# Commission centrale pour la navigation du Rhin

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **62 (1936)**

Heft 16

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-47595

**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**

62e année — 1er août 1936 — N° 16

# 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. — Membres : *Fribourg :* MM. L. Hertling, architecte ; A. Rossier, ingénieur ; *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 :
Annonces Suisses S. A.
8, Rue Centrale (Pl. Pépinet)
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.* — *Asséchement d'une dalle de couverture*, par M. P. Schmidhauser, ingénieur, (suite et fin). — *Pertes de charge dans les conduites hydrauliques*, par M. L. Du Bois, ingénieur. — Urbanisme : *Concours pour l'étude des bains de Allenmoos, à Zurich.* — Nécrologie : *Fritz Vittoz.* — *Ecole d'ingénieurs de Lausanne : Epreuves du diplôme.* — Bibliographie. — Nouveautés. - Informations.

**Ce numéro contient 16 pages de texte.**

## COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

**Compte rendu de la session d'avril-mai 1936.**

La Commission centrale pour la navigation du Rhin a tenu, à Strasbourg, sa session de printemps, du 21 avril au 4 mai 1936, sous la présidence de M. Jean Gout, ministre plénipotentiaire.

La Commission a consacré la plupart des séances à la poursuite des travaux de la revision de la Convention de Mannheim. Elle a réussi, après de longues années de difficiles négociations, à faire un grand pas vers la réalisation de la tâche de reviser la Convention de Mannheim, du 17 octobre 1868, et de l'adapter aux conditions actuelles de la navigation du Rhin.

En présence de certains désaccords qui n'ont encore pu être aplanis et qui ont empêché la signature immédiate d'une nouvelle convention, un *modus vivendi* a été proposé par les Délégations allemande et française. Il est destiné à assurer l'application, dans un délai rapproché, des dispositions de la convention envisagée, à l'exception de quelques matières qui resteront réglées par les dispositions actuellement en vigueur. Ce *modus vivendi* a été signé ou paraphé par les Commissaires représentant l'Allemagne, la Belgique, la France, la Grande-Bretagne, l'Italie et la Suisse.

La Commission a siégé comme Tribunal d'appel et a prononcé sept jugements dans des procès civils relatifs à des accidents qui se produisirent sur le Rhin et un jugement dans une affaire pénale.

Saisie d'une plainte d'un batelier qui s'était vu dresser procès-verbal par la police fluviale allemande sur la rade de Duisbourg-Ruhrort, à cause du fait que l'équipage de son bateau se composant de lui-même, de sa femme et de ses filles, n'aurait pas été conforme au Règlement de police, la Commission, après avoir examiné la question, a constaté que les autorités de la police fluviale allemande ont le droit de dresser des procès-verbaux si elles estiment qu'une disposition du Règlement de police est enfreinte et que les prescriptions concernant le minimum d'équipage ne s'appliquent qu'en amont du pont de Duisbourg-Hochfeld, mais que, toutefois, les articles 1, alinéa 3, et 3, alinéa 1, du Règlement de police qui contiennent des dispositions sur l'équipage sont en vigueur sur tout le cours du Rhin.

La Commission a pris connaissance d'une plainte de quelques armements concernant les mesures prises par le Comité spécial des relations fluviales Belgique-Rhin, mesures par lesquelles une prime de Fr. 3 par tonne est accordée pour les transports de minerais, à condition que les expéditeurs utilisent du tonnage belge pour un minimum de 50 %. Elle a constaté que, d'après les déclarations de la Délégation belge, les arrangements critiqués sont librement intervenus et ne lient que leurs auteurs et que la prime qui y est prévue peut être acquise par tout autre intéressé.

La Commission a pris acte de cette déclaration faite à titre de simple information et sans que cette déclaration comporte une reconnaissance de la compétence territoriale de la Commission en l'occurrence.

La Commission a modifié le texte français de l'article 23, chiffre 7 du Règlement de police pour la navigation du Rhin de la manière suivante :

> « L'enlèvement a lieu sans délai si, de l'avis de l'autorité compétente, l'opération ne peut être différée *ou* (au lieu de « et ») si les intéressés se refusent à l'exécution ou ne peuvent être touchés... »,

le texte allemand demeurant inchangé. Cette modification entrera en vigueur le 1er juillet 1936.

Elle a reçu communication du nombre des patentes de batelier qui ont été délivrées en 1935, à savoir : 579 en Allemagne, 45 en Belgique, 25 en France, 592 aux Pays-Bas et 1 en Suisse.

Il lui a été communiqué que 57 dérogations au minimum d'équipage ont été accordées, dont 37 en Allemagne et 20 en France.

Elle a pris acte de la désignation de M. Livingston comme Commissaire-adjoint de Grande-Bretagne.

La date de la prochaine session ordinaire a été fixée au jeudi 12 novembre 1936.

## Asséchement d'une dalle de couverture,

par M. P. SCHMIDHAUSER, ingénieur.

*(Suite et fin.)* [1]

Restait à assécher cette couverture et à l'amener à un état de dessication suffisant pour permettre la continuation des travaux de gypserie dans de bonnes conditions et en assurer la bonne tenue.

Le moyen qui nous parut le mieux à même de conduire au but, parce que d'une application facile, relativement peu coûteux et capable de nous renseigner avec une exactitude très satisfaisante sur la marche de l'opération en tout temps et en tout lieu, fut une énergique *ventilation à air chaud*. La figure 1 (page 170 du numéro précédent)

[1] Voir *Bulletin technique* du 18 juillet 1936, page 170.