donau als eine Angelegenheit der Staaten zu betrachten; der Zusammenschluß von Rhein und Donau ist eine europäische Aufgabe. In einer kürzlichen Entschließung der Konferenz der Verkehrsminister ist die Prüfung von zwölf genau bezeichneten europäischen Wasserstraßen im Hinblick auf ihren künftigen Ausbau in die Wege geleitet worden. Dabei wird betont, daß keines dieser Projekte einem anderen gegenüber eine Vorzugsstellung genießt. Leider wird dadurch bekundet, daß die Schifffahrtsprobleme auch im Kreise der Konferenz der europäischen Verkehrsminister nicht von einer europäischen Warte aus beurteilt werden und die Begutachtung nationaler Projekte und Pläne im Vordergrund steht.

Der Wille, die Verbindung von der Donau zum Rhein zum Rückgrat einer europäischen Verkehrspolitik zu machen, ist allzu wichtig, als daß sie den Zufälligkeiten internationaler Konferenzen überlassen werden könnte. Die schiffbare Verbindung von fünf Ländern nördlich der Wasserscheide: Holland, Belgien, Deutschland,

internationale entre les chemins de fer. Les pays et régions dont le Rhin est l'épine dorsale pour le trafic marchandise, sont devenus des centres de prospérité en Europe. Plus les régions arrosées par le Rhin ou ses affluents, tels le Neckar et le Main, se sont ouvertes à la navigation, plus l'industrie s'est implantée dans ces contrées où jusqu'alors elle était peu développée.

La liaison du Rhin au Danube est la base d'une véritable politique européenne des transports. L'idée de cette liaison, déjà ancienne, est une obligation dans une époque qui prétend avoir en quelque sorte découvert l'Europe à nouveau. La voie navigable du Danube au Rhin peut avoir des tracés différents; le projet de loin le plus avancé est celui utilisant le Main et un canal artificiel de 165 km entre Bamberg et Kehlheim. La construction d'un tel canal n'a rien d'extraordinaire pour la technique actuelle. De même son coût, qui est de l'ordre de grandeur de 1,2 milliard de DM, n'a rien d'effrayant quand on le compare au déficit global des chemins de fer européens qui dépasse cette somme en une année.

Un accès navigable à la mer du Nord par le Rhin signifie pour l'Autriche la libération définitive de la sujétion inhérente à un pays sans rivage maritime. Cet état est, il est vrai, atténué aujourd'hui par l'âpre concurrence à laquelle se livrent les différents ports maritimes, mais sans garantie pour l'avenir. Les possibilités de développement économique de l'Autriche, par la création d'un accès vers le nord par le Rhin, peuvent être estimées très haut. L'Autriche acquerra une position en quelque sorte comparable à celle qu'avaient les pays alpins, grâce à leurs cols, dans le trafic du moyen âge.

En adoptant cette façon de penser, nous devons faire abstraction des barrières politiques existant aujourd'hui entre groupes de puissances et ne pas les imaginer dressées pour l'éternité. La liaison de la mer Noire à la mer du Nord sera la grande voie européenne dont le développement ne peut être arrêté par aucune politique nationale du rail et de la route. Cette voie est pourtant aussi celle de la prospérité des peuples, et travailler à cette tâche est le devoir de tous les responsables qui véritablement «pensent européen». Ce serait faux de considérer la question de la liaison du Rhin au Danube comme concernant exclusivement les Etats sur les territoires desquels elle doit être exécutée; la voie navigable Rhin-Danube est une affaire européenne. La Conférence des ministres des transports a récemment décidé l'examen de douze projets de voies navigables européennes en vue de leur future exécution. Il a été souligné qu'aucun de ces projets n'est prioritaire. On peut ainsi malheureusement constater que même dans les milieux de la Conférence européenne des ministres des transports, les problèmes de navigation ne sont pas jugés d'un point de vue européen, et que la considération de projets et de plans nationaux est primordiale.

