

Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 45 (1953)
Heft: 10

Rubrik: Rhône-Rhin = Rhone-Rhein

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

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

ORGANE OFFICIEL DE L'ASSOCIATION SUISSE POUR LA NAVIGATION DU RHONE AU RHIN
OFFIZIELLES ORGAN DES SCHWEIZERISCHEN RHONE-RHEIN-SCHIFFFAHRTSVERBANDES

Secrétariat central de l'A.S.R.R.: Rue Petitot 8, GENÈVE - Tél. (022) 410 44
Rédaction, Archives et Renseignements: Rue Petitot 8, GENÈVE - Tél. (022) 410 44

Zum Andenken an Ing. Arthur Peter-Gerber

Zentralpräsident des S. R. R. S. von 1936 bis 1940

a. Chef des kant. Wasserrechtsamtes Bern, Art. Oberst a. D.

Am 25. Juli 1953 ist in seinem 72. Lebensjahr *Arthur Peter* nach längerem, geduldig ertragenen Leiden einer Herzwäche erlegen, und am 28. Juli haben seine Familie, seine vielen Freunde, Waffenkameraden und Kollegen ihm im Bremgarten-Friedhof in Bern die letzte Ehre erwiesen. Mit Obering. Peter ist einer der bekanntesten und erfahrendsten Wasserbauer der Schweiz dahingegangen, ein Ingenieur, der mit dem Wasser in allen seinen Erscheinungsformen, als Segensspender sowohl wie als entfesselte Naturgewalt, tief vertraut war.

Arthur Peter verbrachte seine Jugendzeit in Aarberg im Seeland. Im Jahre 1901 nahm er seine Studien an der Eidg. Technischen Hochschule in Zürich auf und schloß sie 1905 erfolgreich mit dem Diplom als Bauingenieur ab.

Seine praktische Tätigkeit begann er 1905 im Dienste der Vereinigten Kander- und Hageneck-Werk AG in Bern, und 1907 bis 1912 wirkte er als Sektionsingenieur beim Bau der Wasserkraftanlage Augst-Wyhlen mit. Der Firma Conradin Zschokke diente der Ver-

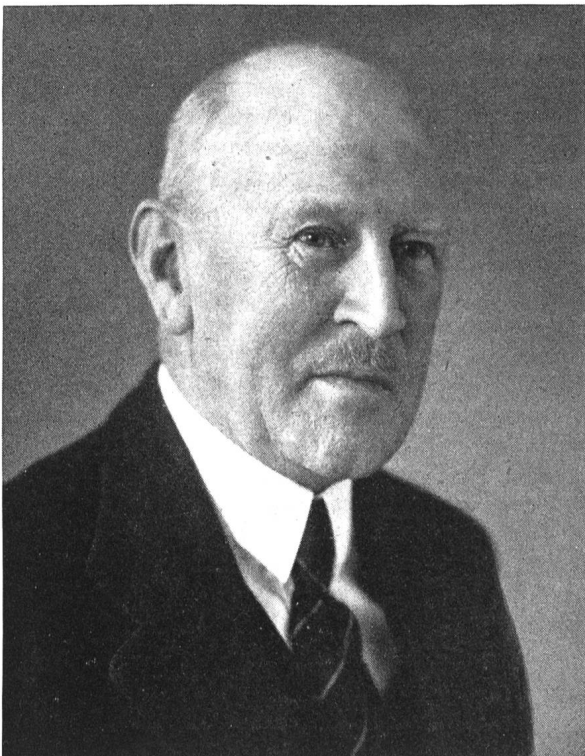
storbene in den Jahren 1912 bis 1916 zum Teil auf deren Ingenieurbüro in Aarau, zum Teil bei deren Hafengebäuden in Marseille.

Vom Herbst 1916 bis im Sommer 1918 amtierte er als Bauleiter der Bernischen Kraftwerke beim Kraftwerkbau Mühleberg, um dann nach Ende des Ersten Weltkrieges in den Staatsdienst des Kantons Bern überzutreten, dem er in der Folge ununterbrochen während 35 Jahren in vorbildlicher Weise gedient hat.

