

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 57 (1931)
Heft: 12

Artikel: Commission centrale pour la navigation du Rhin
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-44144>

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: 18.02.2025

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 DE PUBLICATION DE LA COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

ORGANE DE L'ASSOCIATION SUISSE DE TECHNIQUE SANITAIRE

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

SOMMAIRE : *Commission centrale pour la navigation du Rhin.* — *La nouvelle Bourse de Zurich* (planches hors texte N^{os} 1 et 2). — *Moments fléchissants de la dalle simple et largeur solidaire d'une charge concentrée*, par M. A. PARIS, professeur à l'Université de Lausanne. — *La déviation de la ligne Lausanne-Neuchâtel, entre Ependes et Yverdon.* — JURISPRUDENCE : *Droit d'auteur sur les œuvres d'architecture.* — SOCIÉTÉS : *Société suisse des ingénieurs et des architectes.* — BIBLIOGRAPHIE. — CARNET DES CONCOURS. — *Service de placement.*

Commission centrale pour la navigation du Rhin

Compte rendu de l'activité de la Commission pendant l'année 1930.

La Commission centrale pour la Navigation du Rhin a tenu, au cours de l'année 1930, deux sessions, la première en avril et la deuxième en novembre.

Composition de la Commission. — La composition a subi, au cours de l'année, le changement suivant : M. Fromageot, Commissaire de la France, nommé Juge à la Cour permanente de justice internationale, a été remplacé par M. Basdevant, professeur à la Faculté de droit de Paris, jurisconsulte du ministère français des Affaires étrangères.

En conséquence, à la fin de l'année 1930, la composition de la Commission centrale était la suivante :

Président : M. Jean Gout.

Empire et Etats Allemands. Commissaires : MM. Seeliger (représentant spécialement la Bavière) ; Peters (représentant spécialement la Prusse) ; Fuchs (représentant spécialement l'Etat de Bade) ; Ickes (représentant spécialement la Hesse). Commissaire-adjoint : M. Greuling.

Belgique. Commissaires : MM. Brunet, de Ruelle.

France. Commissaires : MM. Albert Mahieu, Silvain Dreyfus, Basdevant, Rennenschmidt.

Grande-Bretagne. Commissaire : Sir John Baldwin.

Italie. Commissaires : MM. Rossetti, Sinigalia.

Pays-Bas. Commissaires : Jonkheer van Eysinga, MM. Kröller, Schlingemann.

Suisse. Commissaires : MM. Herold, J. Vallotton.

Le Secrétariat était composé à la fin de 1930 comme il suit :

Secrétaire général : M. Hostie (Belge) ; secrétaire général adjoint : M. Charguéraud Hartmann (Français) ; membres du secrétariat : M. de L'Espinasse (Néerlandais) ... (Allemand) ; secrétaire-archiviste : M. Walther (Suisse).

Les Inspecteurs de la navigation sont : Pour le secteur suisse : M. Moor, ingénieur cantonal à Bâle ; pour le secteur I A : M. Montigny, ingénieur en chef des ponts et chaussées, à Strasbourg ; pour le secteur I B : M. l'Oberbaurat Baer, à Mannheim ; pour le secteur II : M. l'Oberbaurat Häusel, à Mayence ; pour le secteur III : M. l'Oberbaurat Gelinsky, à Coblenz ; pour le secteur IV : M. le Jonkheer Dittlinger, à La Haye.

Le Comité chargé de l'élaboration du Rapport annuel, était en 1930, constitué de la manière suivante : M. Ickes, président ; MM. van Eysinga et Herrenschmidt.

Revision de la convention de Mannheim. Les travaux de la revision ont été poursuivis au cours des deux sessions de l'année. Ainsi qu'il avait été annoncé dans le compte rendu précédent, la Commission a entamé le travail de coordination des textes adoptés en première lecture.

RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISMES INTERNATIONAUX

Conférence de droit fluvial de Genève. Une conférence des Etats intéressés à l'unification du droit fluvial en ce qui concerne la navigation sur les grands réseaux des voies navigables de l'Europe continentale fut appelée par le Conseil de la Société des Nations à se réunir à Genève. (Voir compte rendu de 1929). Invitée à y assister, la Commission centrale s'y fit représenter par M. le ministre Rossetti, Commissaire d'Italie et par son Secrétaire général. La conférence se réunit du 17 novembre au 9 décembre 1930, sous la présidence de M. de Ruelle, Jurisconsulte du ministère des Affaires étrangères de Bruxelles, Commissaire de Belgique au sein de la Commission centrale.

