

Deuxième Congrès National français de Navigation Intérieure

Autor(en): **P.B.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt**

Band (Jahr): **1 (1908-1909)**

Heft 22

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-920197>

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.

gelegten berechtigten Bedenken, scheinen weder von technisch- noch wirtschaftlich-unüberwindlicher Natur zu sein. Im schlimmsten Falle wäre ja auch ein Schiffahrtsweg: Camperer See bis Maloja, mit Anschluss an eine elektrische Bahn von St. Moritz her als eine interimistische Lösung nicht unannehmbar. Eine Wiedererwägung des Konzessionsgesuches, auf Grund weiterer gründlicherer Studien anhand eines einwandfreieren Projektes schiene demnach im Interesse des Engadins und nicht zuletzt in demjenigen der Rätischen Bahn zu liegen.

Die von einzelnen Seiten, im Bergell wie im Engadin, als einander entgegenstehend hervorgehobenen Interessen einer Wasserkraftausnützung des Silsersees im Bergell und eines Schiffahrtsweges im Oberengadin liessen sich auch hier zu beiderseitigem Vorteil recht wohl vereinigen. Doch sei hier betont, dass vorderhand die beiden Projekte nicht nur nichts miteinander gemein haben, sondern auch nicht von gemeinsamen Interessen gestützt zu werden scheinen.



Deuxième Congrès National français de Navigation Intérieure.

Nancy: 26—28 juillet 1909.

Il est remarquable de constater qu'en France, comme ailleurs du reste, les adeptes de la navigation intérieure éprouvent de plus en plus le besoin d'unir et de systématiser leurs efforts en vue d'exercer sur les pouvoirs publics une action qu'ils espèrent favorable au développement harmonieux et intensif de la batellerie. La plus récente manifestation de cette tendance est bien certainement le dernier congrès national français de navigation intérieure que Nancy, la fastueuse capitale des anciens ducs de Lorraine, vient d'abriter dans ses murs du 26 au 28 juillet dernier.

Dû à l'intelligente initiative de l'Association française pour la défense et l'amélioration de la Navigation intérieure, le congrès de Nancy s'est réuni sous les plus heureux auspices, dans le cadre d'une ville élégante à laquelle la présence d'une exposition internationale prêtait un attrait de plus. Au reste les personnalités éminentes sous le patronage desquelles il avait été organisé, lui assuraient-elles par avance un plein succès. A cet égard il convient de citer, outre le Gouvernement français, les noms de MM. P. Baudin, Mézières, Audiffred, sénateurs, Chapuis, Lebrun, Janet députés, tous présidents d'honneur du congrès.

Sans vouloir entreprendre ici l'analyse, même succincte, des travaux d'ordre très divers placés à l'ordre du jour des conférences, il nous sera bien permis de mettre hors de pair ceux qui nous ont plus particulièrement frappé. Nous relevons en premier lieu l'étude suggestive que M. de Clermont, avocat

et ingénieur-agronome, un familier de notre pays, a consacrée au reboisement des forêts et au gazonnement des montagnes, en se plaçant au point de vue spécial de la navigation. L'orateur a montré de manière impressionnante la répercussion désastreuse que le déboisement systématique des versants des montagnes était susceptible d'exercer sur le débit, désormais torrentiel, des principaux cours d'eau. Il a énergiquement proclamé, exigence qui ne saurait laisser la Suisse indifférente, la nécessité d'une entente internationale, à l'effet d'assurer la conservation des forêts des montagnes situées aux origines et sur les rives des grands fleuves. La disparition des forêts, a-t-il insisté, „entraîne dans le régime des eaux des „perturbations funestes à l'agriculture, au commerce „et à l'industrie, l'ensablement des fleuves, l'érosion „des bords, l'inondation des contrées agricoles in- „férieures et la suppression de puissantes sources „d'énergie, bien au-delà des frontières des pays où „se trouvent les forêts détruites.“

On doit applaudir à si judicieux enseignement!