Als Chef der Juragewässerkorrektur und des Kantonal-Bernischen Wasserrechtsamtes hat sich Ingenieur Peter unermüdlich und trotz vielen Enttäuschungen bis zu seinem Tode mit seiner ganzen Energie und Tatkraft der Aufgabe gewidmet, das Werk der Juragewässerkorrektur auszubauen und zu vervollkommen. Sein im Auftrag des bernischen Regierungsrates verfaßter und schon 1922 im Druck erschienener Bericht über die Vorgeschichte, Durchführung, Wirkung und Neuordnung 1921 der Korrektur der seeländischen Gewässer von Enteroches bis Luterbach zeugt von dem tiefen Wissen des Fachmanns um die Nöte und Leiden des Seelandes, und es ist nicht zuletzt sein Verdienst, wenn das Große Moos, einst eine riesige, unfruchtbare Moorlandschaft, heute einem fruchtbaren Garten Platz gemacht hat, dem weder zu hohe noch zu niedrige Grundwasserstände gefährlich werden können, nachdem Ingenieur Peter in den letzten Jahren das ganze Drainagesystem noch mit Stauanlagen ausstattete, die auch in Trockenzeiten dem neu gewonnenen Ackerboden die nötige Feuchtigkeit zuzuführen vermögen.

Mit seinem Namen bleibt auch der Bau des neuen Regulierwehres samt Schiffsschleuse in Nidau, erstellt in den Jahren 1936 bis 1940, verknüpft, über den Arthur Peter als Projektverfasser und Bauleiter im Auftrag der Kantonalen Baudirektion einen sehr wertvollen und interessanten Bericht verfaßte, der 1945 unter dem Titel «Die Wehranlage Port» im Druck erschienen ist.

Das Wehr Port bildet schon den ersten Bestandteil der zweiten Juragewässerkorrektur und der genannte Bericht Peter steht denn auch noch unter dem frischen Eindruck der Hochwasserkatastrophe vom Frühjahr 1944/45, die umfangreicher und länger dauernd, verheerender wirkte, als das große Hochwasser im Sommer 1910. Dieses Ereignis hat einmal mehr die Dringlichkeit und Notwendigkeit der Fortführung der zweiten Juragewässerkorrektur aufgezeigt, und so warf sich Ing. Peter mit jugendlicher Frische auch auf diese neue Aufgabe, und er hat sich bis in seine letzten Lebens-



tage mit den mit diesen Problemen verknüpften, überaus schwierigen technischen und administrativen Fragen beschäftigt.

Daneben lag ihm beruflich die Neubearbeitung der Wasserrechtsgesetzgebung des Kantons Bern besonders am Herzen. Seine jahrelangen Bestrebungen in dieser Sache wurden von Erfolg gekrönt, hat doch das Berner Volk am 3. Dezember 1950 dem neuen Gesetz über die Nutzung des Wassers mit imponierender Mehrheit zugestimmt.

Aber auch im Militärdienst durfte unser Freund Peter auf eine erfolgreiche Karriere zurückblicken. Als Artillerist haben ihn insbesondere die verschiedenen Schießverfahren interessiert, und mit seinen Haubitzen hat er als erster indirekt geschossen. Im Zweiten Weltkrieg kommandierte er als Oberst und Schulkommandant zahlreiche Offizierskurse der Fliegerabwehrtruppen, wo ihm seine gründlichen Kenntnisse in der Ballistik und im Vermessungswesen eine außerordentlich fruchtbare Lehrtätigkeit ermöglichten und ihm die Hochachtung seiner Vorgesetzten und Untergebenen eintrug.

Als Wasserbauer und als Anwohner an der Aare, die schon seine frühesten Knabenträume umrauschte, hat Ingenieur Peter den Bestrebungen des Schweizerischen Rhone-Rhein-Schiffahrtsverbandes, der die Aare zu einer völkerverbindenden Wasserstraße ausbauen will, immer großes Interesse entgegengebracht. So stellte er denn dem Verband schon seit vielen Jahren sein ganzes Wissen und Können in uneigennützigster Weise zur Verfügung und er stand ihm 1936 bis 1940 als Zentralpräsident, 1940 bis 1951 noch als Vizepräsident vor.

