

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 49 (1923)
Heft: 12

Inhaltsverzeichnis

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: 29.01.2026

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

BULLETIN TECHNIQUE

DE LA SUISSE ROMANDE

Réd. : D^r H. DEMIERRE, ing.

Paraissant tous les 15 jours

ORGANE AGRÉÉ PAR LA COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

SOMMAIRE : *Notes historiques sur le régime du Rhin*, par M. J.-F. HOSTIE, Secrétaire Général de la Commission centrale pour la navigation du Rhin. — *Les travaux d'aménée dans la Grande Eau des eaux du lac d'Arnon*, par P. SCHMIDHAUSER, ingénieur, Directeur des travaux (suite), planche hors texte n° 2. — **DIVERS :** *Cours pour propriétaires de chaudières à vapeur et personnel de surveillance des chaufferies*, à Lausanne. — *Aluminium-Fonds Neuhausen*. — **BIBLIOGRAPHIE.** — **SOCIÉTÉS :** *Association amicale des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne*. — *Société suisse des Ingénieurs et des Architectes* — **CARNET DES CONCOURS.** — *Service de placement.*

Notes historiques sur le régime du Rhin,

par M. J.-F. HOSTIE

Secrétaire Général de la Commission Centrale
pour la Navigation du Rhin.

Parmi les objets que les Plénipotentiaires réunis à Vienne en 1814-15 étaient chargés de régler se trouvait le régime international des voies d'eau.

L'article 5 du Traité de Paris du 30 mai 1814 avait stipulé à cet égard ce qui suit :

« La navigation sur le Rhin, du point où il devient navigable jusqu'à la mer et réciproquement, sera libre, de telle sorte qu'elle ne puisse être interdite à personne ; et l'on s'occupera au futur Congrès des principes d'après lesquels on pourra régler les droits à lever par les Etats riverains, de la manière la plus égale et la plus favorable au commerce de toutes les nations.

Il sera examiné et décidé de même, dans le futur Congrès, de quelle manière, pour faciliter les communications entre les peuples et les rendre toujours moins étrangers les uns aux autres, la disposition ci-dessus pourra être également étendue à tous les autres fleuves qui, dans leur cours navigable, séparent ou traversent différents Etats. »

Les articles secrets du même Traité stipulaient en outre que « la liberté de navigation de l'Escaut sera établie sur le même principe qui a réglé la navigation du Rhin dans l'article 5 du présent Traité. »

En vue de s'acquitter de cette tâche, le Comité des Huit avait nommé une Commission composée de représentants de la France (Duc de Dalberg), de la Prusse (Baron de Humboldt), de l'Angleterre (Lord Clancarty) et de l'Autriche (Baron de Wessenberg). Ces Commissaires décidèrent, conformément à leurs instructions, de commencer leur travail par le *Rhin, l'Escaut et les rivières tributaires du Rhin* et de s'adjoindre pour cette partie de leur travail les Plénipotentiaires des Pays-Bas (Baron van der Spaen), de Bavière (Maréchal Prince de Wrede), de Bade (Baron de Berckheim), de Hesse-Darmstadt (Baron de Türrckheim) et de Nassau (Baron de Marschall).

Des Sous-Commissions, nommées Commissions spéciales, furent en outre constituées pour le Main et le Neckar. Le Secrétaire Général de la Commission, le célèbre juris-

consulte de Martens, fut chargé d'inviter les Plénipotentiaires de la Hesse Electorale (Comte de Keller) de la Ville Libre de Franckfort (M. le syndic Danz) et du Wurtemberg (Comte de Winzengenrode) à y siéger.

* * *

En vue de l'intelligence des travaux de cette Commission il importe d'avoir présents à la mémoire certains faits d'ordre politique et économique.

Le Traité de Paris avait décidé la réunion en un seul Etat de la Hollande et de la Belgique.

Les Etats allemands, dont plusieurs ont cessé d'exister depuis, n'étaient pas encore réunis en une Union Douanière.

Un siècle devait encore s'écouler avant qu'une Cour Permanente de Justice Internationale vît le jour.

Les chemins de fer n'existaient pas.

L'hydretechnique était encore un art rudimentaire. Abstraction faite de l'entretien des berges et des chemins de halage ainsi que de l'enlèvement des obstacles artificiels, ses applications pratiques se bornaient à l'érection de digues et à de faibles dragages pour essayer de prévenir l'ensablement des bouches.

Les canaux étaient peu nombreux et d'une importance secondaire. Le seul canal pouvant présenter une importance d'ordre international pour le bassin rhénan, était le Canal du Nord destiné, dans la pensée de Napoléon, à relier Anvers au Rhin. Ce canal inachevé devait rester jusqu'à ce jour dans l'état où l'avait laissé le délabrement des finances impériales. L'avant-projet du canal de Voorne, conçu en vue de donner une nouvelle embouchure au Rhin, ne devait voir le jour qu'en 1821.

* * *

Le Statut du Rhin avait été fixé par la Convention dite de l'Octroi, du 15 août 1804. Sur son parcours mitoyen entre l'Empire français et l'Empire germanique, le Rhin était un fleuve commun sous le rapport de la navigation et du commerce. La navigation en était soumise à des règlements communs. Des fonctionnaires internationaux étaient chargés de l'administration de la voie d'eau ; ils prélevaient les péages qui étaient versés dans une caisse commune et arrêtaient les règlements d'exécution sous réserve de l'approbation des deux Gouvernements. Cha-