

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 50 (1924)  
**Heft:** 9

## Inhaltsverzeichnis

### **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:** 30.03.2025

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

# BULLETIN TECHNIQUE

Réd. : D<sup>r</sup> H. DEMIERRE, ing.

DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les 15 jours

ORGANE AGRÉÉ PAR 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. — Sur les causes de la rupture du barrage du Gleno, par J. BOLOMBY, ingénieur, directeur des travaux de Barberine. — Le Wagon-Dynamomètre et ses derniers perfectionnements (suite et fin). — Les plus « grandes » et les plus « puissantes » turbines hydrauliques. — Communications de l'Association suisse d'hygiène et de technique urbaines : A propos des casiers sanitaires du bâtiment, par M. le D<sup>r</sup> J. PERRIER, président de la Commission de salubrité de Vevey. — BIBLIOGRAPHIE. — Cinquantième anniversaire de la Fondation de la Société Vaudoise des Ingénieurs et des Architectes, à Lausanne. — Rapport du Service technique suisse de placement pour l'année 1923.*

## Commission centrale pour la navigation du Rhin.

### Etat de la navigation dans les territoires occupés.

Le Bureau de la Commission Centrale a jugé opportun de faire procéder sur place à une étude en ce qui concerne l'état de la navigation dans les territoires occupés.

Les intéressés ont été consultés et des réunions ont eu lieu avec les autorités d'occupation compétentes.

A la suite de cette étude, les Secrétaires Généraux ont soumis à la Commission un rapport sur la question qui a été examinée en séance plénière le 24 mars. Au cours de cette séance, à laquelle assistaient des représentants de la Haute Commission Interalliée des Territoires rhénans, M. Carteron, président du Comité directeur des Douanes, a fourni, sur le régime douanier des territoires occupés, de nouveaux renseignements qui ont été complétés par des déclarations des représentants de la Commission Interalliée de Navigation de campagne sur l'exercice du contrôle militaire.

On trouvera ci-après des extraits de ces divers rapports et déclarations.

\* \* \*

### Rapport des Secrétaires généraux à la Commission centrale.

I

#### EXTRAITS

Strasbourg, le 23 février 1924.

#### Droits de douane et droits accessoires :

1. Depuis le 8 janvier, les marchandises traversant les Territoires Occupés à destination de l'Allemagne non occupée ne sont plus soumises par les autorités occupantes à la perception de droits de douane.

L'ordonnance constate que cette mesure a été prise « pour mettre le régime douanier interallié en complet accord avec l'Acte de Mannheim ».

2. Les intéressés étaient sous l'impression que la voie de terre se trouvait avantagée par rapport à la voie du Rhin à l'entrée des T. O. dans le cas de marchandises étrangères provenant de Hambourg. Ces marchandises sont, paraît-il, dédouanées à Hambourg par la douane allemande et les intéressés faisaient remarquer que si elles étaient importées par la voie du Rhin, elles seraient soumises, en outre, aux droits de douane interalliés, tandis que par la voie de terre, elles pouvaient entrer en franchise dans les T. O.

Des renseignements recueillis, il résulte que c'est là une erreur. A présent, tout au moins, les droits de douane interalliés seraient perçus à l'importation par la voie de terre comme à l'importation par la voie du Rhin. Cette dernière n'est donc pas défavorisée.

3. Depuis le 7 février la taxe de statistique est abolie pour toute marchandise expédiée par la voie du Rhin à travers les T. O. Ainsi disparaît un obstacle qui, d'après les déclarations

qui nous avaient été faites par les intéressés, empêchait notamment la reprise du trafic des minerais.

4. En vue de mettre fin à certaines applications erronées qui nous avaient été signalées, le C. D. D. a rappelé par circulaire de même date que la taxe de plombage n'était pas applicable à la voie du Rhin.

#### Formalités de transit :

5. D'après les renseignements recueillis, tous les bâtiments naviguant dans les deux sens, étaient obligés de s'arrêter à Düsseldorf et le batelier devait, paraît-il, aller à terre pour se présenter avec ses papiers aux bureaux de la douane et obtenir l'autorisation écrite de continuer le voyage. Il en est ainsi des bâtiments ayant accompli à Emmerich les formalités du transit comme des autres.

Il en résultait, nous a-t-on affirmé, des risques sérieux d'accident et des pertes de temps considérables.

6. A la question de savoir s'il n'était pas possible de supprimer entièrement le contrôle du transit à Düsseldorf, il a été répondu que la suppression pure et simple pouvait présenter des inconvénients tant que la situation de la zone britannique demeurerait sans changements, mais que la douane franco-belge s'efforcera, dans l'entre-temps, de réduire au minimum les inconvénients du contrôle en assurant ce dernier au moyen des communications reçues des postes frontières et éventuellement d'une constatation sommaire, effectuée normalement sans arrêt du bâtiment, de la destination à l'entrée de la zone britannique et de l'état des plombs à la sortie.

7. A la question posée par les intéressés de savoir si un Begleitschein établi à Hambourg pour un navire du trafic maritime rhénan serait accepté par la douane interalliée, il a été répondu affirmativement pour autant que ce Begleitschein serait établi à destination d'un port franc du Rhin autre que Cologne.

8. Dans un ordre d'idées connexe, les intéressés ont demandé que l'on étudie la possibilité d'un système de clôture internationalement reconnu.

#### Ports francs du Rhin et facilités connexes :

9. En ce qui concerne les ports francs du Rhin et de ses affluents situés en dehors des territoires occupés la décision du 8 janvier mentionnée plus haut supprime toutes difficultés.

10. En ce qui concerne les ports francs situés à l'intérieur des T. O. et dont l'énumération figure au protocole de clôture de la Convention de Mannheim, le régime du transit, pour les marchandises non dédouanées en provenance ou à destination des entrepôts de ces ports, a été rétabli, sauf en ce qui concerne le port franc de Cologne. Ces marchandises voyagent par conséquent sur le Rhin sous le régime du Begleitschein I.

11. Les intéressés ont exprimé le désir de voir rétablir au plus tôt les facilités d'entreposage dont la navigation jouissait, notamment dans les ports francs, avant le 11 janvier 1923.

Le C. D. D. a bien voulu nous promettre de rétablir les facilités d'entreposage dans les ports francs. Il a donné à ses délégués des instructions dans ce sens en date du 29 janvier 1924.

Il est donc permis d'envisager dans un avenir rapproché le rétablissement des facilités d'entreposage dont la navigation