

Objektyp: **Competitions**

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

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

Heft 20

PDF erstellt am: **05.08.2024**

### **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.

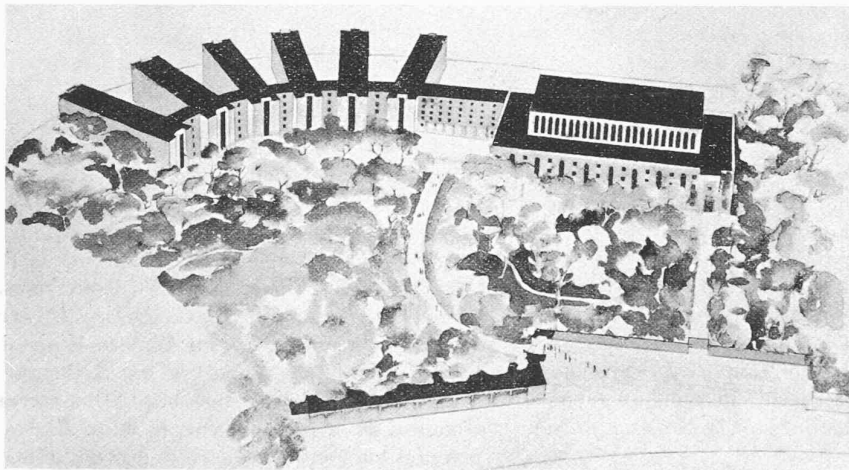
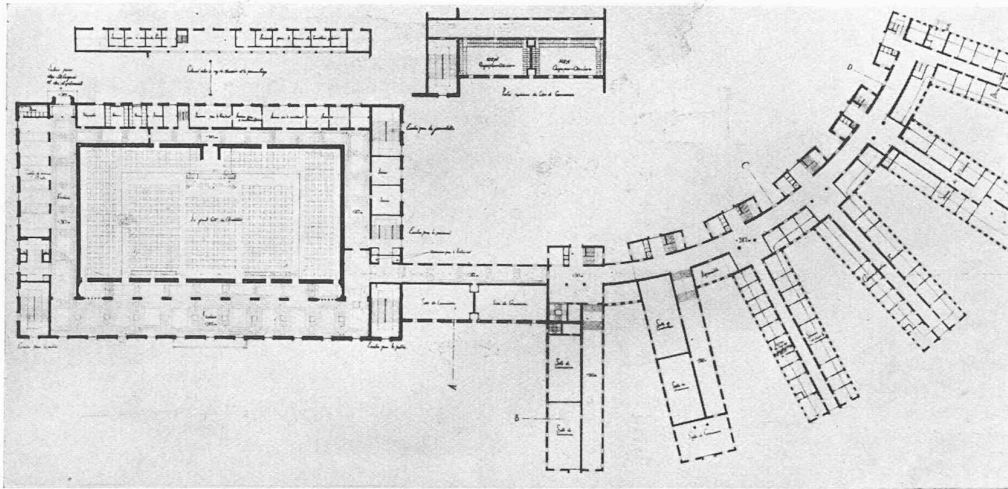
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen 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.

## CONCOURS POUR LE PALAIS DE LA SOCIÉTÉ DES NATIONS



1<sup>er</sup> rang :  
M. N. E. Eriksson,  
architecte, à  
Stockholm.

## Concours pour le palais de la Société des Nations.<sup>1</sup>

Nous terminons la reproduction, au moyen de clichés de la *Schweizerische Bauzeitung*, des projets classés au premier rang. Plans au 1 : 2000.

### L'autocartographe et l'aérocartographe de Hugershoff-Heyde.

Le *stéréoautographe* de von Orel, décrit dans notre numéro du 19 février 1921, restitue les lignes de visée purement mécaniquement, à l'aide d'un système de leviers qui matérialisent les projections des rayons lumineux et le *stéréoplanigraphe* de Bauersfeld-Zeiss, décrit dans notre numéro<sup>2</sup> du 23 avril 1927, les restitue optiquement au moyen de téléobjectifs et de stéréoscope *ad hoc*, mobiles devant un porte-clichés fixe.

