

Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 31 (1939)
Heft: 9

Artikel: Notre politique du Rhône
Autor: Balmer, Paul
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-922209>

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: 18.02.2026

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

stützung von Werken, die im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teiles liegen), Subventionen an Flusskorrekturen geleistet; die Zürcher Ausstellung von 1883 konnte bereits auf namhafte Werke hinweisen: Rheinkorrektion von der Tardisbrücke bis Monstein, Rhonekorrektur von Brig bis Genfersee, Juragewässerkorrektion und Korrekturen im Hasletal und an der Melchaa. Die 83er Ausstellung bildete auch dadurch einen Markstein auf diesem Gebiete, dass an ihr ein Bericht des eidgenössischen Oberbauinspektors von Salis über das schweizerische Wasserbauwesen erschien, der noch heute als klassisches Werk über Gewässerkorrekturen gelten kann. Er ging davon aus, dass die Hauptursache der Schädigungen des Landes durch die Flüsse in der raschen Füllung durch Geschiebe liege. «Jedes Mittel, das den Zufluss des Wassers vermindere und verzögere, trage dazu bei, die Gefahren, welche die Umgebung eines Flusses bedrohen, zu verringern. Der Erfolg der Flusskorrekturen sei erst dann gesichert, wenn die Sammelgebiete der bösartigsten Bäche ausreichend bewaldet und diese so verbaut sind, dass sie keine grossen Geschiebemassen mehr ins Tal befördern können, oder durch Anlage von Geschiebesammlern dafür gesorgt werde, dass nicht mehr Geschiebe in die Flüsse gelangt, als sie abzuschleppen und unschädlich zu deponieren vermögen.» Man hat zeitweise diese Grundsätze vernachlässigt und geglaubt, Aufforstung und Verbauung durch blosse, möglichst gradlinige Korrektur, durch Dammerhöhungen und Baggerungen ersetzen zu können; die Folgen waren, wie die Korrekturen des Rheins oberhalb des Bodensees und andere Beispiele zeigen, noch jedesmal verhängnisvoll.

Stellen wir fest, dass der Bund unter der Herrschaft der 74er-Verfassung von 1874 bis 1938 nicht weniger als 200 Millionen für Flusskorrekturen und Wildbachverbauungen aufgewendet hat, wozu noch 300 Millionen aus kantonalen, kommunalen und privaten Mitteln kommen, so werden wir sagen dürfen, dass auch auf diesem Gebiete die eidgenössische Solidarität sich bewährt hat. Die Landesausstellung zeigt Ihnen, was heute auf diesem Felde gearbeitet wird. Diese Arbeit berührt auch die Interessen der Kraftwerke und der Schifffahrt; je geringer das Geschiebe, desto konstanter die Wirkung der Staubecken und

je regelmässiger der Wasserzufluss, desto günstiger die Fahrinne der Schifffahrt. Für diese ist allerdings noch wichtiger die Abflussregulierung unserer Seen. Das ist ein ungleich komplizierteres Problem, als die Flusskorrektur und die Wildbachverbauung. Einmal sind wir bei unseren grössten und speziell für die Schifffahrt wichtigen Seen, Bodensee, Genfersee, Langen- und Luganersee, auf internationale Abkommen angewiesen. Verhandlungen sind für alle vier bereits im Gange. Sodann aber sind die Interessen, auf die bei den Seeregulierungen Rücksicht zu nehmen ist, nicht nur sehr mannigfaltig, sondern auch stark gegensätzlich. In Betracht kommen hier Landwirtschaft, Uferbebauung, Abwasserregelung, Hygiene, Fischerei, Schifffahrt. Wie scharf die Interessen aufeinanderstossen, zeigt das Beispiel der Zürichseeregulierung, wo die Verständigung an einer Amplitudendifferenz von wenigen Zentimetern zu scheitern droht. Selbst das Interesse der Kraftwerke ist nicht einheitlich; die frühere Ansicht, dass Seeregulierungen unter allen Umständen ein Vorteil für die unterhalb liegenden Werke sei, hat neueren Untersuchungen nicht standgehalten; je nach Art und Ausbau der Werke stehen sich die Interessen auch hier scharf gegenüber. Indessen beweisen doch bisherige Erfahrungen, dass der allgemeine Nutzen von Seeregulierungen gross genug ist, um bei gutem Willen und Zurücksetzung von besondern Vorteilsansprüchen eine Verständigung zu ermöglichen.

Ueberblicken wir im Licht unserer Landesausstellungen den Stand unserer Wasserwirtschaft im allgemeinsten Sinne, so dürfen wir sagen, dass das vergangene halbe Jahrhundert sich mit seinen Leistungen sehen lassen darf. Wir haben den grösseren Teil unserer Wasserkräfte zum Wohle des Landes nutzbar gemacht, wir haben den Wasserweg zu einem Meere gefunden und streben mit zunehmendem Erfolge dem Ziele zu, der verheerenden Gewalt des Wassers Herr zu werden. Wir wollen jedoch nicht auf Lorbeeren ausruhen; die Landesausstellung, deren sich jeder Eidgenosse von Herzen freut, soll uns auch Mahnung sein, weitsichtigen Vorfahren durch unser Streben Ehre zu machen und kommenden Geschlechtern den Weg zu eigener tüchtiger Arbeit im Dienste des Landes und Volkes zu weisen. Das sei unser Gelöbnis.

Notre politique du Rhône

Résumé de la Conférence de *M. Paul Balmer*, Conseiller d'Etat, Genève, au Congrès Suisse de l'Economie des Eaux, le 1^{er} juillet 1939 à Zurich.