Dans un autre ordre de faits le congrès a réservé bon accueil à l'idée préconisée par M. A. Tirman, maître des Requêtes au Conseil d'Etat, d'étendre à la navigation intérieure le régime hypothécaire appliqué jusqu'ici aux seuls bâtiments de mer. L'institution de l'hypothèque fluviale serait à tous égards bienfaisante, en ce qu'elle permettait au marinier, dont elle fortifierait le crédit, de se procurer à bon compte les capitaux capables d'améliorer ses moyens d'action, aujourd'hui de peu d'envergure.

Il serait difficile de passer sous silence le magistral exposé qu'a fait M. Du Bousquet, ingénieur aux mines de Lens, de l'exploitation des canaux considérée au point de vue de la traction. M. Du Bousquet a nettement recommandé la substitution graduelle de la traction électrique au halage par chevaux, et ses conclusions n'ont pas laissé que de donner carrière à des discussions passionnées. A première vue la chose peut paraître singulière. A la réflexion, toutefois, il est impossible de contester que l'avènement de la traction électrique ne sera pas sans porter atteinte à bien des intérêts respectables. Il en est allé de même au milieu du siècle dernier, alors que le wagon sur rail détrônait la berline démodée d'antan. En Suisse, où tout est encore à faire, un système de halage à base de traction électrique pourra s'installer d'emblée, sans nuire à d'autres auxiliaires préexistants. C'est dire que le jour où la navigation intérieure se sera développée dans nos contrées, elle rachètera par un dispositif plus perfectionné de ses organes l'infériorité initiale où la réduisait la nature.

Du rapport de M. le comte de Saintignon, l'un des apôtres de la navigation intérieure en France, nous retiendrons seulement ces paroles autorisées, que la direction générale des C. F. F. aurait tout

profit de méditer: „Les canaux n'ont jamais fait de tort à un chemin de fer; en effet, s'ils lui enlèvent des transports, ils en apportent et viennent en chercher, en dehors de la prospérité qu'ils répandent dans toutes les vallées parcourues et dont profite le chemin de fer.“ Est-il besoin d'ajouter, avec M. de Saintignon, que le canal draine et se fait une spécialité de transiter les marchandises encombrantes, laissant par ailleurs à la voie ferrée le monopole du transport des objets manufacturés. La voie fluviale procure aux industries nouvelles qu'elle développe à proximité de son cours la matière première indispensable à leur expansion; et réciproquement, comme nous l'écrivions naguère, ces industries nouvelles, à leur tour génératrices de trafic et d'échanges, rétrocèdent aux pays voisins, sous forme de produits manufacturés (et par voie ferrée cette fois) la matière première assouplie et domptée par le génie d'une nation.

L'Allemagne s'est fort à propos avisée de la vertu propre à chacune des deux grandes catégories de voies de communication; toute sa politique économique s'emploie à en spécialiser les fonctions respectives, à en intensifier de pair la puissance d'action.

Pour s'en convaincre il n'est que d'observer les rapides progrès de la batellerie sur le Rhin, cette artère navigable de première ordre. Et notre compatriote M. H. Romieux, ancien conseiller d'Etat, s'est attaché, dans une communication qui n'a pas été l'une des moins goûtées du Congrès, à démontrer que les projets d'utilisation du Haut-Rhin sont loin d'être la chimérique entreprise que d'aucuns pensent. Nul plus que M. Romieux n'était qualifié pour le dire, et son vibrant exposé a certainement emporté la conviction de ses auditeurs attentifs.

Ceux-ci, d'ailleurs, se sont empressés à l'accompagner en Alsace où le comité d'organisation avait préparé aux congressistes une excursion des plus instructives. Ces messieurs furent reçus en gare de Strasbourg par les délégués de la Chambre de commerce dont le secrétaire, M. Hugo Haug, avait été déjà à Nancy l'un des conférenciers les plus écoutés. Les considérations relatives à la Navigation intérieure en Alsace-Lorraine préluèrent très heureusement à la promenade prochaine.

