Zeitschrift: Schweizerische Zeitschrift für Vermessung, Kulturtechnik und Photogrammetrie = Revue technique suisse des mensurations, du génie rural et de la photogrammétrie

Herausgeber: Schweizerischer Verein für Vermessungswesen und Kulturtechnik = Société suisse de la mensuration et du génie rural

Band: 52 (1954)

Heft: 5

Artikel: Impression d'Allemagne [fin]

Autor: Jeanneret, A.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-210946

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

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

avec plans sur papier-cadastre. Les mensurations reconnues et dont les plans sont mis à jour sur la base du réseau des bornes. Les anciennes mensurations reconnues sans mise à jour ou avec mise à jour partielle.

La loi du 24 août 1911 met en harmonie la législation cantonale avec le Code civil et ses instructions d'application. La loi du 28 mai 1941 permet de poursuivre rationnellement l'œuvre de la mensuration cadastrale selon les prescriptions fédérales et de procéder méthodiquement à l'introduction du registre foncier fédéral dans le canton.

Au cours de cette période de 150 années, le cadastre vaudois a évolué et s'est transformé en un cadastre foncier utilisant pour son établissement les méthodes techniques et juridiques les plus modernes. Malgré son caractère foncier essentiel, le cadastre vaudois joue subsidiairement un rôle fiscal puisque les valeurs d'estimation des immeubles qu'il contient également servent de base, comme précédemment, pour la perception de l'impôt.

Suivant les renseignements communiqués par les organes compétents, la situation du cadastre vaudois à la fin de l'année 1953 se présente comme suit: sur une superficie totale de mensuration de 2821 km², 822 km² sont mesurés d'après les prescriptions techniques fondées sur le Code civil. Le feuillet fédéral du grand livre est introduit dans 78 communes ou fractions de communes.

Nous continuerons à poursuivre cette grande et belle œuvre d'intérêt national à laquelle participent la Confédération, les cantons, les communes et tous les propriétaires fonciers du pays. *Ls H.*

Impressions d'Allemagne

A. Jeanneret, ing. rural cantonal, Neuchâtel

(Fin)

Non loin de Ottobeuren, à 5 kilometres au sud-ouest, se trouve le village der Niederdorf ou il existe un syndicat de purinage qui a installé des conduites souterraines permettant d'arroser 400 hectares de terrain. 39 propriétaires font partie du syndicat, 5 exploitants peuvent puriner en même temps. Dans le réseau, des prises ont été prévues tous les 100 mètres. (Nous avons déploré l'absence de plans et de données techniques plus complètes).

En fin de journée l'excursion devait nous réserver la surprise de la visite du bâtiment administratif de Krumbach où nous peuvent nous familiariser un peu avec le milieu des fonctionnaires allemands.

Les communes bavaroises sont groupées en arrondissements (Landkreise) comptant 10 à 15 d'entre elles. Les arrondissements forment à leur tour des districts gouvernementaux (Regierungsbezirke). Dans le domaine des améliorations foncières, le partage du pays ne coincide pas avec les limites des districts; il se fait suivant des circonscriptions administra-

tives. En Bavière, il y en a aujourd'hui sept: Munich – Würzburg – Ansbach – Bamberg – Neuburg a. D. – Krumbach – Landau.

Quant aux districts gouvernementaux historiques, ce sont la Haute Bavière, la Basse Bavière, la Haute-Franconie, la Franconie, la Basse-Franconie, le Haut-Palatinat et la Souabe.

La circonscription administrative de Krumbach groupe huit arrondissements (Landkreise) avec 4 villes importantes. D'après les chiffres parus en 1951, il y aurait 205 180 hectares à remanier sur les 447 115 hectares que compte la circonscription. Jusqu'au 1er janvier 1951 l'ancienne administration installée à Munich, pendant que le nouveau siège de Krumbach était en construction, avait remanié 75 230 hectares (36,7 %). Les travaux doivent dès lors encore porter sur 129 950 hectares (63,3 %).

Le nouveau bâtiment a coûté environ 700 000.– DM. Il abrite 220 fonctionnaires qui ne s'occupent que des remaniements parcellaires. Il a belle allure avec son toit à deux pans très inclinés et ses trois rangées de fenêtres bien proportionnées. A l'intérieur, tout est clair et sobre. Les bureaux techniques et administratifs sont disposés très judicieusement, ils sont spacieux et bien éclairés. Les laboratoires sont équipés des appareils les plus modernes pour tous les genres de reproduction, d'agrandissement ou de réduction de plans. Une salle de conférence permet au chef de la «maison» de réunir régulièrement son personnel pour lui donner ses instructions.

