Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 57 (1931)
Heft: 14

Artikel: Commission centrale pour la navigation du Rhin
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-44150

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: 14.07.2025

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

57e année 11 juillet 1931 N° 14

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 DE TECHNIQUE SANITAIRE

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

SOMMAIRE : *Commission centrale pour la navigation du Rhin* (suite et fin). — *La gare de Cornavin à Genève* (planches hors texte Nos 3 à 6). — *Contribution à l'étude de la corrosion électrolytique du fer et de l'acier en milieu argilo-calcaire*, par M. le Dr R. Mellet, professeur à l'Université de Lausanne (suite et fin). — *La suppression du passage à niveau Vernex-Montreux.* — *A la Compagnie genevoise des tramways électriques.* — Chronique. — *Service de documentation pour la littérature d'organisation industrielle.* — *Le Steeloscope Hilger.* — Sociétés : *Association suisse de technique sanitaire. Cours d'instruction.* — *Association suisse pour l'essai des matériaux.* — *Service technique suisse de placement.* — Bibliographie. — Carnet des concours.

Commission centrale pour la navigation du Rhin

(Suite) [1]

AFFAIRES JUDICIAIRES

La Commission centrale pour la navigation du Rhin a poursuivi au cours de sa première session de 1930 l'étude qu'elle avait entreprise de l'interprétation et de l'application de l'article 40 de la Convention de Mannheim dans les Etats riverains et en Belgique, tant en ce qui concerne l'exécution des décisions des tribunaux de navigation du Rhin que les modalités de la transmission des communications relatives aux affaires de navigation du Rhin. Toutefois, étant donné que, d'une part, en vue de poursuivre plus avant l'examen de ces questions, la collaboration de fonctionnaires spécialisés dans leur application paraissait nécessaire et que, d'autre part, l'autorité judiciaire française qui avait attiré l'attention de la Commission centrale sur ces questions avait déclaré, dans l'entretemps, que la transmission directe par l'entremise du Procureur de la République à Strasbourg des commissions rogatoires émanant des Tribunaux français pour la navigation du Rhin s'effectuait à présent à la satisfaction de cette autorité, la Commission centrale a décidé, au cours de sa deuxième session, de surseoir pour le moment à l'étude visée ci-dessus et de ne la reprendre, si aucun fait nouveau ne venait à se produire, que lors de la deuxième lecture du nouvel Acte de navigation.

Appels portés devant la Commission centrale pour la navigation du Rhin. La Commission centrale, en sa qualité de juridiction de seconde et dernière instance, dans les affaires jugées par les tribunaux pour la navigation du Rhin, a été saisie, en 1930, de 10 recours en matière civile et de 4 recours en matière pénale. En 1929, 4 appels en matière civile et 5 appels en matière pénale avaient été portés devant elle. La moyenne annuelle des appels portés devant la Commission de 1926 à 1930 est de 14.

Ressorts des tribunaux de navigation. La Commission centrale a décidé de publier une brochure spéciale contenant l'indication précise des limites des ressorts des Tribunaux pour la navigation du Rhin. Cette publication sera tenue à jour et rééditée chaque fois que le besoin s'en fera sentir.

AFFAIRES ÉCONOMIQUES

Rapport Hines. (Voir ci-dessus : Relations avec d'autres organismes internationaux).

Provisions de bord. La question des provisions de bord, mentionnée dans le compte rendu de l'année précédente, a fait l'objet, pendant la première session, d'une discussion de fond qui a amené la Commission à constater que des divergences de vues subsistaient entre la plupart des Délégations et la Délégation allemande à cet égard. Toutefois la délégation allemande a déclaré que le Gouvernement allemand était disposé à donner les instructions nécessaires pour que les ravitaillements de bord fussent admis en franchise :

a) sur les remorqueurs traversant l'Allemagne, sans que leurs convois ou les chargements de leurs convois soient modifiés, et sur les chalands et les bateaux-porteurs traversant l'Allemagne, sans que leurs chargements soient modifiés ;

b) sur tous bateaux ne rentrant pas dans les cas visés sous *a*, en quantités suffisantes pour la marche normale et effective pendant quarante-huit heures et mesurées d'une façon large.

La Commission s'est contentée provisoirement de recevoir ces déclarations, en réservant entièrement la question de droit. Les instructions du Gouvernement allemand ont été mises en vigueur le 1er juillet 1930.