Il faut bien reconnaître que cette excursion sur le Rhin fut chose tout à fait remarquable. Trois petits remorqueurs affectés au service du port de Strasbourg conduisirent les congressistes à la porte de Kehl d'où ils s'embarquèrent sur le remorqueur Strasbourg II pavoisé, à la poupe duquel, attention touchante et délicate, flottait le drapeau tricolore. Il s'agissait de parcourir sur le Rhin l'espace de trente kilomètres, ce que l'on entreprit sans délai sous la direction de M. le secrétaire d'Etat Zorn de Bülach qui honorait de sa présence ce raid original vers le nord. Au cours du banquet qui fut

alors servi, le ministre allemand échangea de courtoises paroles avec le président du congrès itinérant, M. Linyer, ancien bâtonnier du barreau de Nantes, qui sut insister avec une exquise délicatesse sur les enseignements qui devaient se dégager pour ses compatriotes de cette imposante leçon de choses.

Le lendemain, ce fut à Bâle que les congressistes se rendirent. Bâle, tête de ligne de la navigation fluviale sur le Rhin, voilà qui devait assurément laisser sceptiques plusieurs d'entre eux. Il n'empêche que la seule vue des installations du nouveau port suisse, si modestes soient-elles encore dans leurs débuts, dut amener à résipiscence les plus récalcitrants, tous ceux qui d'habitude objectent qu'en pareille matière l'évolution se poursuit lente et précaire. De l'avis unanimement exprimé, un grand avenir attend la métropole du Haut-Rhin, à la fortune de laquelle tout le hinterland de notre pays doit résolument s'attacher. Ignore-t-on le prodigieux essor que la navigation intérieure, encore embryonnaire à Bâle, est en voie d'y déployer? Le trafic annuel, de 3000 tonnes seulement qu'il était en 1906 est passé à 20000 tonnes en 1908; il accusera, croit-on, 50000 en 1909. Et les C. F. F. l'ont bien compris, qui se sont empressés de relier leurs voies aux docks en formation! Chacun voudra les féliciter de cette décision qui ne saurait être de leur part qu'une sage entrée en matière.

Il appartenait aux délégués suisses de souhaiter au congrès une cordiale bienvenue sur terre helvétique. MM. Romieux et Paul Balmer s'acquittèrent de ce soin et remercièrent chaleureusement les promoteurs de ces journées si réussies d'avoir bien voulu associer à leur travaux l'Association romande pour la Navigation Intérieure.

Et l'on s'abandonna derechef aux charmes du grand fleuve. Cette fois-ci, M. l'ingénieur Gelpke tint à nous réserver la conduite experte dont nous lui sommes restés si profondément redevables. Et nous lui devons d'avantage: l'hommage de notre patriotique admiration pour l'ardente campagne qu'il a menée jusqu'ici en faveur de la création d'un réseau suisse de navigation fluviale. En accompagnant le congrès jusqu'à Strasbourg où devait avoir lieu la dislocation, il a certainement acquis aux idées qui nous sont chères plus d'un homme de valeur sur l'appui duquel il nous sera dorénavant permis de compter.