Ganz besondere Verdienste um den Verband erwarb sich aber Arthur Peter in den letzten Jahren als Mitglied der Studienkommission Rhone—Rhein, die ihre Tä-

tigkeit im Jahre 1948 aufnehmen konnte, nachdem die eidgenössischen Räte mit Beschluß vom 16. Dezember 1947 dem Verband die ehrenvolle Aufgabe übertrugen, das Projekt eines Ausbauplanes der Gewässer zwischen dem Genfersee und dem Rhein aufzustellen. Ing. Peter vertrat in dieser Kommission den Kanton Bern und amtierte bis zu seinem Tod als Vizepräsident der Gesamtkommission, bzw. als Präsident der beiden Unterkommissionen für den Enteroches-Kanal und die Aare. Dank seinen großen praktischen Erfahrungen und seiner Kenntnisse als Vorstand der Abteilung Juragewässerkorrektion der Bernischen Baudirektion, war es der Studienleitung Rhone—Rhein möglich, die im Einflußgebiet der Juragewässerkorrektion liegenden Projekte diesem großen nationalen Sanierungsprojekt sinngemäß anzupassen und einzuordnen. Leider war es dem Verstorbenen nicht mehr vergönnt, den Abschluß dieser fünfjährigen Studien zu erleben und es verbleibt denen, die Nutznießer seiner Kommissionstätigkeit waren, nur übrig, heute seiner so glücklichen und fruchtbaren Mitarbeit ehrend zu gedenken.

Mit dem Tod von Arthur Peter hat ein Leben seinen Abschluß gefunden, das voll Mühe und Arbeit, aber auch voll Freude und Erfolg war. Wir alle wissen, daß die Quelle seiner großen Arbeitskraft und seiner tiefen seelischen Ausgeglichenheit sein glückliches Familienleben war, wo er sich von den großen beruflichen Anstrengungen erholen und seine Sorgen vergessen konnte. Sein Heimgang wird dort eine schmerzliche Lücke hinterlassen, die sich nie mehr schließt und auch seine Freunde und Kollegen werden seine Freundschaft und seinen Rat sehr missen. Aber auch die Öffentlichkeit, in deren Interesse er sein ganzes Leben lang uneigennützig gewirkt und gearbeitet hat, wird ihn nie vergessen, zeugen doch die vom Verstorbenen hinterlassenen Werke, daß ein Meister sie schuf. H. Blattner

A la mémoire de Arthur Peter-Gerber, ingénieur

président central de l'A.S.R.R. de 1936 à 1940

anc. chef du Service des eaux du Canton de Berne, anc. colonel d'artillerie

Le 25 juillet dernier est décédé M. Arthur Peter après une longue maladie patiemment supportée. Ses nombreux amis et camarades de service lui ont rendu les derniers honneurs.

L'ingénieur en chef Peter était un des ingénieurs hydrauliciens les plus connus et les plus expérimentés de Suisse. Diplômé de l'Ecole polytechnique fédérale en 1905, il travailla en Suisse et à l'étranger avant d'entrer au service de l'Etat de Berne où il devait faire une longue carrière de 35 années. En qualité de chef du Service cantonal des eaux, M. Peter s'attaqua avec patience et ténacité à l'important problème de la correction des eaux du Jura. Son nom est lié également à la construction du nouveau barrage et de l'écluse de Nidau construits de 1936 à 1940, et sur lesquels il a publié en 1945 un rapport plein d'intérêt.

Riverain de l'Aar et ingénieur hydraulicien, M. Peter a toujours témoigné le plus vif intérêt à l'activité de l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin. Il a mis pendant de nombreuses années ses vastes connaissances au service de notre association avant d'en devenir président de 1936 à 1940 et vice-président de 1940 à 1951.

Après l'entrée en vigueur de l'arrêté fédéral du 16 décembre 1947 pour l'établissement d'un plan d'aménagement des eaux entre le Léman et le Rhin, M. Peter fit partie dès 1948 de la Commission d'étude — où il représentait le canton de Berne — et dont il fut vice-président en même temps qu'il présidait les deux sous-commissions du canal d'Enteroches et de l'Aar. Ses connaissances techniques et son expérience professionnelle des données du problème connexe de la correction des eaux du Jura rendirent de signalés services à la direction des études Léman-Rhin. Malheureusement, il ne fut pas donné à M. Peter de voir l'achèvement de ces études, aujourd'hui terminées.

