

La Compagnie Nationale du Rhône

Autor(en): **Archinard, L.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt**

Band (Jahr): **14 (1921-1922)**

Heft 7

PDF erstellt am: **15.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-920300>

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

Vorbereitung des Staugebietes, speziell einer gründlichen Rodung der für die spätere Netz- und Garnfischerei geeigneten Flächen. Denn in Staubecken, in denen man Bäume, Gestrüpp, Hecken, Mauern usw. einfach stehen liess, ist jede richtige Fischereiausübung und damit auch die doch notwendigerweise anzustrebende intensive Bewirtschaftung a priori ausgeschlossen. In bestimmten Fällen und zu bestimmten Zwecken können auch noch weitere Vorkehrungen zur Ermöglichung oder Erleichterung des späteren Fischereibetriebes in Frage kommen, die aber hier nicht im einzelnen behandelt werden sollen. Dagegen sei zum Schlusse noch eines Umstandes gedacht, der bei der Bewirtschaftung von Staubecken besonders schwer ins Gewicht fallen kann. Bei manchen Stauwerken, speziell an Flüssen mit reichlicher Geschiebeführung, müssen wir mit der Notwendigkeit des Oeffnens der Grundablässe zum Zwecke der Abschwemmung sedimentierter Geschiebemassen rechnen. Dadurch wird der Fischerei im Staubecken stets ein Schaden zugefügt werden. Es kann dabei bis zur völligen Vernichtung der Früchte jahrelanger fischereiwirtschaftlicher Bemühungen kommen, wenn nicht rechtzeitig zweckdienliche Vorkehrungen bei der Vornahme von Grundablässen getroffen werden, wodurch die Fischereiberechtigten in die Lage versetzt werden, zu retten was zu retten ist. Von welcher Art diese Vorkehrungen sein sollen, muss natürlich von Fall zu Fall entschieden werden.

Damit hätten wir nun wohl die wichtigsten Schutzmassnahmen aufgezählt, womit freilich nicht gesagt sein soll, dass in bestimmten Fällen nicht noch Weiteres vorgesorgt werden kann. Dies trifft namentlich dort zu, wo in Verbindung mit dem Bau von Kraftwerken auch Uferschutzbauten, Flussregulierungen, Baggerungen, Schiffahrtsschleusen und dergl. zur Ausführung gelangen; da wird dann ebenfalls in dieser oder jener Richtung dem Fischereiiinteresse Rechnung zu tragen sein. Neben rein technischen, baulichen Vorkehrungen können zuweilen auch Vorschriften fischereipolizeilicher Natur (Errichtung von Schonrevieren, lokale und zeitliche Fischereiverbote usw.) in Frage kommen.

Wir wissen nun allerdings aus eigener Erfahrung, dass es auch bei sorgfältigster Durchführung aller in Betracht fallenden Massnahmen kaum je gelingen kann, jegliche Schädigung der Fischerei zu verhüten. Aus diesem Grund ist es nötig und überdies nichts als recht und billig, in den Konzessionsbedingungen jeweilen auch durch eine klare Bestimmung die generelle Haftpflicht der Kraftwerke festzulegen für jeglichen Schaden, welcher der Fischerei nachweislich aus dem Bau und Betrieb eines Kraftwerkes erwächst.

Das Ziel, das wir angesichts der gegenwärtigen Hochflut von Projekten zur Ausnützung der Wasser-

kräfte stets vor Augen halten müssen, ist die bestmögliche Erhaltung der Fischerei. Die Wege, auf denen sich das gesteckte Ziel erreichen lässt, haben wir soeben in groben Strichen vorgezeichnet. An den Ausgangspunkt aller dieser Wege sei hier noch einmal als Wegweiser der schon wiederholt zum Ausdruck gebrachte Grundsatz aufgestellt: nicht schematisieren, sondern individualisieren! Und wenn wir einen gangbaren Weg gefunden haben, so mögen uns die Kraftwerke die nötigen Geldmittel für die Fahrt nach dem Ziel zur Verfügung stellen. Aus der Erfahrung heraus sind wir aber doch zu der festen Ueberzeugung gelangt, dass wir in weitaus den meisten Fällen das nötige Entgegenkommen finden werden, wenn wir durch unablässige und sachliche Aufklärung bei den Kraftwerken und — bei den Konzessionsbehörden das Verständnis für das Wesen, die wirtschaftliche Bedeutung und die Bedürfnisse der Fischerei mehr und mehr wecken. Und schliesslich müssen auch wir als Fischer oder als Vertreter der Fischereii Interessen, wenn wir zu einem guten Einvernehmen und zu fruchtbringenden Verhandlungen mit den Kraftwerken gelangen wollen, von Einseitigkeit uns freimachen, genau so wie wir das von der Gegenpartei verlangen. Nach unverbrieftem, aber altvererbtem Schweizerrecht einfach drauflos zu schimpfen und dann überdies noch von den Kraftwerken Unmögliches zu fordern, das kann niemals zum Ziel führen. Wir wollen uns vielmehr bemühen, uns gegenseitig zu verstehen, die beiderseitigen Interessen richtig zu bewerten und dort, wo sie kollidieren, zu einem befriedigenden Ausgleich zu gelangen. Dass es dabei, auf der einen wie auf der andern Seite, ohne gewisse Opfer nicht abgehen kann, liegt nun einmal in der Natur der Sache. Diese Opfer erträglich zu gestalten, sie mit vereinten Kräften auf ein Mindestmass zu bringen, das sei in Zukunft die vornehmste Aufgabe der „feindlichen Brüder“: Kraftwerke und Fischerei!



