

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 50 (1924)
Heft: 10

Artikel: Commission centrale pour la navigation du Rhin
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-39064>

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: 08.11.2024

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

BULLETIN TECHNIQUE

Réd. : D^r 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 INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

SOMMAIRE : *Commission centrale pour la navigation du Rhin. — Le projet de canal navigable à travers Genève et l'esthétique urbaine, par M. CAMILLE MARTIN, architecte, à Genève. — Le déphasage et les moyens d'améliorer le facteur de puissance. — DIVERS : L'Aluminium-Fonds de Neuhausen. — « World Power Conference » 1924, à Londres. — Dans la Presse. — BIBLIOGRAPHIE. — SOCIÉTÉS : Société suisse des Ingénieurs et des Architectes. — Service de placement.*

Commission centrale pour la navigation du Rhin.

Etat de la navigation dans les territoires occupés.

(Suite et fin.)¹

2^o Ports francs et facilités connexes :

Le 7 mars 1924, le port de Worms a été ouvert et on a étendu au port de Heerdt les avantages des ports francs.

Il a été rappelé à cet égard le 18 mars 1924 que l'emploi du « Begleitschein I » devait être toujours autorisé dans le cas d'entreposage comme dans le cas de transbordement.

Le C. D. D. a autorisé le dédouanement à Duisbourg et à Ruhrort des marchandises destinées à Cologne, tandis que cette opération ne pouvait se faire jusqu'ici qu'à Dusseldorf. Il étudie également la possibilité de dédouaner à Emmerich, possibilité qui sera réalisée dans une quinzaine de jours.

3^o Trafic à l'intérieur des territoires occupés :

Le C. D. D. a rappelé à ses services que le trafic intérieur est libre ; tout récemment encore une circulaire du 18 mars 1924, N^o 7458 a renouvelé cette instruction. Cette circulaire est ainsi conçue :

« d) La circulation des marchandises à l'intérieur des T. O. étant libre, il y a lieu de permettre le libre chargement dans les ports fluviaux et la libre navigation des marchandises allant d'un port des T. O. à un autre port des T. O. En particulier, il y a lieu de faire cesser certains errements qui ont été signalés au C. D. D. et qui seraient suivis notamment à Duisbourg et Mannheim où des chargements de charbon de la Ruhr, ainsi que des bateaux vides allant d'un port des T. O. à un autre port des T. O. seraient soumis au contrôle douanier.

» Il va de soi que les tentatives de fraude, importation et exportation clandestines sur les parties du Rhin formant frontière entre l'Allemagne non occupée et les T. O. seront réprimées. »

4^o Trafic à l'exportation :

Des difficultés sont résultées d'une disposition réglementaire aux termes de laquelle le duplicatum des licences d'exportation devait être envoyé au poste douanier de sortie par les voies de service de façon à pouvoir être confronté avec l'original de la licence.

Cependant le Comité directeur des Licences a admis sur ce point des facilités précisées dans sa circulaire du 12 septembre 1923, qui porte :

« Par lettre N^o 2625 en date du 2 juillet 1923, le Comité directeur des Licences avait décidé que dans des cas exceptionnels, les duplicata des licences destinées aux postes douaniers de sortie pourraient être remis sous pli cacheté au bénéficiaire de la licence qui se chargerait de les remettre lui-même au poste de douane.

» Ces facilités n'étant pas suffisantes dans tous les cas pour remédier aux difficultés qui ont été signalées, le Comité directeur des Licences a décidé de les compléter par les mesures suivantes :

» Les firmes qui en feront la demande et dont l'honorabilité est assez connue pour donner l'assurance qu'aucune fraude n'est à redouter de leur part, pourront être autorisées à faire sortir leur marchandise des territoires occupés sur simple présentation de la licence originale, alors même que le duplicata destiné au poste douanier de sortie ne lui serait pas encore parvenu. Ces firmes pourront être également autorisées à faire sortir leur marchandise par un point quelconque de la frontière des territoires occupés, quel que soit le point de sortie indiqué sur la licence. »

Ces dispositions permettent la sortie des marchandises par un poste quelconque et dispensent de la confrontation du duplicatum avec l'original de la licence ; mais il faut qu'une demande spéciale soit faite par les exportateurs et il semble qu'il y en ait fort peu qui aient jusqu'ici formulé de pareilles demandes. Toute société de navigation importante et honorable peut cependant bénéficier de ces avantages.

5^o Services des douanes et des licences :

Certaines formalités douanières constituaient une gêne pour les bateliers obligés de descendre à terre et d'attendre dans les bureaux pour des formalités insignifiantes. Par la circulaire du 18 mars, le C. D. D. a rappelé que les représentants dûment accrédités des compagnies de navigation pourraient toujours représenter à terre les bateliers.

III

Déclaration du Président de la C. C. R.

Séance du 24 mars 1924.

Le président constate :

que le *visa du manifeste*, avant le départ du bateau, n'est plus exigé ;

que le *dépôt d'une copie du manifeste* doit être opéré, en vertu de l'Ordonnance 37 du 29 août 1920, avant le départ, mais qu'il peut l'être exceptionnellement, aussitôt après le départ, si le bateau devait être retardé par cette formalité. (En pratique, l'exception est devenue la règle.) ;

qu'il y a intérêt, chaque fois que cela sera possible, à ce que le manifeste soit déposé avant le départ ;

qu'un reçu du manifeste est donné aux intéressés afin de leur permettre de justifier, le cas échéant, qu'ils ont accompli les formalités réglementaires. Les bateliers ne sont d'ailleurs pas tenus d'accepter ce reçu ;

que les bateaux qui n'auraient pas donné leur manifeste avant le départ et qui n'auraient pas le reçu à bord, peuvent être arraisonnés par les vedettes de contrôle sans que la navigation soit entravée, uniquement, afin de permettre aux Autorités compétentes d'examiner le manifeste, en exécution de l'Ordonnance 17, H. C. I. T. R., du 1^{er} avril 1920, et de s'assurer que les bateaux n'effectuent pas de transports illicites

¹ Voir *Bulletin technique* du 26 avril 1924, page 105.