

Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **50 (1924)**

Heft 18

PDF erstellt am: **06.08.2024**

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 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. — Energie perdue par les organes de décharge des turbines hydrauliques, par Jules CALAME, ingénieur (suite). — Concours pour l'élaboration des plans d'une église catholique et d'une cure, à Fribourg (suite). — Les projets de la S. A. L'Energie de l'Ouest-Suisse. — SOCIÉTÉS : Société suisse des Ingénieurs et des Architectes (Assemblée des délégués et 49^e Assemblée générale). — BIBLIOGRAPHIE. — Service de placement.*

Commission centrale pour la navigation du Rhin.

Le Bureau de la Commission Centrale a jugé opportun de procéder à un nouvel examen en ce qui concerne l'état de la navigation dans les territoires occupés. Cet examen a été effectué à Coblenz à l'occasion du voyage du Président de la Commission Centrale au cours d'une séance du Comité des Communications de la Haute Commission.

Les résultats se trouvent consignés dans le rapport du Bureau reproduit ci-après. Ce rapport fait suite au rapport des Secrétaires Généraux du 3 mars 1924 (B. I. 1924. C. n° 26).*

Contrôle de la C. I. N. C.

L'état de la question à la dernière session de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, a été résumé, par le président de cette dernière, dans les termes suivants :

« Le Président constate que le visa du manifeste avant le départ du bateau n'est plus exigé et que le dépôt du manifeste peut être opéré même après le départ, mais qu'il y a cependant intérêt à ce que le manifeste chaque fois que cela sera possible, soit déposé avant le départ. Un reçu du manifeste est donné aux intéressés afin de leur permettre de justifier, le cas échéant, qu'ils ont accompli les formalités réglementaires, mais ce reçu n'est pas obligatoire et notamment les bateaux qui n'auraient pas déposé leur manifeste avant le départ du bateau et n'auraient pas de reçu à bord, ne peuvent être arrêtés pour ce fait, mais simplement arraisonnés par les vedettes de contrôle, sans que la navigation soit entravée et pour autant que les bateaux n'effectuent pas de transports illicites, uniquement afin de permettre aux autorités compétentes d'examiner leur manifeste.

Telle est, d'après les déclarations qui viennent d'être faites, la situation actuelle qui correspond aux ordonnances 17 et 37 en vigueur depuis 1920. »

Le « Verein » se plaint de ce que dans les ports de Karlsruhe, Ludwigshafen, Mannheim, Mayence et Wesseling, le contrôle n'est toujours pas effectué d'une manière conforme à ce qui avait été convenu.

La même plainte a été formulée par la délégation néerlandaise en ce qui concerne les ports de Ludwigshafen, Mayence, Bingen et Uerdingen.

En outre, le « Verein » et la Délégation néerlandaise se plaignent de ce qu'un manifeste continue à être exigé pour les bateaux vides allant de Mannheim à Ludwigshafen.

Conclusion.

Les plaintes formulées seront transmises à la C. I. N. C. qui sera priée de veiller à la stricte application des instructions données par ses services d'exécution.

Formalités douanières.

I. — Transports des marchandises indigènes ou indigénées à l'intérieur des Territoires Occupés.

L'état de la question à la dernière session de la Commission Centrale a été formulé dans les termes suivants par M. Carteron.

TRAFFIC A L'INTÉRIEUR DES T. O.

« Le Comité Directeur des Douanes a rapelé à ses services que le trafic intérieur est libre ; tout récemment encore une circulaire du 18 mars n° 7458 a renouvelé cette instruction. Cette circulaire est ainsi conçue :

« d) La circulation des marchandises à l'intérieur des Territoires occupés 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 Territoires occupés à un autre port des territoires occupés. En particulier, il y a lieu de faire cesser certains errements qui ont été signalés au Comité Directeur des Douanes et qui seraient suivis notamment à Duisbourg et à Mannheim où des chargements de charbon de la Ruhr, ainsi que des bateaux vides allant d'un port des territoires occupés à un autre port des territoires occupés seraient soumis au contrôle douanier. »

Le « Verein » se plaint de ce que, dans presque tous les ports occupés, le contrôle douanier continue à s'exercer sur ces transports d'une manière qui entrave la navigation notamment sous la forme de permis d'embarquer ou de débarquer, les douanes réclamant même, dans certains cas, des indemnités pour prestations effectuées en dehors des heures de service réglementaire pour ce contrôle abusif.

Conclusion.

Le C. D. D. rappellera à ses services d'exécution qu'aucune autorisation préalable de charger ou de décharger n'est exigée en ce qui concerne les marchandises indigènes ou indigénées dont la manipulation peut s'effectuer en dehors des heures de service sans qu'aucune indemnité puisse être exigée de ce chef.

Le C. D. D. estime toutefois qu'une certaine surveillance est nécessaire pour empêcher les chargements ou déchargements qui seraient faits en fraude en raison du fait que le Rhin forme en certains points la frontière douanière des T. O.

2. — Importation et Exportation.

a) Le « Verein » se plaint de la lenteur avec laquelle les licences d'importation et d'exportation seraient délivrées.

M. Carteron déclare que la durée de 2 à 3 semaines indiquée par le « Verein » est fortement exagérée. D'après les constatations faites par le C. D. L. la durée normale de délivrance d'une licence est de 3 ou 4 jours lorsque la demande est établie conformément aux règles prescrites.

b) Le « Verein » demande la suppression des duplicata des licences et des dérogations ou tout au moins l'octroi de facilités aux firmes honorablement connues.

M. Carteron déclare que l'exigence d'un duplicatum est supprimée en ce qui concerne les licences d'importation.

Pour le surplus, il rappelle les facilités qui ont déjà été antérieurement octroyées aux firmes honorablement connues et qui ont fait à la dernière session de la C. C. R. l'objet de la déclaration suivante :

« 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