Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 61 (1935)
Heft: 13

Artikel: Commission centrale pour la navigation du Rhin
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-46997

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: 10.12.2025

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

61e année — 22 juin 1935 — N° 13

BULLETIN TECHNIQUE
DE LA SUISSE ROMANDE

ABONNEMENTS :
Suisse : 1 an, 12 francs
Etranger : 14 francs
Pour sociétaires :
Suisse : 1 an, 10 francs
Etranger : 12 francs
Prix du numéro :
75 centimes.
Pour les abonnements s'adresser à la librairie F. Rouge & Cie, à Lausanne.

Paraissant tous les 15 jours

Organe de la Société suisse des ingénieurs et des architectes, des Sociétés vaudoise et genevoise des ingénieurs et des architectes, de l'Association des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne et des Groupes romands des anciens élèves de l'Ecole polytechnique fédérale. — Organe de publication de la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

COMITÉ DE RÉDACTION. — Président : R. Neeser, ingénieur, à Genève. — Secrétaire : Edm. Emmanuel, ingénieur, à Genève. — Membres : *Fribourg :* MM. L. Hertling, architecte ; A. Rossier, ingénieur ; R. de Schaller, architecte ; *Vaud :* MM. C. Butticaz, ingénieur ; E. Elskes, ingénieur ; Epitaux, architecte ; E. Jost, architecte ; A. Paris, ingénieur ; Ch. Thévenaz, architecte ; *Genève :* MM. L. Archinard, ingénieur ; E. Odier, architecte ; Ch. Weibel, architecte ; *Neuchâtel :* MM. J. Béguin, architecte ; R. Guye, ingénieur ; A. Méan, ingénieur cantonal ; E. Prince, architecte ; *Valais :* MM. J. Couchepin, ingénieur, à Martigny ; Haenny, ingénieur, à Sion.

Rédaction : H. DEMIERRE, ingénieur, 11, Avenue des Mousquetaires, La Tour-de-Peilz.

ANNONCES
Le millimètre sur 1 colonne, largeur 47 mm. :
20 centimes.
Rabais pour annonces répétées.
Tarif spécial pour fractions de pages.
Régie des annonces :
Société Suisse d'Edition, Terreaux 29, Lausanne.

CONSEIL D'ADMINISTRATION DU BULLETIN TECHNIQUE
A. Dommer, ingénieur, président ; G. Epitaux, architecte ; M. Imer ; E. Savary, ingénieur.

SOMMAIRE : *Commission centrale pour la navigation du Rhin : Compte rendu de son activité en 1934* (suite et fin). — *D'un instrument géodésique utilisé à des fins géologiques*, par A. Chenaux, ingénieur. — *Une politique et une mystique de l'urbanisme.* — *L'organisation scientifique du travail à la lumière de certaines expériences.* — *Les nouvelles cartes nationales de la Suisse.* — Sociétés : *Groupe genevois de la G. e. P.* — *Société suisse des ingénieurs et des architectes.* — Bibliographie. — Carnet des Concours.

Commission centrale pour la navigation du Rhin

Compte rendu de son activité en 1934.

(Suite et fin.) [1]

QUESTIONS NAUTIQUES

Patentes de bateliers. Comme par le passé, la Commission a pris acte, dans sa première session de 1934, des listes des patentes de bateliers délivrées pendant l'année 1933. Ces patentes ont été au nombre de 451 pour l'Allemagne, de 41 pour la Belgique, de 31 pour la France et de 726 pour les Pays-Bas.

Revision du Règlement de Police. La préparation de la revision générale du Règlement de police pour la navigation du Rhin annoncée dans le compte rendu précédent, a été confiée à un Comité présidé par M. Herold, commissaire de Suisse et composé de MM. Fuchs, Robinow (Allemagne), Wœstyn (Belgique), Hælling (France), Schlingemann (Pays-Bas) et Buser (Suisse). Les travaux de ce Comité ont été poursuivis activement à partir du mois de mars 1934.

Enfoncement des bateaux. La Commission centrale a estimé qu'il n'y avait pas lieu de donner suite à une requête ayant pour objet la fixation d'un maximum d'enfoncement des bateaux sur le secteur Bingen-Saint-Goar. Il n'a pas été donné suite non plus à une autre requête exposant que, sur le Rhin supérieur, notamment entre l'embouchure de l'Ill et le port de Strasbourg, il arrive fréquemment que des bâtiments s'échouent à cause de leur trop grand enfoncement et demandant que des mesures soient prises en vue de prévenir les entraves à la navigation qui résultent de ces échouements.

Règlement relatif au transport sur le Rhin des matières corrosives et vénéneuses. Le Comité technique dont la création avait été annoncée dans le compte rendu précédent et qui, outre son président M. Schlingemann, était composé de MM. Reiter, Schmidt, Weber (Allemagne), Wœstyn (Belgique), Hælling, Mattarel, Bonet-Maury (France), Mörzer Bruyns, Schut (Pays-Bas) et Rynicker (Suisse), a élaboré des dispositions nouvelles relatives au transport des alliages de silicium.