La Compagnie Nationale du Rhône.

On sait l'importance que doit prendre, non seulement pour notre pays, mais pour l'Europe entière, l'aménagement le long du Rhône d'une voie navigable qui sera un tronçon de la grande artère Rhône-Rhin-Danube.

Récemment encore, Mr. L. Bordeaux, Conseiller Général de la Haute Savoie, ancien adjoint au Maire de Thonon, le disait dans un magistral exposé qu'il faisait à la Section Genevoise de l'Association Suisse pour la Navigation du Rhône au Rhin: *la portée économique de l'aménagement du Rhône* est immense pour la France et la Suisse, car ce fleuve deviendra la ligne de communication la plus importante entre ces deux pays, en même temps que notre meilleure voie d'accès à la Méditerranée; en outre, lorsque sa jonction avec le Rhin par le Canal d'Enteroches, les Lacs Jurassiens et la Vallée de l'Aare aura été réalisée, et que du Lac de Constance on pourra atteindre le Danube par un canal traversant le Wurtemberg, cette artère deviendra l'axe des relations commerciales entre l'Ouest, le Centre et l'Est de l'Europe.

La réalisation de ces projets est donc une œuvre de solidarité européenne qui intéresse la majeure partie du Continent.

Par la loi du 27 mai 1921 le Gouvernement français a décidé que l'aménagement du Rhône entre la frontière suisse et la mer sera fait au triple point de vue de l'utilisation des forces motrices, de la navigation et de l'irrigation, et que la concession générale sera accordée à la *Compagnie Nationale du Rhône* actuellement en formation. C'est cette dernière qui, après avoir pris connaissance des diverses solutions possibles, choisira le projet qui servira de base à la réalisation.

Mais la Compagnie a trois ans pour se constituer; si elle n'y parvient pas dans ce délai, le Gouvernement pourra accorder à des Sociétés privées des concessions partielles. Il ne saurait plus alors être question de programme des travaux et ce serait au détriment de la voie d'eau dont l'ouverture de bout en bout serait certainement retardée et risquerait même de devenir problématique, car elle dépendrait de la réalisation d'usines hydroélectriques qui ne seraient plus liées par un programme général.

Les adversaires de la Compagnie Nationale du Rhône ne désarment pas encore et dernièrement ils lui ont fait subir un assaut sérieux, en se servant pour cela d'un article de la loi du 27 mai 1921 prévoyant que la voie d'eau ne sera aménagée à l'amont de Seyssel que si la Suisse consent à améliorer la puissance d'emmagasinement du Lac Léman; c'est donc la délicate question du régime de ce lac qui intervient et les autorités suisses intéressées en ont entrepris l'examen avec le soin qui s'imposait avant de reprendre les conversations internationales qui permettront de la trancher.

Subitement parurent dans plusieurs journaux français des articles laissant supposer que l'idée de réaliser la voie navigable Lyon-Genève était abandonnée par nos voisins.

L'Association Suisse pour la navigation du Rhône au Rhin et le Comité franco-suisse du Haut Rhône se sont émus de ces nouvelles, ne sachant quelle confiance il fallait leur accorder. Ils ont immédiatement attiré l'attention des Autorités fédérales sur la gravité de ces faits et sur la nécessité de reprendre les conversations internationales le plus tôt possible.

En même temps ils faisaient remarquer aux personnalités françaises qui ont bien voulu leur promettre leur appui combien serait regrettable une décision hâtive compromettant l'avenir de la voie Rhône-Rhin-Danube, prise au moment où, nous en avons l'assurance, les conversations vont être reprises pour aboutir inévitablement à un accord donnant satisfaction aux deux parties.

