Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **53 (1927)**

Heft 25

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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

53e année 17 décembre 1927 N° 25

BULLETIN TECHNIQUE
DE LA SUISSE ROMANDE

Réd. : Dr H. Demierre, ing. Paraissant tous les 15 jours

ORGANE DE PUBLICATION DE 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.* — *Les locomotives de manœuvre, type Ee 2/2, des Chemins de fer fédéraux suisses*, par A.-E. Muller, ingénieur, à Genève. — *Concours d'idées pour le bâtiment de la Bibliothèque nationale, à Berne* (suite et fin). — *Les chemins de fer à voie métrique et la constitution du réseau alpestre suisse*, par E. Lassueur, ingénieur à Winterthour. — *Exposition internationale de la grande industrie, sciences et applications. (Art wallon), Liège.* — Nécrologie : *Léon Fulpius.* — Bibliographie. — *Service de placement.*

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

Compte rendu de la deuxième session de 1927.

La Commission centrale pour la navigation du Rhin s'est réunie à Strasbourg, sous la présidence de M. Jean Gout, ministre plénipotentiaire, du 7 au 19 novembre 1927.

Elle a consacré une grande partie de sa session à la poursuite de la revision de la Convention de Mannheim. Les questions douanières ont longuement retenu son attention et malgré la complexité de ce problème un sérieux progrès a été réalisé. Des textes nouveaux ont été préparés et en grande partie adoptés en première lecture.

Elle a abordé l'étude de la réglementation du tourisme nautique sur le Rhin et de la composition des équipages, en tenant compte des progrès réalisés par la technique moderne.

Par ailleurs, outre les décisions que la Commission a prises dans les matières d'ordre administratif et intérieur et les six jugements qu'elle a prononcés sur les affaires contentieuses relatives à la navigation du Rhin qui lui étaient soumises en appel, les résolutions suivantes ont été adoptées :

Jaugeage des bateaux de navigation intérieure. — La Commission prend acte de la ratification de la Convention internationale de jaugeage par l'Allemagne, la Belgique, la France, les Pays-Bas et la Suisse et de son entrée en vigueur le 1er octobre 1927.

Elle prie les délégations des Etats intéressés de lui communiquer les dispositions administratives et les instructions techniques qu'ils édicteront pour assurer l'application sur leur territoire de cette Convention. (Voir *Bulletin technique* du 21 mai 1927, page 129.)

Patentes de bateaux. — La Commission confirme sa résolution prise par correspondance, à la date du 30 septembre 1927, en remplaçant dans cette résolution à la première ligne les mots « article 11 *a*) » par les mots « article 11 *b*) ».

Le texte de cette résolution doit donc se lire comme il suit : « Ajouter un article 11 *b*) ainsi conçu : Les patentes de bateaux délivrées par les autorités compétentes de l'un des Etats non riverains représentés à la Commission centrale pour la Navigation du Rhin et attestant que le bateau répond aux règles posées dans la réglementation de visite des bateaux du Rhin sont reconnues comme équivalentes aux patentes délivrées par les autorités compétentes des Etats riverains. Cette disposition entrera en vigueur le 1er novembre 1927. »

Les Commissaires des Etats riverains sont priés de faire connaître à la Commission, dans le plus bref délai possible, le texte des règlements édictés dans leur pays respectif pour assurer l'application de la présente résolution.

Construction d'un pont à Neuwied. — La Commission prend acte de la déclaration de la délégation de l'Empire et des Etats allemands, d'après laquelle il ne sera pas, pour le moment, donné suite au projet de construction d'un pont à Neuwied. (Voir *Bulletin technique* du 21 mai 1927, page 129.)

Construction d'un pont près de Spire. — 1. La Commission centrale constate que le projet de construction d'un pont fixe près de Spire ne soulève aucune objection au point de vue de la navigation et du flottage. 2. Quant à l'exécution des travaux, les dispositions imposées aux entrepreneurs par le Gouvernement allemand, dont la teneur définitive est reproduite ci-dessus, sont reconnues appropriées.

Note du Secrétariat : Les dispositions dont parle la résolution ci-dessus ont la teneur suivante :

« 1° Si la travée du pont n'est pas montée sans échafaudage, elle doit présenter une passe navigable d'une largeur libre de 75 m. ; le tirant d'air de cette passe navigable devrait être aussi élevé que possible ; il ne peut en aucun endroit être inférieur à 7 m. 60 au-dessus des plus hautes eaux navigables et doit, sur une largeur de 30 m. au moins, être de 8 m. 10 au minimum.

» 2° La position définitive de la passe navigable des échafaudages doit être fixée de manière à permettre à la navigation de franchir commodément la passe navigable du pont de bateaux voisin qui restera en exploitation. Cet emplacement sera déterminé d'accord avec les « Wasserbauverwaltungen » compétentes. Si des dépôts de gravier venaient à obstruer le chenal, ils seraient immédiatement enlevés par des dragages, de sorte que les bateaux disposent au droit et au voisinage des échafaudages d'une profondeur au moins égale à celle du seuil le plus haut du secteur Mannheim-Strasbourg.

» 3° Les parties inférieures des échafaudages doivent être protégées contre les collisions par des dispositifs de protection établis indépendamment des échafaudages et dont la « Wasserstrassenbehörde » compétente approuvera les détails.

» 4° En amont et en aval des lieux de construction, des écriteaux avec l'indication « Achtung Brückenbau » seront apposés sur les deux rives.

» 5° Dans le cas où la navigation se trouverait gênée par des échafaudages, des postes d'avertissement seront établis en amont et en aval des lieux de construction.

» 6° Si le montage s'effectue au moyen d'échafaudages de nature à gêner la navigation, on tiendra prêts à un emplacement à préciser et situé en amont des lieux de construction, des vapeurs qui, à la traversée de la section où se pratiquent les travaux, remorqueront gratuitement les radeaux descendants, les bateaux naviguant à la dérive et les chalands détachés des convois.

» 7° Il sera transmis en temps utile aux autorités compétentes des ports intéressés des Etats représentés à la Commission centrale, un avis à la batellerie indiquant la conduite à tenir par les conducteurs de bateaux et de radeaux. »

(A suivre.)