La volonté de faire de la liaison du Danube au Rhin l'épine dorsale d'une politique européenne des transports doit être publiquement proclamée à la face du monde par des personnalités et des groupements de l'économie, ainsi que par des hommes qui ont la foi et la force de «penser européen». La tâche est trop importante pour être laissée aux aléas de conférences internationales. Grâce à la réalisation de cette voie de

Frankreich und der Schweiz einerseits mit sieben Ländern südlich derselben: Österreich, die Tschechoslowakei, Ungarn, Jugoslawien, Rumänien und Bulgarien sowie der Sowjetunion im Mündungsgebiet der Donau andererseits bringt eine wirtschaftliche Annäherung durch die Schaffung einer einzigartigen Transportstraße mit niedrigsten Gesteungskosten.

Vermehrten Wohlstand in weite Gebiete des alten Kontinents zu bringen ist die wahre Aufgabe einer europäischen Verkehrspolitik; dieses Ziel zu erkennen und die Verwirklichung in die Hand zu nehmen, ist aber Aufgabe unserer Generation.

Zu den Darlegungen von Dir. Jaquet haben wir folgendes zu bemerken:

Sicher werden die Leser unseres Bulletins mit Herrn Jaquet einig gehen, wenn er ganz allgemein die Wichtigkeit der Binnenschifffahrt und ihren wohltätigen Einfluß auf das Wirtschaftsleben Europas hervorhebt. Sie werden ihm auch zustimmen, wenn er ausführt, daß die Transportkosten zu Wasser wesentlich niedriger liegen als die Frachtspesen aller übrigen Transportinstitute, so daß ein vom Meer abgeschnittenes Binnenland, wie das unsrige, größtes Interesse daran hat, seine Binnenwasserstraßen, die zum Meere führen, auszubauen und sich damit eine verkehrsgünstigere Lage zu verschaffen. Wir sind ebenfalls davon überzeugt, daß eine Fluß- und Kanalschifffahrt das Wirtschaftsleben ihres Einzugsgebietes in glücklicher Weise beeinflussen und fördern, ja die Ansiedelung ganz neuer Industrien begünstigen kann. Über diese Zusammenhänge sind unsere Meinungen gemacht und wir freuen uns, in Dir. Jaquet einen einflußreichen Mitkämpfer im Streit um unsere Bestrebungen, der Binnenschifffahrt auch in der Schweiz erneut den Weg zu öffnen, gefunden zu haben, obschon wir uns bewußt sind, daß Herr Jaquet im Ausland für andere Schifffahrtsprojekte plädierte als die unsrigen.

Es ist darum verlockend, die Feststellungen von Herrn Jaquet mit gewissen Äußerungen von Sachverständigen und Experten zu vergleichen, die auf Grund der speziellen Basler Hafenvhältnisse die Meinung vertreten, es sei ganz ausgeschlossen, daß sich längs des Transhelvetischen Kanals je neue Industrien ansiedeln könnten; dabei scheinen sie sich des Widerspruchs nicht bewußt zu werden, der darin liegt, daß die Ansiedelung neuer Industrien in einer großen und sich ständig noch entwickelnden Stadt mit ihren ebenso ständig steigenden Bodenpreisen weniger wahrscheinlich ist, als dies der Fall wäre für Industriesiedelungen längs den Rheinufern oberhalb Basels oder längs des Transhelvetischen Kanals.

Aber kehren wir zurück zu dem von Herrn Jaquet besprochenen Problem der Rhein–Main–Donauverbindung, nachdem gerade seine Stellungnahme in dieser Angelegenheit bei uns einige Überraschung ausgelöst hat.