Les événements sont venus nous rassurer. Les promoteurs du grand projet émettaient leur opinion dans les journaux et l'un d'eux, Mr. Léon Perrier, Sénateur de l'Isère, Président de la Commission interdépartementale pour l'aménagement du Rhône, nous envoyait la copie d'un *communiqué officiel* rectificatif qui a paru dans la plupart des journaux français. Nous ne croyons pouvoir mieux faire que de reproduire ici ce document dont chacun comprendra l'importance.

L'aménagement du Rhône.

On nous communique :

„Les Départements intéressés à l'aménagement du Rhône devant prendre à la session d'avril prochain les résolutions définitives pour la constitution du capital actions de la *Compagnie Nationale du Rhône*, la Commission interdépartementale pour l'aménagement du Rhône va tenir une prochaine réunion.

Au cours de cette dernière elle prendra connaissance des délibérations prises par les Assemblées départementales à la session précédente, examinera les observations présentées et d'accord avec les représentants du Gouvernement prendra les résolutions qui, insérées dans le cahier des charges, compléteront la loi et donneront toutes les garanties nécessaires aux divers intérêts en présence.

La réunion aura lieu à l'Hôtel de Ville de Paris le mercredi 1^{er} mars.

Les préparatifs de cette réunion importante ont provoqué la parution dans divers journaux de Paris et de Province de nombreux articles ou de soit disant interview.

Sous des apparences bienveillantes ces derniers, soit généralement par ignorance de la question, soit parfois pour toute autre raison contiennent les inexactitudes les plus grandes.

Il est indispensable de n'accepter que sous toute réserve, les articles qui peuvent paraître sur l'aménagement du Rhône.

Ils contiennent généralement les erreurs les plus considérables.

Les collectivités intéressées à cette grande entreprise ne doivent pas oublier d'autre part que les chutes du Rhône ont été et sont encore convoitées par nombre de groupements financiers qui ont un particulier intérêt à ce que la Compagnie nationale du Rhône ne puisse pas se constituer. On en reviendrait dans ce cas, de par la loi, au régime des concessions séparées que l'accord des collectivités de la Vallée du Rhône a écarté.

Semer la division entre ces dernières, dresser les unes contre les autres les diverses régions, opposer les uns aux autres les divers intérêts en cause par l'aménagement du Rhône en affirmant que certains seront oubliés ou négligés telle est la méthode qui a toujours été employée pour faire échec à l'union réalisée par les promoteurs de la formule de la *Compagnie Nationale du Rhône*.

La réunion du 1^{er} mars par l'accord total qui sera obtenu dans la satisfaction donnée à tous les intérêts en présence mettra certainement fin aux espoirs de ceux qui placent les intérêts particuliers avant l'intérêt général.

Mr. Perrier nous adressait en même temps la copie d'une lettre envoyée par lui au Ministre français des Travaux Publics et de la réponse de ce dernier. Mr. Perrier exposait les objections faites par certains départements au programme de réalisation et à la répartition des forces motrices entre les intéressés et Mr. Le Troquer, Ministre des travaux publics, lui indiquait de quelle manière le Gouvernement comptait satisfaire les demandes de ces départements et lui annonçait que la Suisse avait admis le principe de l'amélioration du régime du Lac Léman.

Enfin le 1^{er} et le 2 mars 1922, la Commission interdépartementale du Rhône, se réunissait à Paris, sous la présidence de Mr. L. Perrier, qui nous en a envoyé également le *compte-rendu officiel*. Nous reproduisons ci-dessous ce document.

L'aménagement du Rhône.

Paris, 3 mars.

„La Commission interdépartementale pour l'aménagement du Rhône, ainsi que les représentants du gouvernement, du département de la Seine et de la ville de Paris, de la Compagnie P.-L.-M. et des grands syndicats industriels s'occupant de la houille blanche, se sont réunis à l'Hôtel de Ville de Paris le 2 mars.

Cette réunion avait pour but d'examiner les observations formulées par les divers intéressés sur le projet de statuts de la Compagnie nationale du Rhône, de demander l'insertion dans le cahier des charges de garanties reconnues nécessaires et de réaliser l'accord définitif entre les éléments qui doivent constituer cette grande société.

La Commission était présidée par M. Léon Perrier, sénateur de l'Isère, président de la Commission interdépartementale, assisté des membres du bureau; MM. Gourju, sénateur; Herriot, député, maire de Lyon; Georges Lalou, conseiller municipal de Paris; Coignet, sénateur, membre de la Chambre de Commerce de Lyon; Charles Dumont, député du Jura; Chambaud de la Bruyère, secrétaire.