On ignore en Allemagne le système des bureaux privés; tous les travaux de remaniements parcellaires sont entrepris par l'Etat.

L'excursion du samedi 8 août fut également une parfaite réussite: elle devait nous conduire jusqu'au pied des Alpes bavaroises par la route olympique qui, dès la sortie de Munich traverse pendant plus de 10 kilomètres la magnifique forêt domaniale de Forstenried. Peu après la sortie du parc, la route descend vers la ville de Starnberg, sise à l'extrémité nord du Würmsee. Mais nous nous éloignons aussitôt de ce lac pour passer sur Weilheim dans la vallée voisine où coule la rivière Ammer. A l'endroit où la route plonge dans cette vallée, nous jouissons d'une vue magnifique: une brume matinale fraîche et bleutée baigne tout le fond de la large dépression et estompe, dans le lointain, les collines et les montagnes. A quelques kilomètres de nous, on voit émerger de la brume la masse sombre des usines de Peissenberg qui, avec Penzberg plus à l'est et Hausham forment le centre minier de la Haute-Bavière. A notre droite, sur une éminence, de l'autre côté d'un profond ravin se dresse un château style moyen âge, où habitait encore, il y a quelques années, la famille de l'un des conjurés qui pensaient renverser Hitler.

Les deux premiers arrêts de la journée devaient se faire à Etting et à Huglfing.

Nous sommes dans un paysage morainique avec ses vallonnements et ses collines plus ou moins prononcés. Le pays est déjà beaucoup plus

boisé qu'au nord et les terres ouvertes sont bien moins nombreuses. Les précipitations sont plus fortes qu'à Munich et atteignent 1100 mm.

Une des caractéristiques du projet de Etting est qu'on a fait sauter les anciens chemins! Cela peut paraître onéreux; le coût a été de 1 DM au m² et l'effet de l'explosion s'est paraît-il fait sentir jusqu'à 1,0 m de profondeur. Surface du remaniement: 370 ha avec 69 propriétaires. Rapport de regroupement: 6 à 1; coût de l'entreprise: 100 à 150 DM/ha. Comme dans d'autres remaniements, on ne s'est pas inquiété des terrains humides, ni des ruisseaux à corriger: ce travail sera entrepris plus tard.

A Murnau, à l'entrée des Alpes bavaroises, nous quittons l'autoroute olympique pour nous rendre par Unter- et Oberammergau à Linderhof. A Oberammergau, nous faisons rapidement le tour du vaste théâtre où se joue la «Passion».

Le Linderhof est un somptueux petit palais construit en pleine forêt de 1869 à 1878 par le roi Louis II de Bavière, petit-fils du roi-mécène Louis Ier. On y parvient en suivant le début de la délicieuse vallée de Graswang qui, à l'ouest de la Zugspitze aboutit à la frontière autrichienne.

Le palais se trouve au milieu d'un parc richement aménagé où presque tous les arbres sont soignés et tous les chemins entretenus, les pièces d'eau succèdent aux statues, les statues aux escaliers modestes ou monumentaux...

L'intérieur du palais lui-même est d'une extrême richesse: vases de Sèvres, statuettes de marbre, gobelins, meubles richement sculptés sont disposés dans des pièces aux innombrables ornements en bois finement travaillé puis doré, aux peintures murales riches en couleur, aux glaces qui reflètent de superbes lustres de cristal. Tout cela rappelle une époque où la haute noblesse d'Europe n'était que joie de vivre, fêtes, et insouciance... et pourtant, celui qui fit construire cette résidence somptueuse mourut en 1886 en se jetant dans le lac de Starnberg.

Les innombrables visiteurs qui de partout viennent déambuler en rangs serrés dans le vaste parc ou qui viennent se pâmer d'admiration devant les dorures du Linderhof peuvent encore jouir, devant le château, du gigantesque jet d'eau qui, par la simple pression naturelle, atteint la respectable hauteur de 35 m. La durée du jet est limitée.

Nous dînons à Ettal où de nouveau nous avons l'occasion d'admirer une église baroque, celle des Bénédictins bâtie dès 1710 par Zuccalis à la place d'une ancienne construction gothique.

L'après-midi, l'excursion se poursuit par Garmisch-Partenkirchen – et Mittenwald au pied des Karwendel, sur la route de Innsbruck. Non loin de Mittenwald, se trouve, un peu sur la hauteur, un vaste alpage, le Buckelwiesen qui a été aménagé pendant la dernière guerre par les camps de jeunesse du parti d'alors. On ne nous a pas dit le coût de l'entreprise qui a surtout consisté en épierrements, en défrichements et en nivellements du terrain!