Sa grande capacité de travail et son admirable égalité d'humeur avaient leur source dans son heureuse vie de famille. Ses nombreux amis perdent en lui une amitié fidèle et un conseiller avisé. Il laisse un vide douloureux au sein de notre Association qui a bénéficié de sa féconde activité au cours de nombreuses années.

Nous présentons à Madame Peter et à sa famille l'hommage de nos vives et respectueuses condoléances.

Comité central de l'ASRR.

La navigation sur le Rhône et l'avenir du canal transhelvétique

Ainsi que le relatait trop brièvement notre dernier bulletin, les incidences, voulues ou non par ses auteurs, du Plan Schuman sur l'avenir immédiat et lointain des grandes voies de transport européennes furent au centre du rapport présidentiel à la dernière assemblée générale de la section genevoise comme à celle de la section vaudoise où elles donnèrent lieu à un débat fort animé.

Les pays membres du Pool charbon-acier visent à s'assurer des positions favorables. Cette compétition, débordant les cadres nationaux, s'étend aux différents moyens de transport. Des accords seraient passés entre chemins de fer français et allemands pour l'électrification de certaines lignes et la mise en vigueur de tarifs continus est discutée. Les milieux de la navigation défendent leurs positions en proposant des programmes d'aménagement et de modernisation de certaines voies fluviales. Dans cet ordre d'idées, la Moselle canalisée — dont l'aménagement pour automoteurs du Rhin et chalands de 1500 tonnes intéresse la France, l'Allemagne et le Luxembourg — sera appelée à jouer un rôle important. En France, la loi Morice établit le principe et les modalités de financement d'un fonds d'investissement devant assurer les intérêts d'emprunts destinés à moderniser les voies navigables françaises en portant leur enfoncement de 1,80 à 2,20 m. Parmi les canaux dont la modernisation est ainsi proposée figure le canal du Rhône au Rhin par la Bourgogne. Un *Consortium pour la modernisation du réseau navigable de la région Est/Sud-Est* groupe maintenant les Chambres de commerce, Conseils généraux et industries importantes, de Strasbourg à Marseille, pour la rénovation et l'approfondissement du réseau des canaux de l'Est jusqu'à la région lyonnaise, et l'aménagement du bas Rhône.

Ceci dit, la réunion tenue le 1^{er} juillet à Lyon, sur l'initiative de la Chambre de Commerce de cette ville, mérite de retenir toute notre attention. Cette assemblée groupait les délégués des Chambres de commerce riveraines du Rhône, de la Saône et du canal du Rhône au Rhin, jusqu'à Strasbourg, ainsi que les représentants des ports, de la navigation, de la C. N. R. et du Consortium pour la modernisation du réseau navigable de l'Est et du Sud-Est. Après un exposé détaillé de M. Courbier, de la Chambre de Commerce de Lyon, les motions suivantes ont été adoptées à l'unanimité après débat :

I. Considérant que le Rhône est classé dans la catégorie des voies navigables;

Considérant que la loi du 27 mai 1921 a décidé l'aménagement du Rhône au triple point de vue de l'équipement hydro-électrique, de l'irrigation et de la navigation;

Considérant que le décret d'administration publique du 13 janvier 1931, en créant la Compagnie Nationale du Rhône lui a donné pour mission de réaliser les objectifs dont le principe avait été posé par la loi de 1921, en particulier ceux concernant l'amélioration de la navigabilité du fleuve;

Considérant que la C. N. R. ne peut déroger à la mission qui lui est ainsi impartie sans qu'un nouveau texte de loi l'autorise expressément;

Constatent que la législation relative au Rhône interdit toute décision qui viserait à entraver et a fortiori à supprimer la navigation sur son cours.

