

Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **60 (1934)**

Heft 11

PDF erstellt am: **18.04.2024**

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.

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 & C^o, à Lausanne.Rédaction : H. DEMIERRE et
J. PEITREQUIN, ingénieurs.

Paraissant tous les 15 jours

ORGANE DE PUBLICATION DE LA
COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHINORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA
SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

ANNONCES :

Le millimètre sur 1 colonne,
largeur 47 mm. :
20 centimes.

Rabais pour annonces répétées

Tarif spécial
pour fractions de pages.Régie des annonces :
Indicateur Vaudois
(Société Suisse d'Édition)
Terreaux 29, Lausanne.

SOMMAIRE : *Commission centrale pour la navigation du Rhin.* — *Résonance de l'oscillation dans une chambre d'équilibre*, par JULES CALAME, ingénieur-conseil, à Genève. — **TECHNOLOGIE DU BATIMENT :** *Les conditions techniques d'un éclairage électrique économique.* — **URBANISME :** *Modernisation des réseaux de tramways.* — *Confection rationnelle du béton.* — *Poutres continues et cadres métalliques.* — **CHRONIQUE.** — **SOCIÉTÉS :** *Ingénieurs-conseils.* — *Société suisse des ingénieurs et des architectes.* — *Echange d'anciens élèves des Technicums, de l'E. P. Z. et de l'Ecole d'Ingénieurs de l'Université de Lausanne, restés sans emploi après leurs études.* — **BIBLIOGRAPHIE.**

Commission centrale pour la navigation du Rhin

Compte rendu de la session d'avril 1934.

La Commission centrale pour la navigation du Rhin a tenu à Strasbourg sa session de printemps, du 17 au 23 avril 1934, sous la présidence de M. Jean Gout, ministre plénipotentiaire.

On se rappellera que la Commission centrale pour la navigation du Rhin, sur l'initiative de la Délégation allemande, avait établi un projet de convention pour remédier à la crise de la navigation rhénane, se basant sur un système de déjaugement suivant les propositions de la Délégation allemande et celles de la Délégation néerlandaise.

Ce projet a été abandonné, la Délégation allemande ayant fait connaître que son Gouvernement ne croyait pas pouvoir l'adopter considérant que, contrairement à l'avis des autres délégations, certaines dispositions lui semblaient de nature à élargir la compétence de la Commission centrale, ce qui lui paraissait inacceptable.

Un passage spécial du compte rendu annuel de la Commission centrale, qui sera prochainement publié, est consacré à cette question.

La Commission a siégé comme Tribunal d'appel et a prononcé quatre jugements sur des affaires contentieuses relatives à la navigation rhénane.

En outre, elle a pris les résolutions suivantes :

Voyage d'exploration 1934.

M. Langen est désigné comme président, M. Schönfeld comme vice-président et M. de l'Espinasse comme secrétaire du Comité du voyage d'exploration 1934.

Règlement relatif au transport sur le Rhin des matières corrosives et vénéneuses.

I

L'article 2, IV, du règlement relatif au transport sur le Rhin des matières corrosives et vénéneuses est modifié 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 en 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 en 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.

II

Ces dispositions entreront en vigueur le 1^{er} août 1934.

III

Ces dispositions seront examinées de nouveau après un délai de deux ans à la lumière de l'expérience acquise dans l'entre-temps.

Fixation d'un maximum d'enfoncement des bateaux sur le secteur Bingen-St-Goar.

Certains intéressés ayant demandé à la Commission de fixer un maximum d'enfoncement des bateaux sur le secteur Bingen-St-Goar, la Commission a estimé qu'il n'y avait pas lieu de donner suite à cette demande.

Ressort du Tribunal de Strasbourg.

La Commission a pris acte de la communication de la Délégation française de la loi du 19 mars 1934 ayant pour objet de réduire le nombre des tribunaux français pour la navigation du Rhin dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER. — Le tribunal cantonal de Strasbourg remplira les fonctions de tribunal pour la navigation du Rhin, avec juridiction sur toute la partie du Rhin située en territoire français.

ART. 2. — Les tribunaux cantonaux antérieurement chargés des fonctions de tribunaux pour la navigation du Rhin se dessaisiront en faveur du tribunal cantonal de Strasbourg des affaires visées à l'art. 34 de la Convention de Mannheim qui seraient pendantes devant eux lors de la promulgation de la présente loi. Les règles