Wenn wir auch der Rhein–Main–Donau-Verbindung, die ja heute in voller Ausführung begriffen ist, unsere Aufmerksamkeit und unsere Sympathien nicht versagen, so zweifeln wir nicht daran, daß daneben auch noch andere Binnenschifffahrtsprojekte, so nicht zuletzt die Verbindung Rhone–Rhein, von größtem *europäischem* Interesse sind. Vergleichen wir die mutmaßlichen Gesamtbaukosten der Rhein–Main–Donau-Verbindung, die heute auf 1,2 Milliarden DM oder 1248 Millionen Schweizer Fran-

transport au prix de revient le plus réduit, sera créé un rapprochement entre les cinq pays situés au nord de la ligne de partage des eaux: Hollande, Belgique, Allemagne, France et Suisse, et les sept autres pays au sud de cette ligne: Autriche, Tchécoslovaquie, Hongrie, Yougoslavie, Roumanie, Bulgarie, ainsi que l'Union Soviétique par les bouches du Danube.

Assez d'exemples enseignent de quelle façon la navigation fluviale favorise l'implantation de l'industrie. Et, finalement, la prospérité de vastes régions du vieux continent ne peut être augmentée que par la création de meilleurs moyens de production et de répartition. C'est là la tâche véritable d'une politique européenne des transports; discerner ce but et en prendre en main la réalisation, tel est le devoir de notre génération.

Certainement, les lecteurs de ce bulletin approuvent chaleureusement les considérations d'ordre général de M. Jaquet sur les bienfaits de la navigation intérieure. Tout comme lui, chacun de nos membres est convaincu que les prix de revient du transport par eau sont notablement inférieurs à ceux des autres moyens de transport; qu'un pays sans rivage maritime, a un intérêt évident à créer des liaisons directes avec la mer et à se libérer ainsi d'une gênante emprise étrangère sur son économie. Nous sommes également persuadés que la navigation intérieure donne une impulsion nouvelle et bienfaisante à l'économie, et même facilite l'implantation de l'industrie là où elle était jusqu'alors inexistante.

Notre conviction était donc faite. Il n'est cependant pas indifférent, lorsqu'on doit faire face à une redoutable coalition d'intérêts, de recevoir le puissant renfort qu'est dans ce domaine M. Jaquet. Sans doute, cette plaidoirie était-elle faite pour d'autres projets que les nôtres. Mais les avantages de la navigation intérieure, tels que les expose M. Jaquet, sont également valables pour le Rhin supérieur, le Rhône et le Canal transhelvétique. Il n'y a pas là de vérité à l'aval de Bâle qui devienne soudain erreur à l'amont de cette ville, comme voudraient le faire accroire certains de nos confédérés.

Il est piquant de rapprocher les déclarations de M. Jaquet des affirmations péremptoires d'experts qui, se fondant sur le cas très spécial de Bâle, ont nié que l'aménagement de la voie navigable Léman–Rhin pût provoquer l'établissement de nouvelles industries. Il tombe sous le sens qu'une industrie nouvelle trouverait des conditions de départ plus favorables si elle s'établissait sur un emplacement bon marché riverain du Rhin supérieur ou du futur Transhelvétique, plutôt que dans une ville prospère où le terrain est très cher.

Mais venons-en maintenant à l'objet même de la conférence de M. Jaquet, à la liaison Rhin–Main–Danube, et examinons ses arguments dont certains ont causé chez nous tant d'émoi.

Qu'il soit dit d'emblée que notre Association ne nourrit aucune hostilité à l'égard du projet Rhin–Main–Danube, qui est du reste en cours d'exécution. Nous suivons cette œuvre avec intérêt et sympathie, persuadés de son utilité et qu'il y a encore place sous le soleil pour bien des aménagements fluviaux. En passant, comparons son coût: 1,2 milliard de DM, soit 1248 millions de francs suisses, à celui du Rhône au Rhin, de la frontière française à l'embouchure de l'Aar, estimé à 500 millions, dont 143 millions pour l'Aar et