Le retour à Munich se fait par le Walchensee et le Kochelsee, deux grands lacs de montagne très pittoresques et assez proches l'un de

l'autre bien que séparés par une différence d'altitude de plus de 200 m, dénivellation qui est utilisée pour la production d'énergie électrique. On descend du Walchensee sur le Kochelsee par une route aux nombreux lacets où chaque contour nous réserve des vues toujours renouvelées d'un paysage extrêmement attrayant.

A Bad Tölz, nous regagnons la plaine, il ne reste plus qu'à filer vers le nord. De ses rayons rasants, le soleil couchant dispute à la brume du soir les champs et les villages.

Toutes les traces de la guerre n'ont pas encore disparu: il y a bien des ruines et, dans les forêts qui bordent la route à l'approche de Munich on distingue des vestiges de dépôts, de camps, de fabriques...

Il fait nuit lorsque nous atteignons la capitale bavaroise.

Les réceptions

Nos collègues d'Allemagne ne se bornèrent pas à organiser de belles et instructives excursions, ils prirent la peine de nous préparer d'agréables soirées. L'une d'entre elle eut lieu en plein air à la «Tour Chinoise», sorte de pagode à plusieurs étages érigée au milieu d'un vaste parc très boisé et sillonné de canaux, le «Englischer Garten». La Tour abrite un restaurant. Cette réunion permit une prise de contact entre les délégués des différents pays et l'on se rendit compte, à la variété des langues entendues que les «Journées de Munich» étaient une réussite au point de vue de la participation internationale.

Nous eûmes encore le plaisir un autre soir d'assister, à la Löwenbräukeller, à une soirée typiquement munichoise où la bière coule à flot, où la gaieté est à son comble et où se succèdent sur l'estrade mimes, fantaisistes et chansonniers, dessinateurs et musiciens avec un programme en bonne partie spécialement arrangé pour les congressistes. On se fera une idée du style de ces pantomimes par le dessin et le verset reproduits. L'occupant, même américain, n'est pas oublié dans les pantomimes. L'ambiance générale est créée par une fanfare bavaroise qui ne joue que des marches militaires ou des danses du folklore. Les soirées de ce genre commencent très tôt et se terminent dans une atmosphère délirante de chants, de danses, de cris, dans une épaisse vapeur de bière et de fumée.

L'exposition allemande «Transports et Communications»

L'organisation parfaite des «Journées de Munich» ne nous laissa même pas le loisir de visiter l'exposition sur les remaniements parcellaires et il nous fut difficile de trouver quelques heures pour parcourir la sensationnelle exposition allemande des «Transports et Communications». Le prospectus de l'exposition disait entre autre ceci:

«La Route, l'Eau et le Rail, sont les voies traditionnelles auxquelles, il y a cinquante ans à peine, vint s'ajouter l'Air.

Nos grands-parents n'auraient pu s'imaginer ce que nous appelons aujourd'hui «voies» ou «lignes aériennes». En moins d'un siècle, la rapidité

de locomotion s'est multipliée au-delà de toute prévision. Les moyens de transport modernes ont fait sauter toutes les barrières naturelles. Il y a quelques années, un avion a dépassé la vitesse du son.

La science moderne a fait réaliser de prodigieux progrès à la machine motrice. Le trafic ne cesse d'augmenter sa puissance, sa densité et sa rapidité. Nos villes ne viennent plus à bout des exigences de la circulation. Le problème des parcs pour autos – pour ne citer qu'un exemple – devient un problème de suprême urgence.

Les télécommunications, réservées jadis aux seuls services postaux, prennent une ampleur insoupçonnée. Nos contemporains se rendent à peine compte de la part que chacun, par sa correspondance, par la radiophonie ou la télévision, prend au trafic mondial.

Les visions d'avenir, qui exaltèrent notre enfance à la lecture des aventures extraordinaires de Jules Verne, sont entrées dans le domaine pratique des recherches et des réalisations scientifiques. Et il se peut que même les spéculations d'un Hans Dominik se trouvent réalisées, dans le cadre d'une exposition universelle de l'an 1975. Récemment une fusée à réaction a pu franchir la zone de l'attraction terrestre. D'après les calculs des savants, ce premier satellite artificiel tournerait autour de notre planète suivant une orbite elliptique. L'exposition allemande «Transports et Communications» à Munich permet à nouveau, cette année, de se rendre compte des réalisations grandioses du trafic moderne. Elle offre de surcroît à ses visiteurs, dans une section spéciale, un aperçu saisissant de la future navigation interplanétaire.