II. Considérant que le trafic sur le Rhône entre Lyon et la mer marque depuis la fin des hostilités une progression constante, en liaison avec la reconstitution du parc fluvial largement endommagé par la guerre;

Considérant que cette progression trouvera dans un proche avenir des raisons nouvelles de développement, — d'une part dans l'industrialisation qui apparaît devoir être la conséquence inévitable du potentiel d'énergie mis à disposition, aussi bien par l'équipement hydro-électrique du Rhône et des rivières affluentes, que par les quantités considérables de fuel produit par les raffineries de pétrole sises autour de l'étang de Berre et à Frontignan;

— et d'autre part, dans le transport de matières premières industrielles et des produits agricoles fournis à l'Europe par le continent africain;

Considérant que la construction d'un barrage hydro-électrique sur le parcours du Bas Rhône doit nécessairement être assorti de la construction simultanée d'une écluse si l'on ne veut point arrêter la navigation, mais au contraire en améliorer les conditions;

Considérant qu'en ce qui concerne l'aménagement du site de Donzère-Mondragon, l'écluse de Bollène a été le complément indispensable à l'aménagement de la centrale André Blondel, améliorant pour autant la navigabilité du fleuve;

Considérant que l'aménagement d'une écluse et des ouvrages requis par la navigation au site de Montélimar laisse le prix de revient spécifique de la production électrique à la centrale de Montélimar à un niveau très avantageux dans l'éventail général des prix d'énergie d'origine hydro-électrique produite en France;

Considérant qu'une décision négative requerrait, tant à l'endroit des installations portuaires établies le long du fleuve et de ses voies affluentes, qu'à l'endroit des entreprises exploitant sur le Rhône un matériel spécialement conçu à son intention, de lourdes charges d'indemnisation;

Emmettent le vœu que l'équipement de la chute de Montélimar tienne explicitement compte des besoins de la navigation par la construction d'une écluse appropriée tout en s'astreignant au choix des solutions techniques les moins dispendieuses.

III. Se référant aux possibilités financières présentes du pays, et au choix qui doit être fait des investissements les plus productifs en fonction des différents aspects sous lesquels ils doivent être examinés;

Considérant que dans un avenir prochain, peut seul être prévu sur le parcours du Rhône de Lyon à la mer, l'équipement des chutes dites du tiers central, c'est-à-dire des chutes comprises entre l'aval de Valence et le site de Donzère-Mondragon, et ce aussi bien du point de vue de la navigation que du point de vue de l'équipement hydro-électrique;

Emmettent le vœu qu'après les aménagements des sites de Donzère-Mondragon et Montélimar, soient prévus les aménagements des sites d'Etoile et de Loriol-Baix, tant du point de vue hydro-électrique que du point de vue navigation.

IV. Considérant que le nombre des chutes prévues au programme total de la C. N. R. sur le parcours du Haut

Rhône entre Lyon et la Suisse ne permet pas, eu égard aux possibilités financières actuelles du pays, de retenir pour le moment un aménagement mixte navigabilité et hydro-électricité, aussi bien sur les chutes déjà équipées que sur celles pouvant l'être prochainement, en raison de leur intérêt du point de vue électrique;

Considérant que l'engagement de travaux afférents à la navigation sur le Haut Rhône dépend en outre des résultats éventuels de conversations d'ordre financier entre les gouvernements français et suisse;

Considérant que si les avantages d'une liaison navigable entre Lyon et le Rhin par le Haut Rhône et la Suisse sont certains, le coût global d'une telle réalisation ne permet pas d'en retenir la possibilité pour l'instant;

Emettent le vœu que tous les aménagements de chutes effectués sur le Haut Rhône réservent explicitement la possibilité des ouvrages requis par la navigation, toutes études à ce sujet devant être faites avant l'engagement des travaux de barrages.

V. Considérant que le trafic sur le Rhône entre Lyon et la mer sera augmenté en fonction des possibilités de transit entre Lyon et Strasbourg et les ports de la mer du Nord, grâce en particulier aux larges perspectives dessinées par l'institution du Pool charbon-acier;

Considérant qu'une amélioration certaine de trafic serait obtenue si les chalands et automoteurs pouvaient circuler au maximum de leur enfoncement et sans rupture de charge, de Marseille à Strasbourg;

Considérant que la Saône, le canal du Rhône au Rhin et le canal d'Alsace, constituent, entre Strasbourg et le Rhône, la seule liaison directe qui soit susceptible d'être facilement modernisée dans l'immédiat;

Considérant que le canal du Rhône au Rhin présente tant par son alimentation en eau que par les caractéristiques de ses berges, l'avantage de permettre par l'aménagement relativement peu onéreux de la mise au

gabarit de 2,20 m, la circulation sur tout son parcours de chalands et d'automoteurs, chargés à 350 tonnes;

Considérant que sur proposition de M. Morice, ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme, une loi en date du 9 avril 1953 a été promulguée pour assurer le financement des travaux d'amélioration des voies d'eau;

Emettent le vœu que la mise au gabarit de 2,20 m du canal du Rhône au Rhin soit inscrite parmi les premiers travaux d'aménagement des voies d'eau à financer par les crédits à provenir de l'application de la loi du 9 avril 1953.