ken geschätzt werden, mit dem Kostenanschlag für den Transhelvetischen Kanal, der ab französisch-schweizerischer Grenze bis zur Aaremündung in den Rhein auf rund 500 Mio Schweizer Franken lautet, oder mit den Kosten für die Schiffbarmachung des Hochrheins mit weniger als 200 Mio Schweizer Franken, die zudem noch von drei Ländern, d. h. von Deutschland, der Schweiz und Österreich zusammen aufzubringen sind, so wird man Herrn Jaquet mit Recht entgegenhalten können, daß es näher liegen würde, heute Österreich zuerst einmal mit dem doch so billigen Ausbau des Hochrheins einen Ausgang zum Meer zu verschaffen, statt nach der Taube auf dem Dach zu zielen.

Mit Herrn Jaquet gar nicht einverstanden sind wir, wenn er als einzig wahre und wirtschaftlich für ein geeinigtes Europa allein tragbare Lösung das Wasserstraßenprojekt Rhein–Main–Donau propagiert oder zum mindesten dessen Ausführung als vordringlichste Aufgabe erklärt.

Herr Jaquet wirft der europäischen Konferenz der Transportminister vor, daß sie aus rein subjektiven, nationalen Gründen zwölf Wasserstraßenprojekte zur Ausführung vorschlug. Unter diesen zwölf Projekten befinden sich aber gerade diejenigen, für die sich die Schweiz und ihre unmittelbaren Nachbarn im Norden und Osten ganz besonders interessieren, nämlich die Hochrhein-Wasserstraße und die schweizerische Verbindung Rhone–Rhein. Ohne gegen den Grundsatz und Geist einer europäischen Zusammenarbeit zu verstoßen, können wir uns für die genannten beiden Projekte ruhig einsetzen, dienen sie doch nicht nur rein lokalen oder schweizerisch-nationalen, sondern ebenso ausgesprochen *europäischen* Interessen.

Die Hochrheinwasserstraße ist für die Volkswirtschaft Deutschlands, Österreichs und der Schweiz von größter Wichtigkeit; am Transhelvetischen Kanal sind Frankreich und die Schweiz interessiert. Beide Wasserstraßen bilden wichtige Bestandteile der *europäischen* Verbindung Rhone–Rhein–Donau, ja, kann man überhaupt noch Projekte aufstellen, die der Forderung nach einer europäischen Gesamtplanung, wie sie die Minister des Transportwesens kürzlich aufgestellt haben, noch besser entsprechen würden?

Im Sinne einer restlosen Zustimmung zu den Thesen von Herrn Jaquet, die die Verwirklichung einer loyalen europäischen Zusammenarbeit auf dem Gebiete der Binnenwasserstraßen bezwecken, verlangen wir daher, daß sowohl das Projekt der Schiffbarmachung des Rheins zwischen Basel und Konstanz als dasjenige eines Ausbaus der französischen Rhone bis zur Schweizer Grenze und der Weiterführung dieser Wasserstraße in Form des Transhelvetischen Kanals bis zur Aaremündung in den Rhein, in das offizielle und dringliche Ausbauprogramm der europäischen Binnenwasserstraßen aufgenommen werden. A. V. (B.)

Oesterreichs Interesse an der Hochrheinschifffahrt

Der Verkehrspolitische Ausschuß der österreichischen *Bundeshandelskammer* hat sich in seiner Sitzung vom 18. April 1955 in Feldkirch mit dem Projekt der Schifffahrt auf dem Hochrhein befaßt. Er ist dabei zu der Überzeugung gelangt, daß der Ausbau des Hochrheins und die Errichtung eines Rheinhafens in der Bregenzer Bucht im eminenten Interesse der österreichischen Wirtschaft gelegen ist, da Österreich damit direkt Anschluß an die Weltmeere gewinnt. Es werden sich dadurch insbesondere für den Import von Massengütern wesentliche Frachtersparnisse ergeben.