Depuis plusieurs années, le Comité de droit fluvial de la Commission centrale présidé par M. Rossetti avait travaillé à l'élaboration des textes de trois conventions relatives à des matières de droit fluvial dont l'unification apparaissait comme désirable et possible et qui devaient constituer la première étape dans la voie de l'unification de ce droit. Sur la base des textes rhénans, le Comité pour l'unification du droit fluvial de la Société des Nations prépara des projets qui servirent de base de discussion à la conférence. Celle-ci adopta les trois conventions suivantes :

1. Convention sur les mesures administratives propres à attester le droit au pavillon des bateaux de navigation intérieure (signée par la Belgique, la France, la Hongrie, l'Italie, la Tchécoslovaquie et la Yougoslavie) ;

2. Convention concernant l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, les droits réels sur ces bateaux et autres matières connexes (signée par l'Allemagne, la Belgique, la Ville libre de Dantzig, la France, la Hongrie, l'Italie, les Pays-Bas, la Pologne, la Suisse, la Tchécoslovaquie et la Yougoslavie) ;

3. Convention sur l'unification de certaines règles en matière d'abordage dans la navigation intérieure (signée par l'Allemagne, la Belgique, la Ville libre de Dantzig, la France, la Hongrie, l'Italie, les Pays-Bas, la Pologne, la Roumanie, la Suisse, la Tchécoslovaquie et la Yougoslavie).

La Conférence adopta, en outre, un Acte final, dans lequel elle émit le vœu de voir préparer notamment une convention sur l'assistance et le sauvetage, ainsi qu'une convention sur la saisie conservatoire.

Les efforts faits depuis bientôt dix ans par la Commission centrale, en même temps que par la Société des Nations, dans le sens de l'unification du droit fluvial, ont ainsi porté leurs premiers fruits.

Le Conseil d'administration du Bureau international du travail, donnant suite à la proposition qui lui avait été faite dans les conditions indiquées au compte rendu précédent, a désigné un *Comité mixte* chargé d'indiquer quelles sont les questions qui semblent pouvoir faire l'objet d'une réglementation internationale des conditions de travail sur les principaux réseaux fluviaux européens et dans quelles régions et, le cas échéant, à défaut de réglementation, quelles questions

pourraient soulever des conflits de loi dont la solution devrait être recherchée.

Ce Comité, composé, d'une part, de représentants du Conseil d'administration du Bureau international du travail, désignés, les uns par le groupe patronal et les autres par le groupe ouvrier, ainsi que d'experts indépendants et, d'autre part, des rapporteurs du Comité de droit fluvial de la Commission consultative et technique, a tenu une première session en septembre 1930 à Genève. Cette session, dont toutes les résolutions ont été adoptées à l'unanimité des membres présents, a abouti à des avis précisant les questions à retenir en vue d'un premier examen, ainsi que les mesures d'instruction dont la réalisation devra permettre au Comité de poursuivre utilement son examen au cours d'une deuxième session.

Rapport Hines. Au cours de sa session de mars 1930, la Commission consultative et technique des communications et du transit avait procédé à l'examen et à la discussion du rapport du Comité spécial, présidé par M. le professeur Heckscher. Ainsi qu'il a été indiqué dans les comptes rendus précédents, ce Comité avait reçu le mandat d'étudier les questions de concurrence entre les chemins de fer d'une part, et les voies d'eau et notamment le Rhin, d'autre part, soulevées par le rapport de M. Hines. A la suite de cet échange de vues, la Commission consultative et technique des communications et du transit avait adopté les conclusions que voici :

« La Commission,

« rendant hommage au travail approfondi et impartial accompli par le Comité spécial pour l'étude de questions de concurrence entre voies ferrées et voies d'eau, dont le rapport pourra servir de base à toutes études ultérieures que la Commission déciderait d'entreprendre dans ce domaine, et qui ne manquera pas d'apporter dès à présent une des plus importantes contributions à l'étude et de faciliter la solution de problèmes intéressant à un haut degré l'économie européenne ; n'estimant pas opportun d'examiner, en liaison avec le seul problème faisant l'objet du rapport du Comité, la question de l'utilisation des moyens de transport nationaux pour la protection de certains éléments de l'économie nationale,

constate que, abstraction faite de cette question et se référant au seul point de vue des intérêts légitimes, d'une part, de l'ensemble des usagers des voies de communication, d'autre part, des entreprises de transport par voies ferrées et par voies d'eau, les conclusions générales du rapport sont de nature à mieux faire ressortir les directives générales et normales de la politique tarifaire ;

décide de transmettre aux Gouvernements le rapport du Comité spécial, accompagné de la présente résolution et d'un extrait du procès-verbal de la Commission. »

Sur le vu de ces conclusions, la Commission centrale pour la navigation du Rhin a, de son côté, pris la résolution suivante :

« La Commission centrale, après avoir pris connaissance :