VI. Considérant que le programme total d'équipement de chutes de la C. N. R. porte en particulier la construction d'un barrage à Pierre-Bénite, à quelques kilomètres en aval de Lyon;

Considérant que l'aménagement du barrage de Pierre-Bénite uniformiserait les plans d'eau du Rhône et de la Saône dans la traversée de Lyon, permettant ainsi une liaison facile entre les ports de la Saône et le port Edouard-Herriot sur le Rhône;

Considérant que dans l'ordre de priorité à donner aux équipements de chutes prévus par la C. N. R., ne doivent pas être oubliées les améliorations directes ou indirectes concernant la navigation;

Considérant que l'équipement du site de Pierre-Bénite fait ressortir un coût de production de l'énergie électrique (compte tenu des charges annexes intéressant la navigation) qui, s'il est plus élevé que ceux que l'on peut prévoir pour le tiers central du Bas Rhône, s'inscrit cependant à une place convenable dans l'éventail général des prix de production de l'énergie électrique en France;

Emettent le vœu que lorsque les capacités financières du pays le permettront, soit étudié le projet de construction d'un barrage à Pierre-Bénite, un plan financier satisfaisant devant intervenir en tant que de besoin.

Bibliographie

CARTE DU RHÔNE. Une nouvelle édition, mise à jour et augmentée (silhouette des ponts), de la carte du Rhône, due à M. René Salagnac, architecte à Lyon et président de «La Descente du Rhône», vient d'être mise en vente. Cette carte du Rhône, publiée depuis 1936 et la seule existante, est utilisée par tous les yachtsmen, les compagnies fluviales de navigation, les pilotes du Rhône, l'administration des Ponts et Chaussées et les compagnies d'assurance.

Sous sa nouvelle forme, la carte du Rhône est une brochure de 21 × 27 cm, épaisseur 15 mm. Elle contient 15 feuillets de 21 cm de largeur et de longueurs variables (1 m à 1,20 m) pliés en accordéon. Le 1er feuillet contient des généralités (ponts, tirants d'air, cotes d'étiage), le 2ème feuillet va de Lyon à Givors (km 20), le 3ème du km 20 à St-Alban-du-Rhône (km 46), le 4ème

de St-Alban-du-Rhône à Andance (km 69), etc. L'échelle est de 1/20 000, soit 5 cm par km, sauf pour la dérivation de Donzère-Mondragon pour laquelle l'échelle est de 1/50 000, soit 2 cm par km.

La carte, impression offset noir, est vendue au prix de 2 500 frs français chez l'auteur (142, Cours Lafayette à Lyon) et dans les librairies spécialisées de Paris et de Marseille.

LA SUISSE, LA MÉDITERRANÉE, LE RHÔNE. *Pour une politique maritime et fluviale* par Jean Comte, 1 vol. de 192 p. avec tableaux statistiques et 6 cartes hors-texte.

Il reste encore quelques exemplaires de cet intéressant ouvrage, paru en 1947, au prix de fr. 12.50. Adresser les commandes directement au Secrétariat central de l'A. S. R. R. (8, rue Petitot à Genève).

La Section fribourgeoise de l'ASRR, présidée par M. Desbiolles, a tenu son assemblée générale le 28 mai. M. Ducotterd, conseiller d'Etat, y représentait les auto-

rités cantonales. M. Comte, secrétaire, fit un intéressant exposé sur l'avenir économique du canton en fonction du canal transhelvétique.

L'Assemblée générale de notre Association aura lieu à Fribourg, le samedi 28 novembre 1953, 15.30 heures, à l'Université. Une convocation ultérieure suivra.

Die Generalversammlung unseres Verbandes wird in Freiburg, am Samstag, 28. November 1953, 15.30 Uhr, in der Universität stattfinden. Eine spätere Einladung folgt.