Les garanties les plus complètes ont été données par le gouvernement, en accord avec tous les intéressés, que les trois points de vue qui constituent l'aménagement du Rhône: forces hydrauliques, navigation, irrigation, seraient menés parallèlement.

Les premiers travaux.

D'autre part, l'ordre d'exécution des travaux a été envisagé. C'est ainsi que la première tranche comprendra, entre autres travaux, l'aménagement des chutes des sections de Génissiat et de Donzère-Mondragon, ainsi que celui du port de Lyon et des divers ports en aval de cette ville; la con-

struction des deux feeders Génissiat-Paris et Arles-Génissiat est également comprise dans la première partie des travaux.

Enfin, pour la question irrigation, il a été entendu qu'à toute époque de la concession les intéressés pourraient réclamer l'exécution des concessions primaires et des stations de pompage. Lorsque des associations reconnues par le ministère de l'Agriculture auront été constituées, la force nécessaire au pompage leur sera consentie à un tarif réduit.

La Commission a, en outre, pris acte des déclarations du gouvernement, s'engageant à pousser activement les pourparlers entre la France et la Suisse, relatifs à l'utilisation maxima de la capacité d'emmagasinement du lac Léman.

La question financière.

L'ensemble des travaux coûtera approximativement 3,300,000,000 de francs. La première tranche, à elle seule, représente 1,150 millions.

Rappelons que le capital de la Compagnie nationale du Rhône doit être fourni par les collectivités intéressées, le P.-L.-M. et les groupements industriels, et qu'il doit représenter le 1/10 de l'ensemble des dépenses prévues, le surplus devant être demandé à une émission d'obligations dont l'Etat garantit l'intérêt.

L'ordre du jour.

En fin de séance, M. Herriot a proposé l'ordre du jour suivant, qui a été voté à l'unanimité:

La commission interdépartementale pour l'aménagement du Rhône, réunie à l'hôtel de Ville de Paris, les 1^{er} et 2 mars 1922, pour achever les travaux qui vont aboutir à la constitution de la Compagnie nationale du Rhône, ayant assuré au cours de ces réunions, en particulier par l'établissement d'un programme et d'un ordre de travaux, l'exécution simultanée des plans de captage de forces de navigation et d'irrigation, invite les citoyens suisses, que préoccupe la prompt réalisation de ce programme, à hâter de leur côté les décisions nécessaires et plus spécialement l'élévation du plan d'eau du lac Léman.

Appel à l'intérêt général.

La réunion s'est terminée sur une adjuration énergique de M. Léon Perrier à tous les délégués, les engageant à faire leurs décisions qui viennent d'être prises et qui résument l'accord entre tous les intéressés.

Chacun, dans cette immense entreprise, a dit M. Léon Perrier, doit savoir sacrifier une légère part de ses aspirations particulières à la réussite et à la bonne marche de la Compagnie nationale du Rhône. C'est l'heure où jamais de voir les intérêts particuliers céder le pas à l'intérêt général considérable qui est en jeu.

Les décisions prises vont être soumises aux Conseils généraux, au cours de la prochaine session d'avril, après laquelle il sera procédé à la constitution de la Compagnie nationale du Rhône.

Les dernières difficultés sont donc écartées et la Compagnie nationale du Rhône se constituera définitivement au mois d'avril, après que les Conseils Généraux des départements intéressés auront voté leurs participations au capitalactions.

On peut espérer que cette fois elle a subi son dernier assaut et qu'elle pourra aller de l'avant sans autre retard.

Mais nous ne saurions terminer cet article sans attirer encore l'attention de nos Confédérés sur le vœu de la Commission interdépartementale; nous espérons que son appel sera entendu et que chacun dans sa sphère agira de tout son pouvoir pour que la question du régime futur du Léman soit tranchée le plus rapidement possible. Il ne faut pas s'étonner que nos voisins qui vont faire un effort financier considérable cherchent à assurer à leurs installations un rendement favorable, dont l'un des éléments les plus importants est l'augmentation du débit d'étiage du Rhône.

Genève, le 18. III. 22.

L. Archinard, Ing.

Die Lage der österreichischen Elektrizitäts-Industrie.

Von Ing. Otto Heller, Sekretär des Verbandes der Elektrizitätsindustrie Oesterreichs.