Formalités douanières à la frontière germano-néerlandaise. La Commission a pris acte d'un accord entre l'Allemagne et les Pays-Bas étendant les heures d'ouverture, les dimanches et jours de fête, des bureaux de douane à la frontière germano-néerlandaise.

DROIT PRIVÉ ET DROIT SOCIAL

(Voir ci-dessus : Relations avec d'autres organismes internationaux.)

Plaintes.

L'examen de la plainte relative à des questions sociales (assurances contre les maladies, les accidents, etc.), mentionnée dans le compte rendu précédent, a été réservé en attendant la suite des travaux du Comité mixte mentionné plus haut. La plainte relative aux provisions de bord a donné lieu à une résolution au cours de l'année 1930. (Voir ci-dessus : Affaires économiques).

Au cours de l'année, la Commission n'a été saisie que d'une plainte nouvelle qui ne constituait, peut-être, d'ailleurs, qu'une simple communication de faits.

Cette information était relative à l'« Auslobungsverfahren » qui, à un moment donné, avait été adopté par la Reichsbahn en ce qui concerne le trafic entre le port de Kehl et les stations frontières germano-suisses situées à l'est de Bâle.

Affaires intérieures.

Le budget pour 1930 a été fixé à 875 000 francs français.

La Commission centrale a décidé de réduire le prix de vente du rapport annuel de 8 fr. suisses à 25 fr. français en vue d'en favoriser la diffusion.

Divers.

La Commission a visité en avril 1930 les travaux du barrage de Kembs.

La Commission a participé à l'Exposition pour la Société des Nations et la Paix qui a eu lieu à La Haye, en février 1930, et a décidé de communiquer au Comité exécutif de cette exposition des graphiques et photographies destinés à constituer une collection permanente. Elle a été invitée à se faire représenter à la réunion annuelle de l'Association pour la navigation sur le Rhin supérieur à Bâle.

[1] Voir *Bulletin technique* du 27 juin 1931, page 157.

ANNEXE AU COMPTE RENDU

En vertu de la Convention concernant l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, etc.; les Etats s'engagent à tenir des registres pour l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure (art. 1er) ; les conditions d'immatriculation sont fixées, en principe, par les législations nationales, chaque pays s'engageant à prendre les mesures nécessaires pour qu'un bateau ne puisse être immatriculé simultanément dans deux de ses bureaux (art. 3) ; l'immatriculation est obligatoire ; si le bateau remplit les conditions d'immatriculation de deux ou plusieurs Etats contractants, le propriétaire a, en principe, le choix du pays où le bateau sera immatriculé ; ce choix est toutefois limité par la double faculté qu'a tout Etat contractant d'exiger de ses ressortissants l'inscription sur ses registres des bateaux dont ils sont propriétaires pour plus de moitié 1° lorsque ces ressortissants ont sur son territoire leur résidence habituelle, ou dans le cas de sociétés, la direction principale de leurs affaires ; 2° lorsque, mais seulement dans le cas de personnes physiques, les bateaux sont exclusivement affectés à la navigation dans les eaux dudit Etat (art. 4).

Les inscriptions effectuées sur le registre d'immatriculation doivent être reproduites sur un certificat d'immatriculation dont le bateau doit être muni (art. 12).

La Convention stipule également ce qui suit (art. 14) :

1. « Tout bateau immatriculé doit porter sur les deux côtés ou sur l'arrière : *a*) son nom ou sa devise et, s'il existe plusieurs bateaux appartenant au même propriétaire avec le même nom ou la même devise, un numéro distinctif ; *b*) le numéro matricule visé à l'article 10, précédé, en caractères latins, soit de la ou des lettres initiales du bureau d'immatriculation, soit du nom dudit bureau, et suivi, en caractères latins, de la ou des lettres initiales de l'Etat auquel ce bureau ressortit.

2. » Les indications visées à l'alinéa 1 du présent article doivent être faites d'une manière visible et apparente, en caractères ayant au moins 15 cm de hauteur.

3. » Il est défendu d'effacer, d'altérer, de rendre méconnaissables, de couvrir ou de cacher par un moyen quelconque ces noms, lettres ou numéros, et d'ajouter d'autres inscriptions qui seraient capables de nuire à la clarté de celles indiquées ci-dessus. »

Enfin la convention contient des règles pour la détermination des autorités compétentes pour la poursuite et la répression des contraventions relatives notamment au défaut d'immatriculation, à la double immatriculation, à la présence à bord du certificat et aux inscriptions que doit porter le bateau (art. 16).