Dans l'autocartographe<sup>3</sup> inventé en 1919 par le professeur R. Hugershoff et construit par Gustave Heyde, à Dresde, la

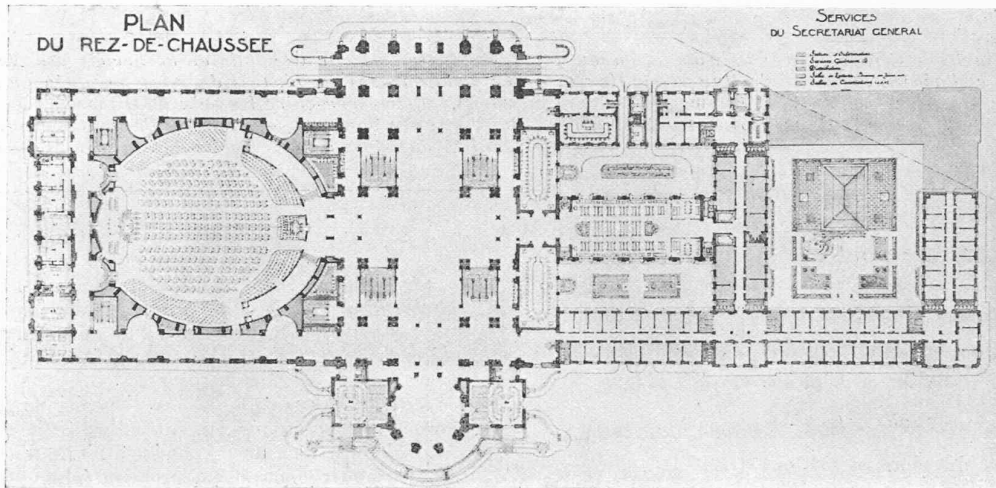
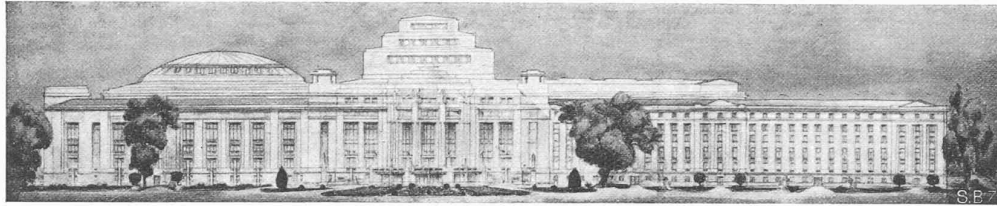
<sup>1</sup> Voir *Bulletin technique* du 24 septembre 1927, page 226.

<sup>2</sup> A la page 102 de ce numéro, première phrase du 2<sup>e</sup> paragraphe, sous le titre *Système de projection*, les mots « dans son plan », qui n'ont pas de sens puisqu'ils visent une chambre à 3 dimensions, ont échappé au « sarclage » des épreuves.

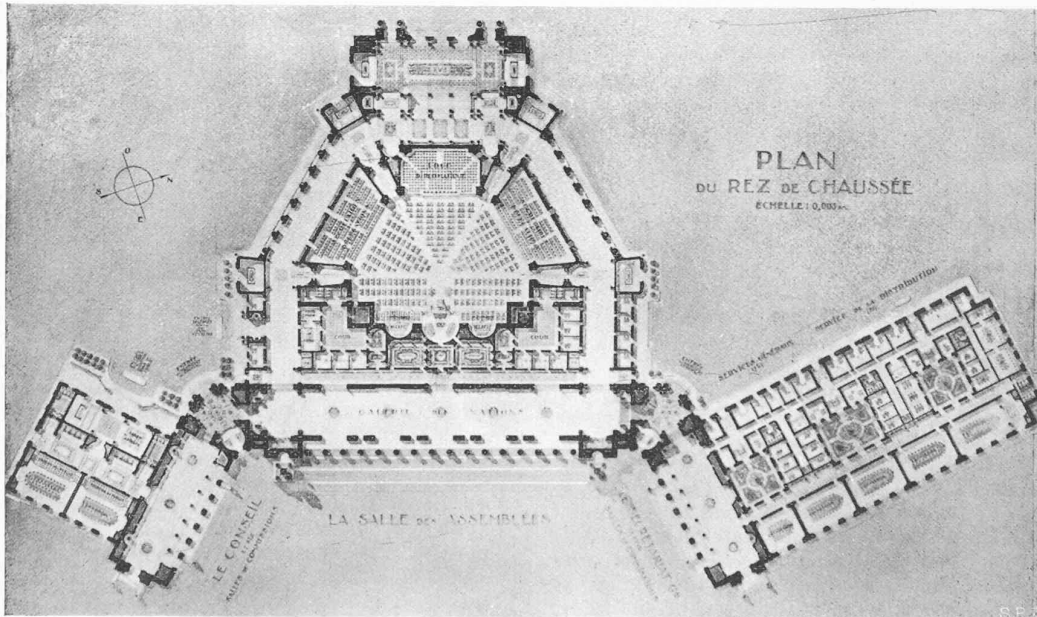
<sup>3</sup> Première réalisation d'un appareil de restitution vraiment automatique.