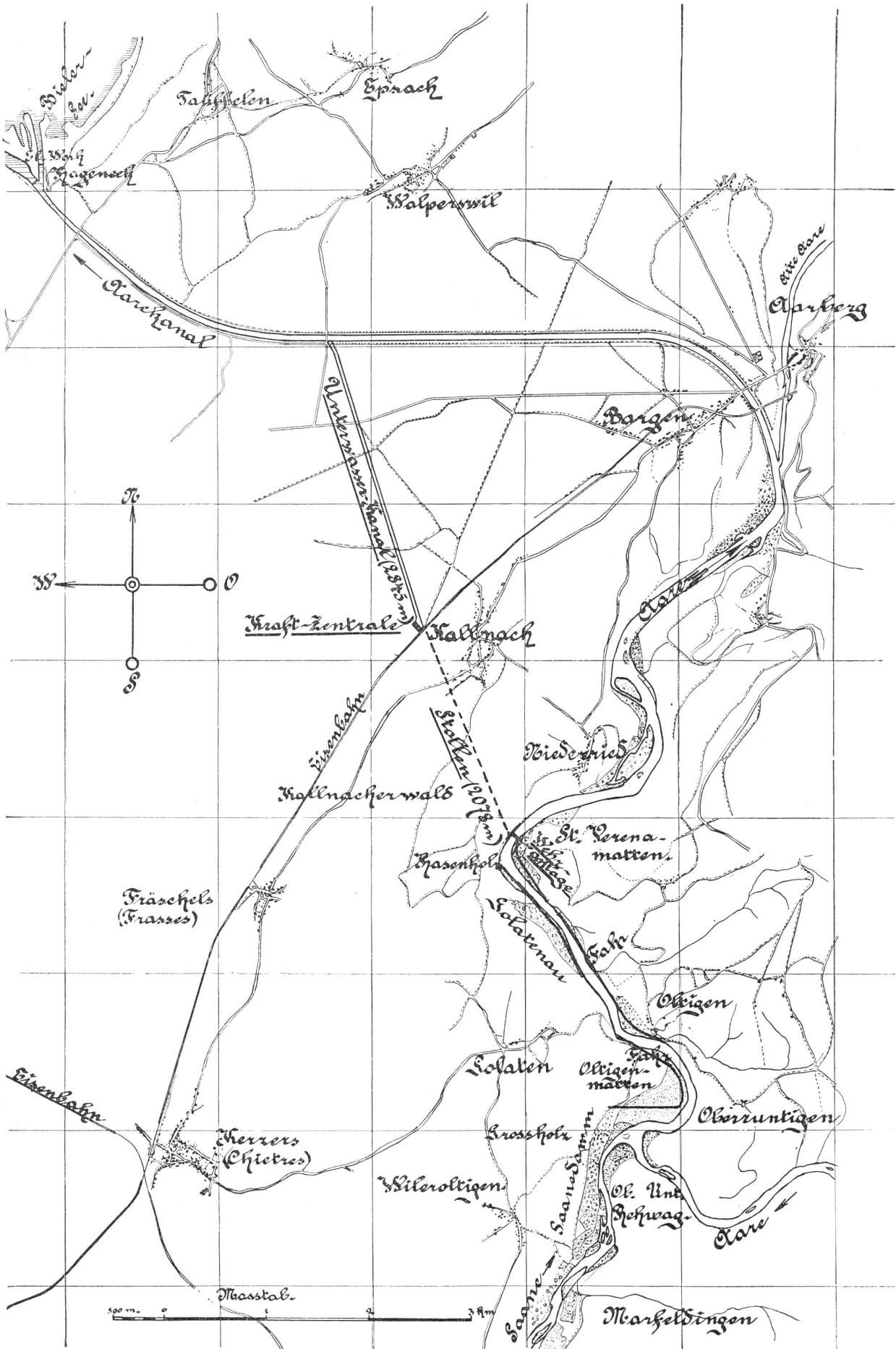
Voilà pourquoi, entre autres raisons, nous sommes rentrés en Suisse lestés d'un bel optimisme, confiant dans les destinées d'une entreprise dont tous les bons citoyens auront à cœur un jour de hâter l'épanouissement magnifique.

P. B.



Niederried-Kallnacher Werk.

Auf den Wunsch einiger Leser unserer Zeitschrift geben wir, im Anschluss an die textliche Beschreibung in der letzten Nummer, nachstehend einen Situationsplan des von den Berner Kraftwerken A.-G. projektierten Niederried-Kallnacher Werkes.



Situationsplan des Niederried-Kallnacher Werkes.