Die österreichische Elektrizitätsindustrie ist nach wie vor gut beschäftigt. Insbesondere die Maschinen- und Apparate-

fabriken sind mit Aufträgen versorgt. In den Werkstätten der Grossfirmen wird an den elektrischen Lokomotiven für die Elektrifizierung der Staatsbahnen gearbeitet, sowie an sonstigen für die Elektrifizierung erforderlichen Einrichtungen. Auch für den Ausbau der Kraftstationen, für die Bundesbahnen, sowie andere namentlich oberösterreichische Wasserkraftwerke sind einige grosse Aggregate bereits in Bau. Für weitere Grosskraftwerke wird die Vergebung der Arbeiten demnächst erwartet, wieder andere befinden sich in mehr oder weniger weit vorgeschrittenem Projektstadium.

Diese Grossanlagen werden in nächster Zeit die Grundlage für das Arbeitsfeld der Grossindustrie bilden und dürften den Unternehmungen für die nächsten Jahre einen guten finanziellen Erfolg sichern.

Die Unternehmungen sind gleichzeitig bestrebt, ihre bisherigen Absatzgebiete, d. i. die frühere österreichisch-ungarische Monarchie, und vom Alt-Ausland insbesondere den Balkan, zu behaupten und ihre Stellung in diesen Ländern, der geänderten politischen Konstellation entsprechend, auf neuen Grundlagen aufzubauen. Die ausländischen Konzernen angehörenden grossen Aktiengesellschaften haben innerhalb ihrer Konzerne neue Verträge über Teilung des Arbeitsgebietes geschlossen, wodurch ihnen ihr Arbeitsgebiet innerhalb des Konzernes gesichert, in vielen Fällen auch erweitert wird. In einzelnen Nachfolgestaaten wurden auch bereits unter Führung der österreichischen Gesellschaften eigene Tochtergesellschaften oder andere Verkaufsorganisationen gegründet, denen in nächster Zeit noch weitere derartige Gründungen folgen dürften.

Die Unternehmungen der Schwachstromindustrie sind insbesondere durch Aufträge der österreichischen Telephon- und Telegraphenverwaltung beschäftigt, haben jedoch auch Lieferungen an die Verwaltungen der Nachfolgestaaten. Ein österreichisches Investitionsprogramm wird in erster Linie den Ausbau von Telephonnetzen enthalten müssen, wodurch den Betrieben der genannten Unternehmungen weitere Arbeit zufließen wird.

Die Fabriken zur Erzeugung elektrischer Kabel und Leitungen sind Hilfsindustrien der Maschinen- und Apparatefabriken einerseits, der Telephonfabriken andererseits. Ein guter Geschäftsgang der genannten Unternehmungen wirkt daher auf die gesamte Kabelindustrie zurück, für die ausserdem noch eine Hebung der Installationstätigkeit von Einfluss ist.

Die Glühlampenfabriken, welche zum überwiegenden Teil für den Export und, im Gegensatz zu den übrigen Unternehmungen für den Export, auch in die westlichen Staaten und nach Übersee arbeiten, sind gleichfalls gut beschäftigt. Die durch die Produktionsschwierigkeiten hervorgerufenen hohen Selbstkosten werden durch den niedrigen Stand unserer Krone wettgemacht. Allerdings mehren sich in letzter Zeit die Schwierigkeiten in der Einfuhr nach Ländern mit hochwertiger Valuta, da diese Länder durch Einfuhrbeschränkungen und prohibitive Zölle die Einfuhr erschweren. Günstige Handelsübereinkommen sind für die weitere Entwicklung dieser Industrie eine unbedingte Notwendigkeit.

	Wasserkraftausnutzung	
--	------------------------------	--

Kraftwerk Davos-Klosters. Die Aktionärversammlung der A.-G. Bündner Kraftwerke hat mit Einmütigkeit den Antrag des Verwaltungsrates auf sofortige Inangriffnahme des Kraftwerkes Davos-Klosters gutgeheissen und dem Verwaltungsrat Vollmacht erteilt, zur Deckung des laufenden Geldbedarfes ein weiteres Obligationenanleihen von fünf Millionen Franken zu 6% aufzunehmen. Mit dem Bau dieses Werkes erfährt das Prättigauer Werk erst seinen endgültigen Abschluss. Gleichzeitig mit dem Baubeschluss erhöht sich das Aktienkapital um 1 Million Franken, welche Summe von der Gemeinde Davos einbezahlt worden ist.

Kanton Aargau und Kraftwerk Böttstein-Gippingen. Eine von der radikal-demokratischen Vereinigung des Kantons Aargau am 2. April veranstaltete, aus allen Kantonsteilen besuchte Volksversammlung in Brugg unter dem Vorsitz von Versicherungsdirektor Hasler (Aarau) nahm nach einem Re-