La Commission centrale a adopté les propositions de ce Comité et a modifié, en conséquence, l'article 2. IV, du Règlement relatif au transport sur le Rhin des matières corrosives et vénéneuses comme il suit :

Art. 2 — *Emballage et transport des matières vénéneuses.* Les matières vénéneuses énumérées ci-après ne peuvent être transportées sur le Rhin que dans les conditions suivantes :

I. .....
II. .....
III. .....
IV. *Ferro-silicium et mangano-silicium* d'une teneur de silicium supérieure à 30 % et inférieure à 90 %. En outre, les alliages de ferro-silicium contenant des additions d'autres éléments dont la teneur totale, y compris le silicium (à l'exception du fer), dépasse 30 % et reste inférieure à 90 %.

1. Le produit doit être emballé dans des récipients solides en bois ou en métal. 2. Les récipients doivent porter une inscription apparente et durable : « Ferro-silicium (ou mangano-silicium, ou etc.). Poison. A préserver de l'humidité. Ne pas renverser ». Ces inscriptions doivent figurer dans les langues des pays dans lesquels le bateau circule. 3. Le produit ne peut être transporté par des bateaux faisant un service de voyageurs. 4. Le produit et l'emballage doivent, autant que possible, être chargés et conservés à l'état sec. 5. Les récipients ne peuvent être arrimés que de la façon suivante : *a*) sur le pont du bateau : à l'abri de l'humidité ; *b*) dans les cales des bateaux : dans toutes les cales si celles-ci sont séparées des logements par un cofferdam imperméable aux gaz ; s'il n'existe pas de cofferdam, dans les cales non contiguës aux logements, à condition toutefois que les cales soient séparées des logements par une cloison métallique étanche. Toutes les cales et les logements doivent être constamment aérés aussi bien que possible. 6. Les bateaux transportant dans les cales les matières désignées sous IV doivent avoir à bord des moyens efficaces permettant de constater d'une manière simple l'infiltration de l'hydrogène phosphoré dans les logements. Une notice sur le mode d'emploi de ces moyens doit se trouver à bord.

Ces modifications sont entrées en vigueur le 1er août 1934. Etant donné que l'expérience seule permettra de se rendre compte si les prescriptions adoptées sont de nature à conjurer les dangers à redouter, la Commission a considéré les dispositions édictées comme ayant un caractère provisoire. Il a été décidé que celles-ci seraient examinées à nouveau après un délai de deux ans.

Règlement relatif à la visite des bateaux du Rhin. En vue de

[1] Voir *Bulletin technique* du 8 juin 1935, page 133.

l'application de l'article 9 *b*) du Règlement de visite (voir le compte rendu précédent), la Commission a pris acte, dans sa première session de 1934, de la reconnaissance par tous les Etats riverains, de la British Corporation Register of shipping and aircraft à Glasgow, du Bureau Veritas, à Paris et du Germanischer Lloyd, à Berlin.

Minimum d'équipage. Comme par le passé, la Commission a pris acte, dans sa première session de 1934, des dérogations au minimum d'équipage réglementaire des bateaux du Rhin accordées ou imposées en 1933 en vertu de l'article 10 du Règlement pour la visite des bateaux du Rhin. Les commissions de visite de Mannheim et de Mayence ont accordé des dérogations à 10 bateaux, dont 5 bateaux-porteurs à moteur, 3 bateaux-moteur à passagers, 1 remorqueur à moteur et 1 bateau à moteur destiné au service hydrométrique. L'équipage minimum des 3 bateaux-moteur à passagers qui était de 1 matelot, 1 mousse et 1 mécanicien, a été ramené à 1 matelot et 1 mousse ; l'équipage minimum du remorqueur à moteur qui était de 2 matelots et 1 mécanicien, a été réduit à 2 matelots et 1 mousse, tandis que pour les autres bateaux l'équipage minimum comprenant 1 matelot et 1 mécanicien a été ramené à 1 matelot. La réduction du minimum d'équipage a été motivée par le fait que les dispositifs pour la commande du moteur peuvent être facilement manœuvrés du poste du conducteur.

La Commission de visite des bateaux à Strasbourg a exigé le renforcement de l'équipage de 104 bâtiments dont 76 péniches pontées, 23 automotrices pontées, 4 péniches non pontées et 1 drague à vapeur non automotrice. L'équipage minimum de ces bâtiments, qui était de 1 matelot, a été porté à 1 matelot et 1 mousse, parce que lesdits bateaux étaient de forme massive et munis d'agrès peu appropriés.

QUESTIONS ECONOMIQUES

Bureaux de tour de rôle. La Commission a pris acte, dans sa session de novembre, d'une déclaration de la Délégation allemande d'où il résulte que les mesures concernant l'organisation des bureaux de tour de rôle adoptées par le Gouvernement allemand depuis l'époque où la Commission centrale avait pris la résolution reproduite dans le compte rendu précédent, ne s'appliquent qu'aux bateliers ressortissants allemands et que les administrations chargées de contrôler les organismes d'exécution ont pour mission de veiller à ce qu'il n'en résulte pour les ressortissants des autres pays aucune gêne contraire à la Convention de Mannheim. Seuls les bateliers sont organisés en bureaux de tour de rôle ; ni les chargeurs, ni les expéditeurs ne sont englobés dans cette organisation.