Les fleuves, golfes prolongés jusqu'au sein des continents, assurent le va-et-vient des échanges, naturellement et plus économiquement qu'aucun autre

moyen de transport (rail, route, air). La démonstration en a été péremptoirement réalisée, par le fait. Il s'ensuit qu'un état enclavé, sans littoral maritime,

telle la Suisse, a l'impérieux devoir d'assurer son accès à la mer pour faire et développer son commerce, avec le minimum d'entrave.

La Confédération a su, avec à-propos et maîtrise, ordonner cette politique en favorisant de tout son effort le développement des aménagements portuaires de Bâle. En effet notre grande cité rhénane est installée au point précis où le Rhin, sur 828 kilomètres, devient naturellement navigable jusqu'à ses embouchures.

Aussi bien le mouvement du port fluvial de Bâle, créé en 1903, a-t-il passé de 95 000 tonnes en 1913, à 100 000 tonnes en 1920, à 1 000 000 tonnes en 1930, à 2 000 000 tonnes en 1935, à près de 3 000 000 tonnes en 1937.

Aujourd'hui plus du tiers de tout le trafic d'importation vers la Suisse est contrôlé par Bâle fluvial.

Or Genève, sur le Rhône, à 493 kilomètres de Marseille, occupe une position symétrique de celle de Bâle. L'idée est donc venue d'aider à la jonction maritime de la Méditerranée à la Suisse en aménageant à cet effet le cours de ce fleuve. C'est une «*Genfer-Sache*», encore que toute la Suisse romande, très spécialement, soit intéressée à ce surgissement.

Presque enclavée en territoire français, privée depuis un quart de siècle de tout hinterland nourricier, gravement menacée dans son expansion par l'effondrement de la monnaie française, ainsi handicapée et perdue aux extrêmes confins de la Suisse, Genève ne peut plus attendre. Elle a besoin d'un instrument régénérateur de son économie assassinée; elle le découvre dans la création d'un port fluvial devenu possible, à bref délai, grâce à l'aménagement hydro-électrique du Rhône du point (20 kilomètres à l'aval de la frontière suisse) où il devient naturellement navigable jusqu'à la mer. Or cet aménagement est en cours. L'ouvrage de Génissiat (barrage de 65 mètres de haut destiné à capter une énergie nulle part comparable en Europe) est en construction depuis deux ans, sur territoire français, près de la frontière suisse, en amont de laquelle, au Verbois, va s'ériger l'usine correspondante de Genève. Ces deux ouvrages sont les pièces maîtresses de l'escalier d'eau futur lequel, doublé des écluses nécessaires, permettra à la navigation intérieure d'accéder jusqu'à Genève.

Oeuvre grandiose qui est aussi une «*Schweizer-Sache*». Car si la neutralité politique de la Confédération est consacrée par notre volonté fervente et reconnue solennellement par l'Europe, sa valeur effective est postulée par l'équilibre des forces économiques centrifuges qui se donnent carrière sur notre territoire. Il est clair que le seul accès à la mer pro-

curé par le Rhin incline notre pays vers les plaines germaniques dont il est d'ailleurs orographiquement la dépendance. Conjoncture redoutable dont il est superflu de supputer ici toutes les conséquences.

On peut simplement relever que l'Italie se prépare à construire puis à équiper une voie navigable tendant de l'Adriatique à Locarno.

De ce point terminus le va-et-vient puissant de marchandises s'établira jusqu'à Bâle-fluvial et vice-versa, au travers du territoire fédéral. Bonne perspective, du point de vue économique pur, mais qui nous asservirait progressivement à un seul groupe d'états voisins. N'est-il pas nécessaire, cela étant, d'ordonner la réplique du Rhône, pour fortifier l'équilibre, et donc l'autonomie de notre statut économique et politique.

Au surplus, nos Chemins de Fer Fédéraux en tireront profit en recueillant l'afflux des marchandises convergeant, à meilleur compte que devant, vers nos diverses frontières.

Les graves événements actuels permettent encore de méditer sur l'insigne mérite d'une politique du Rhône.

Notre pays pourrait se trouver en état d'asphyxie s'il ne découvrait qu'aux seuls horizons du Rhin le chemin véhiculant tout ce qu'il faut pour sa subsistance et le fonctionnement de son appareil industriel. Par incidence, cela fait voir que la prospérité du Rhône navigable ne saurait desservir celle du Rhin qu'elle mettrait à l'abri de pressions et de tentations dangereuses. De tout quoi, grâce au sens politique qui les caractérise, Strasbourgeois et Bâlois sont aujourd'hui justement convaincus.

Quant aux Chemins de Fer Fédéraux ils ne sauraient prendre en mauvaise part l'action des promoteurs de notre politique fluviale: elle leur apporte du trafic et concourt à leur prospérité.

Reste à considérer, dans un avenir plus lointain, l'établissement de l'artère fluviale transhelvétique qui, de Bâle à Genève, par l'Aar, les lacs du Jura, le canal d'Entreroche et le Léman, fera de notre pays le dock central du continent. Cette voie magistrale «*fara da se*»; ces tronçons se souderont progressivement les uns aux autres selon les besoins de notre économie nationale. D'ores et déjà, en amont de Bâle, elle est en plein devenir.

En conclusion l'on déclare que si, avec juste raison, le soin d'une politique rhénane préoccupa nos autorités fédérales, celles-ci doivent s'attacher désormais, avec autant de patriotisme éclairé, à la perfection de sa réplique urgente: l'aménagement du Rhône navigable, au moins jusqu'à Genève.