1. du premier chapitre (Concurrence des chemins de fer) du rapport relatif à la navigation sur le Rhin présenté par M. Walker D. Hines à la Commission consultative et technique des communications et du transit de la Société des Nations ;
2. du rapport soumis à ladite Commission par le Comité spécial pour l'étude des questions de concurrence entre voies ferrées et voies d'eau ;
3. des délibérations de la Commission du transit au cours de sa quatorzième session et de la résolution prise par cette Commission,

considérant qu'aux termes du rapport de M. Hines :

« It would certainly seem that the State authorities and the Rhine shipping interests, and it is believed also the railway interests, ought to be able to agree that broad public policy, both from a national standpoint and from an international standpoint, makes it desirable that the Rhine should continue to carry the traffic which it is naturally adapted to carry on an economical basis »¹,

¹ Traduction française de la Société des Nations : « On semble fondé à admettre que l'Administration d'Etat et les compagnies de la navigation du Rhin, de même qu'ailleurs les administrations de chemins de fer devraient pouvoir convenir que, tant au point de vue national qu'au point de vue international, l'intérêt général exige qu'on effectue sur le Rhin tous les transports pour lesquels cette voie peut normalement être utilisée dans des conditions économiques. »

S'associe en principe à cette manière de voir, ainsi qu'aux conclusions finales du rapport du Comité spécial de même qu'à l'appréciation formulée par la Commission du transit au sujet dudit rapport dans le troisième alinéa de sa résolution du 15 mars 1930. » (A suivre.)

LA NOUVELLE BOURSE DE ZURICH

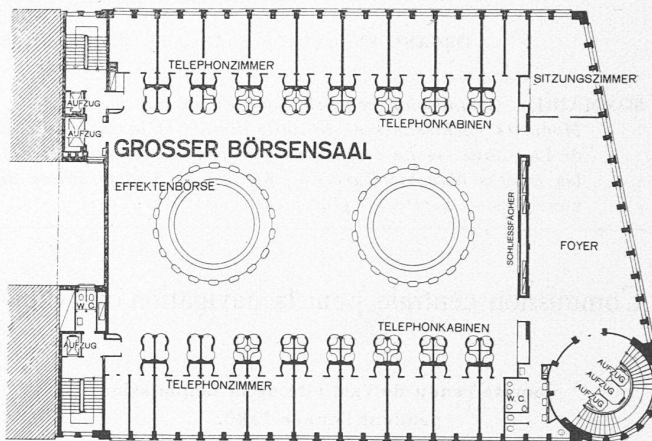


Fig. 1. — Plan du 4^e étage.

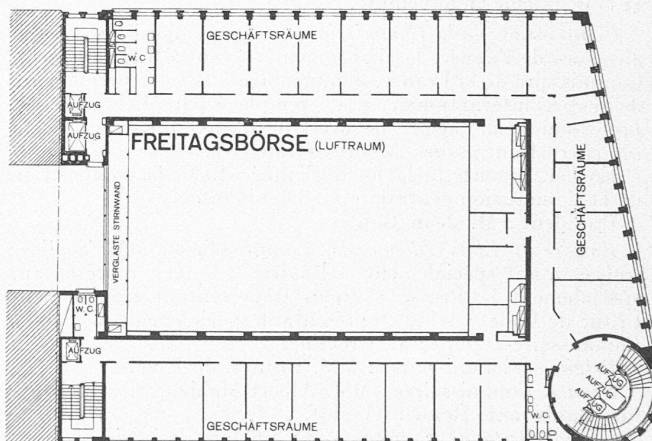


Fig. 2. — Plans des 2^e et 3^e étages.

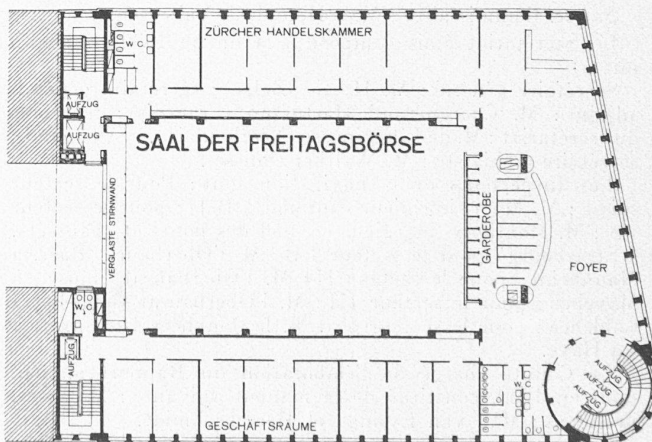


Fig. 3. — Plan du 1^{er} étage.

Echelle 1 : 600.

Architectes : MM. Henauer et Witschi, à Zurich.