restitution est à la fois optique et mécanique : les porte-clichés et les miroirs frontaux du double périscope sont mobiles, les premiers autour d'un axe vertical, les seconds, autour d'un axe horizontal passant par le point nodal-objet de l'objectif photographique et leurs mouvements sont transmis à un système de leviers en acier, de coulisses et de coulissaux qui matérialisent les projections de la ligne de visée. Le stéréoplanigraphe comme l'autocartographe mettent en œuvre le principe de Porro-Koppe consistant à reconstituer les lignes de visée par l'observation, au moyen d'une lunette et à travers l'objectif de prise de vue, du cliché convenablement orienté. (Fig. 1.)

En vue de rendre son autocartographe moins encombrant et plus maniable le professeur Hugershoff en a construit tout récemment une variante, dite *aérocartographe*, (mesurant 1,29 m. de profondeur, 90 cm. de large, 1,80 m. de haut et ne pesant que 240 kg.) qui ne matérialise plus les deux *projections* de la ligne de visée mais seulement cette ligne *elle-même*, par une tige dont l'orientation est commandée, à la manière usuelle, au moyen de chariots mobiles suivant les axes d'un trièdre de référence auxquels est fixé le crayon traceur. A son tour, cette tige commande, par récurrence, pour ainsi dire, l'orientation des porte-clichés et des miroirs frontaux des périscopes, à l'aide d'un mécanisme très ingénieux dont voici le principe. La tige I (fig. 3) est, comme la lunette d'un théo-



1<sup>er</sup> rang : M. Camille Lefèvre, architecte, à Paris.



CONCOURS  
POUR LE PALAIS DE LA  
SOCIÉTÉ DES NATIONS

1<sup>er</sup> rang :  
M. Georges Labro, architecte,  
à Paris.

hypothécaires les transferts d'un pays dans un autre de l'immatriculation d'un bateau grevé d'hypothèques. En cas de consentement les inscriptions sont reportées sur le nouveau registre et produisent les effets de la loi du pays où le bateau se trouve désormais immatriculé. Le Comité a simplement supprimé l'alinéa premier de l'article 4 ancien, qui prévoyait l'exigibilité des créances, lorsque le bateau est immatriculé dans un autre pays. Cette disposition a paru inutile puisque le transfert même de l'immatriculation est subordonné à l'accord des créanciers hypothécaires, qui peuvent mettre à leur consentement les conditions qui leur plaisent, et notamment exiger le remboursement de leurs hypothèques.

Le Chapitre IV règle l'exécution forcée. L'article 18 prévoit que la procédure de saisie est réglée par la loi du lieu où elle se déroule, avec ce correctif que la saisie doit être notifiée dans les cinq jours à l'autorité chargée de la tenue des registres sur lesquels les hypothèques sont inscrites. Cette autorité informe les créanciers inscrits de la saisie. Ceux-ci sont ainsi mis en mesure de sauvegarder leurs intérêts.