En vertu de la Convention sur les mesures administratives propres à attester le droit au pavillon, un bateau de navigation intérieure ne peut avoir droit qu'à un seul pavillon national (art. 1). Tout bateau, pour faire la preuve de son droit au pavillon national, doit être inscrit sur un registre désigné pour servir à cette fin, tenu par l'autorité compétente de l'Etat qui octroie le droit au pavillon (art. 3). Il justifiera du droit de porter le pavillon par un document permettant de l'identifier (art. 6). La Convention contient, pour le surplus, les règles nécessaires pour éviter les doubles inscriptions (art. 2, 4 et 5). Ces règles sont analogues à celles relatives à l'immatriculation.

La Convention relative à l'abordage fluvial s'inspire, dans une large mesure, de la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 relative à l'abordage maritime.

Si l'abordage est *fortuit*, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés (art. 2). Si le bateau endommagé ou à bord duquel se trouvent les personnes ou les choses ayant subi des dommages, a, par sa faute, contribué à l'abordage, la responsabilité de chacun des bateaux est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises, sans solidarité à l'égard des tiers, sauf en ce qui concerne les dommages corporels (art. 5).

Sur un point important, à l'égard duquel le texte de la Convention de Bruxelles a donné lieu à des interprétations divergentes, la Convention fluviale apporte une précision : Si l'abordage est causé par les fautes de deux ou plusieurs bateaux, ces bateaux sont tenus solidairement à la réparation des dommages causés au bateau innocent, ainsi qu'aux personnes et aux choses se trouvant à bord de ce bateau (art. 4).

La gare de Cornavin, à Genève.

(Planches hors texte Nos 3 à 6.)

Parmi les problèmes qui peuvent être proposés aux architectes d'aujourd'hui, ceux qui concernent les gares sont des plus intéressants. Ils se compliquent souvent de ce fait que la gare à reconstruire est en plein fonctionnement et qu'il faut édifier successivement tous les bâtiments nécessaires, sans arrêter un seul jour ni une seule heure, le trafic des voyageurs et des marchandises.

La Gare de Cornavin à Genève était justement dans ce cas. C'était une gare ancienne, trop petite, et d'autant plus insuffisante, qu'elle avait été hâtivement réparée après incendie. Elle ressemblait plus à un hangar qu'à une architecture ; elle était terne, triste, et indigne, vraiment, du rôle que doit jouer une architecture de cette importance dans une ville dont une des gloires est d'être le siège de la Société des Nations, du *B. I. T.* et d'un grand nombre d'institutions internationales.

Les travaux confiés à M. *Julien Flegenheimer* ont dû se succéder méthodiquement, par étapes successives ; les deux premières groupaient le grand hall d'entrée où se trouvent les bureaux de distribution des billets, l'expédition et la consignation des bagages et les deux salles d'attente. On bâtit ensuite l'aile sud-ouest dans laquelle sont réunis les trois buffets, le bar et leurs dépendances, le bureau de change, les salles de bains et salons de coiffure, les bureaux de renseignements des C. F. F. et du P. L. M., les W. C. publics.

Le style adopté pour la façade de la Gare a un caractère linéaire volontairement souligné. La gare s'étend sur un plan rectangulaire qu'affirme encore la façade. Un corps central, d'élévation moyenne, est flanqué à droite et à gauche par deux ailes plus basses que percent les portes et les fenêtres du rez-de-chaussée et de l'unique étage et qui supporte dans toute sa longueur une grande marquise.

Le principe est une simplicité constante, afin de laisser aux grands espaces une clarté constructive et un intérêt architectural. Le parti qu'a pris l'architecte fut de créer un organisme utilitaire et d'usage pratique, qui par son unité, ses rythmes simples et réguliers, soit soustrait aux dangers des fantaisies décoratives que dicte la mode et que, dix ans plus tard, on ne peut plus supporter. — Entre l'austérité de certains édifices modernes et l'exubérance d'édifices anciens, il fallait trouver une moyenne. La calme architecture de la gare de Cornavin s'enrichira donc d'une sculpture qui apportera des rythmes nouveaux plus brefs, plus animés, dans des bas-reliefs qui exaltent « La Vitesse ». Le sculpteur Probst a déjà découvert le premier de ces bas-reliefs représentant un cheval ailé bondissant près de deux hommes qui courent. Le second et le troisième sont encore en voie d'exécution.

Les vastes portes ornementales du grand hall en glace et en acier staybrite permettent un accès facile auprès des guichets de distribution des billets, des bureaux de renseignements, des services de bagages et