Der Verkehrspolitische Ausschuß lenkt die Aufmerksamkeit der *Bundeshandelskammer* auf dieses Verkehrsprojekt und ersucht das Bundeskammerpräsidium, das Vorhaben nachdrücklichst zu fördern.

les lacs jurassiens, ainsi qu'au coût de l'aménagement du Rhin supérieur jusqu'au lac de Constance: moins de 200 millions à partager entre l'Allemagne, la Suisse et l'Autriche. A ce propos, M. Jaquet se penche avec sollicitude sur le sort de l'Autriche dépourvue d'accès à la mer. Voici donc un moyen de lui ouvrir à très bon compte une première porte sur la voie rhénane: aménager le Rhin supérieur!

Où les choses se gâtent c'est lorsque M. Jaquet prétend que soit imposé à l'Europe l'unique aménagement Rhin–Main–Danube, ou tout au moins que lui soit donnée une priorité absolue. Il accuse la Conférence européenne des ministres des transports d'avoir cédé à des considérations nationales en retenant douze projets de voies navigables européennes au lieu du seul Rhin–Main–Danube. Là nous ne le suivons plus, car parmi ces douze projets retenus par la Conférence, il y en a deux qui nous intéressent: le Rhin supérieur et le Rhône–Rhin. On nous accusera peut-être de parti pris national et de manquer d'esprit «européen». Mais l'esprit «européen» a bon dos. Nous subodorons bien plutôt ici un état d'esprit très local au contraire. Gardons donc les deux pieds sur terre. Rhin supérieur et Rhône–Rhin nous intéressent car nous les savons profitables à l'économie suisse. Comme de surcroît, et cela est nécessaire, ils intéressent aussi nos voisins pour des raisons identiques, il faut aller de l'avant sans se laisser ébranler par l'esprit «européen» qui souffle parfois hors de propos. De plus, l'aménagement du Rhin supérieur, comme nous l'avons vu plus haut, intéresse directement trois pays, celui du Rhône au Rhin en intéresse deux: France et Suisse; ces deux projets sont des étapes nécessaires à 'la voie européenne Rhone–Rhin–Danube. Quoi de plus européen? C'est exactement dans la ligne que préconise la Conférence des ministres des transports: conclusion d'accords de pays à pays.

Aussi, approuvant la conclusion de M. Jaquet sur la tâche véritable d'une politique européenne des transports, nous dirons résolument à ce sujet: que le Rhin supérieur jusqu'au lac de Constance, le Rhône jusqu'en Suisse, ainsi que le Canal transhelvétique, s'inscrivent naturellement et obligatoirement dans le futur réseau des grandes voies navigables européennes. Nos projets sont favorables à *l'ensemble* de l'économie nationale et aucune considération d'intérêts étroitement locaux ne nous détournera de notre but. A. V.

Intérêt autrichien au Rhin supérieur navigable

Le Comité des transports de la *Chambre de Commerce fédérale autrichienne* a examiné le projet de mise en état de navigabilité du Rhin supérieur, lors de sa séance du 18 avril 1955 à Feldkirch. Il s'est convaincu du très grand intérêt que présentent pour l'économie autrichienne, l'aménagement du Rhin supérieur et la création d'un port rhénan dans la baie de Bregenz, l'Autriche obtenant ainsi un accès direct à la mer. L'économie serait tout particulièrement substantielle à l'importation de marchandises de masse.

Le Comité des transports attire l'attention de la *Chambre de Commerce fédérale* sur ce projet et prie la présidence de la *Chambre* de le soutenir vigoureusement.

Bonne Fête, Monsieur Ryniker!

M. Ad. Ryniker, Dr h. c., le brillant ingénieur naval bâlois, a récemment fêté son 80^e anniversaire. Notre Association lui présente ses vœux les plus chaleureux et saisit cette occasion de le remercier de sa longue activité en faveur de la navigation intérieure.