La Délégation néerlandaise a déclaré, à la même session que, dans l'application de la loi relative à la répartition du fret, — loi dont le champ d'application est, d'ailleurs, limité aux transports effectués entre ports néerlandais —, aucune distinction n'était faite entre bateliers néerlandais et étrangers. Elle a ajouté que la question de l'application de cette loi à la navigation du Rhin était actuellement soumise à la plus haute instance judiciaire des Pays-Bas [1].

Unification des statistiques de transport. En présence de l'état de la question tel qu'il a été exposé dans le compte rendu précédent, la Commission centrale a décidé de remettre à une session ultérieure la reprise de la question de l'amélioration des statistiques rhénanes et de la concordance entre ces statistiques et les statistiques nationales.

QUESTIONS SOCIALES

Comité d'experts pour l'étude des conditions du travail sur les principaux réseaux fluviaux d'Europe. L'état de la question tel qu'il a été exposé dans le compte rendu précédent, n'a pas subi de modifications.

QUESTIONS JURIDIQUES

Appels portés devant la Commission. La Commission, en sa qualité de juridiction de seconde et dernière instance dans les affaires jugées par des tribunaux pour la navigation du Rhin, a été saisie, en 1934, de 10 appels en matière civile (ce nombre fut, en 1933, de 4, également en matière civile). Toutes ces affaires ont été liquidées.

Ressort des tribunaux de navigation. La Commission a pris acte de la communication par la Délégation française d'une loi du 19 mars 1934, en vertu de laquelle le tribunal cantonal de Strasbourg remplira seul, dorénavant, les fonctions de tribunal pour la navigation du Rhin, pour toute la partie du Rhin située en territoire français.

La Commission a également pris acte d'une communication de la Délégation néerlandaise indiquant quelles sont, à la suite de la suppression d'un certain nombre de tribunaux pour la navigation du Rhin, les limites actuelles des ressorts de ces tribunaux pour les Pays-Bas.

Droit fluvial. Des déclarations faites en ce qui concerne l'état des ratifications des conventions adoptées par la Conférence de droit fluvial, de Genève, de 1930, il résulte ce qui suit :

En Allemagne, l'examen des conventions par les administrations intéressées n'est pas encore terminé.

En Belgique, une Commission interministérielle s'occupe de mettre en concordance la législation interne avec les principes des conventions de Genève. Le travail de cette Commission était, en novembre 1934, assez avancé et aucun obstacle à son prochain achèvement n'était prévu.

En France, les Chambres ont adopté deux lois, l'une du 5 juillet 1934 relative à l'abordage, l'autre du 19 juillet 1934 relative à l'hypothèque fluviale et à l'immatriculation. Ces deux lois sont conformes aux dispositions des conventions de Genève et permettront au Gouvernement le moment venu, de ratifier les conventions sans qu'il soit nécessaire de modifier la législation intérieure française.

En Italie, des décrets royaux permettent, dès à présent, au Gouvernement de ratifier, le moment venu, les conventions sur l'abordage et sur le pavillon. Par contre, la convention sur l'immatriculation est encore à l'étude.

Aux Pays-Bas, les administrations ont terminé l'examen des conventions et ont donné un avis favorable à leur ratification. Les projets de lois à cet effet sont en préparation.

En Suisse, le dépôt des projets de ratification prévu pour le courant de l'année 1933, a été retardé pour des motifs d'ordre intérieur, mais ce dépôt ne tardera pas.

Pour des raisons d'opportunité, les travaux du Comité de droit fluvial n'ont pas été repris en 1934.

[1] Les arrêts auxquels il était fait allusion sont intervenus le 17 décembre 1934. La loi susvisée est déclarée inapplicable aux chargements effectués dans les ports des voies d'eau visées à l'art. 1er de la Convention de Mannheim.

D'un instrument géodésique utilisé à des fins géologiques

par *A. Chenaux*, ingénieur [1].

Plusieurs anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne ayant été appelés à prendre part à des prospections à l'aide de la balance de torsion, nous avons pensé qu'une courte notice sur cet objet pourrait présenter quelque intérêt ; il est vrai que la question a déjà fait éclore une littérature assez considérable, spécialement en allemand et en anglais ; par contre, la bibliographie française n'offre que fort peu de références à ce sujet et c'est ce qui nous a engagé à faire cette publication, d'autant plus que, par notre pratique, il nous a été permis d'apporter certains perfectionnements à l'instrument et au procédé.

La balance de torsion, imaginée par *Eötvös*, permet d'étudier en détail les variations du champ de la pesan-

[1] Lausanne, Avenue Warnery, 11.