

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **52 (1926)**

Heft 14

PDF erstellt am: **26.09.2024**

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.

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

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

BULLETIN TECHNIQUE

Réd. : D^r H. DEMIERRE, ing.

DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les 15 jours

ORGANE DE PUBLICATION DE LA COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

ORGANE DE L'ASSOCIATION SUISSE D'HYGIÈNE ET DE TECHNIQUE URBAINES

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

SOMMAIRE : *Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. — Le nouveau port de Bâle et l'Exposition internationale de navigation intérieure et d'exploitation des forces hydrauliques. — Deuxième concours restreint pour l'étude du nouveau bâtiment aux voyageurs à Genève-Cornavin (suite). — La nouvelle automotrice à un seul agent du chemin de fer Berne-Worb, par A.-E. MULLER, ingénieur, à Genève (suite et fin). — L'électrification des C. F. F. et la concurrence des automobiles, par E. G. CHOISY, ingénieur E. I. L. — Essais des turbines hydrauliques de Chancy-Pougny. — Conférences relatives aux questions actuelles du domaine de la construction des ponts et des charpentes. — Service de placement.*

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

Compte rendu du Bureau au sujet de l'activité de la Commission Centrale en 1925.

Strasbourg, le 23 mars 1926.

La Commission centrale pour la Navigation du Rhin a tenu au cours de l'année 1925 deux sessions, la première en avril et la deuxième en novembre.

Composition de la Commission. — La composition a subi au cours de l'année les changements suivants : M. WAND, décédé, a été remplacé par M. GREULING et M. CANTER CREMERS, également décédé, par M. SCHLINGEMANN. En conséquence, à la fin de l'année 1925, la Commission Centrale était constituée comme suit :

Président : M. Jean GOUT.

Empire et Etats allemands : MM. les commissaires SEELIGER (représentant spécialement la Hesse) ; PETERS (représentant spécialement la Prusse) ; FUCHS (représentant spécialement la Bade) ; GREULING (représentant spécialement la Bavière) ; M. le Commissaire-adjoint KRANZBUHLER. — *Belgique :* MM. les Commissaires BRUNET et de VISSCHER. — *France :* MM. les Commissaires MAHIEU ; Silvain DREYFUS ; FROMAGET ; BERNINGER. — *Grande-Bretagne :* MM. les Commissaires BALDWIN ; Sir Cecil HURST. — *Italie :* MM. les Commissaires ROSSETTI ; SINGALIA ; *Pays-Bas :* MM. les Commissaires Jonkheer van EYSINGA ; KROLLER ; SCHLINGEMANN. — *Suisse :* MM. les Commissaires HEROLD ; J. VALLOTTON.

Le Secrétariat est composé comme suit : Secrétaire Général : M. HOSTIE (belge) ; *Secrétaire Adjoint :* M. CHARGUE-RAUD-HARTMANN (français) ; Membres du Secrétariat : M. de l'ESPINASSE (néerlandais) ; M. GERLACH (allemand).

Les inspecteurs de la navigation sont : pour le secteur suisse : M. MOOR, ingénieur cantonal, à Bâle ; pour le secteur IA : M. ANTOINE, ingénieur des Ponts et Chaussées à Strasbourg ; pour le secteur IB : M. l'Oberbaurat BAER à Mannheim ; pour le secteur II : M. le Baurat PAEST à Mayence ; pour le secteur III : M. l'Oberbaurat DEGENER à Coblenz ; pour le secteur IV : M. le Jonkheer DITTLINGER à La Haye.

Revision de la Convention de Mannheim.

Dans sa session de décembre, la Commission a poursuivi ses travaux de revision et a terminé la première lecture des textes relatifs aux ouvrages et travaux.

Relations avec d'autres organismes internationaux.

La Commission a continué à suivre les travaux de la *Commission Consultative et Technique des Communications et du Transit de la Société des Nations.*

Rapport Hines. — Parmi les objets traités par la Commission Consultative et Technique des Communications et du Transit qui intéressent plus spécialement la Commission Centrale se trouve en première ligne l'enquête dont a été chargé M. WALKER D. HINES. La Commission Consultative et Technique, agissant en exécution des résolutions de la Conférence de Gènes, a chargé M. HINES de procéder à une enquête sur

la situation actuelle de la navigation fluviale en Europe et, plus particulièrement, sur le Rhin et sur le Danube. Assisté du Major Brehon SOMERVELL, M. HINES a accompli cette mission dans le courant de 1925 et a déposé son rapport le 1^{er} août de cette année. Par résolution du 27 avril 1925, le Secrétaire Général avait été autorisé à fournir à M. HINES tous les renseignements dont il pourrait avoir besoin pour l'accomplissement de sa mission. En ce qui concerne le Rhin, M. HINES a retenu cinq points :

Concurrence des Chemins de Fer. — M. HINES rapporte que des intéressés allemands, belges, français et néerlandais ont tous exprimé de graves inquiétudes au sujet de l'effet défavorable résultant pour la navigation du Rhin des faits récents en matière de concurrence des chemins de fer et que ces intéressés ont été unanimes à déclarer que cette concurrence causait un dommage sérieux à la navigation, sans qu'ils fussent, d'ailleurs, toujours d'accord dans l'indication des chemins de fer à l'action desquels le préjudice était imputable. M. HINES constate lui-même l'extrême complexité du problème et indique qu'une analyse complète de tous ses éléments exigerait une enquête beaucoup plus approfondie que celle à laquelle il lui a été possible de se livrer. Après avoir indiqué sommairement les plaintes portées devant lui, M. HINES dit qu'il en résulte nettement l'impression que les administrations de chemins de fer intéressés ont adopté une politique hautement préjudiciable au Rhin et à l'intérêt naturel que les Etats portent à la prospérité de la navigation du Rhin. Il ajoute qu'il n'apparaît nullement que, dans l'ensemble, cette politique soit avantageuse aux chemins de fer eux-mêmes. Il semble au rapporteur de la Société des Nations qu'un accord devrait être possible pour laisser au Rhin le trafic qu'il est économiquement apte à desservir et pour empêcher que ce trafic ne se trouve détourné au moyen de tarifs artificiels. Il recommande, en conséquence, un examen approfondi du problème.

M. HINES a l'impression que la situation actuelle est imputable à deux motifs : le désir des chemins de fer de s'assurer un trafic complémentaire et le désir de favoriser les ports de mer nationaux. Le rapporteur recommande de séparer soigneusement dans l'étude éventuelle ces deux facteurs. On a, par exemple, dit-il, cru pouvoir faire observer que les exigences du plan Dawes tendent à s'opposer à toute revision des tarifs ferroviaires, destinés à accroître la quote-part des ports fluviaux rhénans dans le trafic général. Mais s'il résultait d'un examen approfondi que les chemins de fer allemands accroîtraient leurs bénéfices nets par la suppression des tarifs extrêmement réduits, qui ont été établis pour les ports maritimes allemands, et en acceptant ainsi de transporter une quantité raisonnable de marchandises aux ports fluviaux rhénans, à des prix de transport beaucoup plus rémunérateurs, cette dernière solution serait peut-être plus conforme aux exigences du plan Dawes que le maintien de tarifs exagérément réduits (et probablement aussi non rémunérateurs) pour les ports maritimes allemands. En étudiant ainsi le problème sous tous ses aspects, on aboutirait peut-être à la conclusion que la réglementation actuelle n'est ni une