Les continents se sont rapprochés, et nous considérons, dès aujourd'hui, le globe comme une «Unité» économique, politique et ethnographique. En face des premiers bateaux à vapeur déjà, un homme clairvoyant s'écriait: «Que ce soit pour le bien ou le mal, nous avons créé un pont entre les océans et unifié ainsi l'histoire de l'avenir!» – Nous pouvons affirmer à présent que, si cette unité mondiale ne s'est pas encore réalisée, la faute n'en est certes pas au développement des communications.

Le commerce et l'industrie profitent aussi considérablement de l'extension et du perfectionnement des communications qui mettent en liaison les continents. Le nombre des voyageurs qui apprennent à connaître les autres pays et leurs populations augmente sans cesse. En quelques minutes une information est envoyée d'un bout du monde à l'autre. Les agences s'en emparent et, grâce à cette publicité instantanée, l'homme peut espérer voir se réaliser un jour une Entente Universelle entre toutes les Nations de la Terre.»

Il aurait fallu pouvoir passer des heures dans la halle des «Transports par eau» où des milliers de maquettes de bâteaux, de matériel flottant, d'installations portuaires: grues, ponts roulants, pontons baignaient dans une eau limpide et courante; on avait peine aussi à quitter la halle des transports routiers avec ses maquettes d'autostrades, ses graphiques, ses photos, ses problèmes d'urbanisme, de reconstruction de villes détruites (il y avait d'immenses maquettes représentant des villes en ruines), de trafic. Tout était exposé de façon claire et attrayante.

Je revois l'immense virage, penché à près de 45°, d'une route sur laquelle on avait accroché les derniers modèles des Mercédès de course.

Et que dire de la halle des chemins de fer où sur un gigantesque relief de 20 m de largeur sur près de 40 m de longueur, on avait tracé un réseau de voies ferrées miniatures qui comprenaient les ouvrages d'art les plus audacieux, les aiguillages les plus compliqués et sur lequel circulaient toutes les variétés de trains actuellement en service en Allemagne. Partout on passait de la miniature à la grandeur naturelle, du jouet Märklin à la puissante locomotive à vapeur ou au train-bloc Diesel.

Sur des voies de garages spécialement construites, de longues rames de wagons modernes invitaient les visiteurs à s'asseoir dans des coupés confortables munis des derniers perfectionnements. C'était une invitation au voyage; l'esprit s'évadait facilement vers des terres inconnues.

La halle des transports aériens avec son pavillon de la navigation interplanétaire constituait un centre d'attractions. Un vaste espace était occupé par une place d'aviation avec ses innombrables installations de signalisation et de guidage. A heures fixes des techniciens en blouses blanches faisaient des démonstrations d'atterrissages téléguidés avec de petits avions suspendus à des fils invisibles.

Les principaux attraits de l'exposition résidaient dans les nombreux modèles réduits, dans le mouvement et dans les couleurs. Il était possible de toucher à tout, de manipuler les manettes et les volants d'une locomotive ou de presser sur un bouton pour déclencher tout le mécanisme en coupe d'une V2 (dont un exemplaire figurait en bonne place!), pour mettre en marche un véhicule quelconque ou pour illuminer les réseaux électriques d'une ville miniature. Les adultes n'étaient pas les derniers à s'amuser!

Munich nous a laissé le souvenir d'une ville débordante de vie et d'une Allemagne où tout paraît renaître plus beau, plus grand, plus moderne que jamais.

Nous nous en voudrions de terminer ce compte-rendu sans parler du «Reg.-Dir.». Gamperl, le grand animateur de ce congrès. Sa présence continuelle a rendu beaucoup plus attrayantes les «Journées de Munich». Il était partout à la fois, toujours gai, toujours aimable, débordant de vitalité, répondant aux questions, expliquant, passant de l'un à l'autre. Le Dir. Gamperl est un gentleman qui s'adapte à toutes les situations: on l'a vu prendre la baguette du chef d'orchestre pour diriger un morceau, puis faire un discours fort goûté et, toujours avec la même aisance, s'asseoir au piano d'un restaurant et jouer des valses de Chopin. Il eut toujours d'aimables paroles pour ses hôtes.

Nous le remercions ici (ainsi que tous ses collaborateurs) pour tout ce qu'il a fait pour rendre notre séjour agréable. Nous pensons qu'il n'est pas déplacé d'insister dans ce journal pour que les liens qui se sont créés de façon si humaine soient le prélude à une collaboration toujours plus pacifique des Européens entre eux. C'est là le vrai but d'un congrès.