L'article 19 subordonne, dans le même but, la mise en vente forcée à une notification, un mois au moins à l'avance à la même autorité. La procédure de vente est fixée par la *lex rei sitae*. La vente forcée transfère la propriété et éteint les hypothèques, nonobstant toute disposition contraire de la loi du pays d'immatriculation. Cette mesure est sans doute grave; c'est pourquoi elle est entourée, sous peine de nullité des opérations, de la publicité qui vient d'être indiquée.

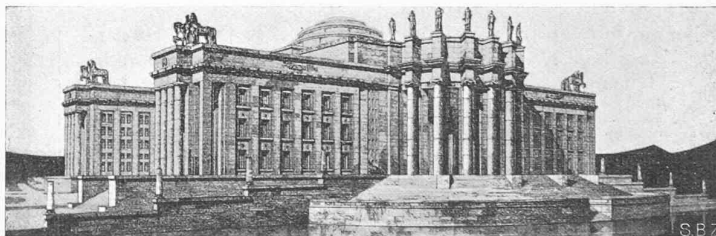
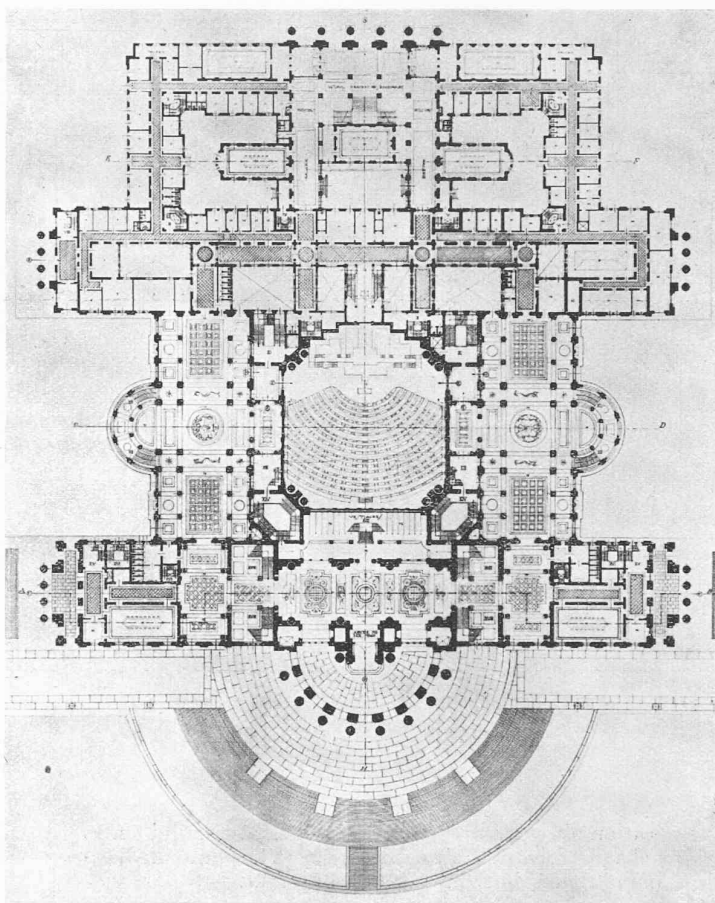
L'article 20 vise la distribution du prix d'adjudication qui est faite conformément aux règles de procédure de la loi du lieu de la saisie, mais en tenant compte du rang qui appartient aux créanciers en vertu de la Convention.

Enfin l'article 21 exprime la conséquence du second alinéa de l'article 19: les inscriptions d'hypothèques doivent être rayées sur présentation d'une expédition de l'acte d'adjudication.

Le Chapitre V relatif aux privilèges n'a encore fait l'objet de d'un examen très rapide. Le Comité a adopté, sans y apporter de grandes modifications, le projet qui lui était soumis par son rapporteur M. van Slooten. Ce projet est basé sur le texte élaboré par le Comité Maritime International dans sa session de Venise, et qui répondait aux vues exprimées par la très grande majorité des membres du Comité. Il est antérieur aux remaniements apportés par la Conférence de droit maritime, en avril 1926, à la Convention de Bruxelles d'août 1924, relative aux hypothèques et privilèges maritimes. On sait que ce texte s'écarte de la loi allemande en ce qui concerne la liste des privilèges primant l'hypothèque dont elle restreint le nombre. Néanmoins l'Allemagne qui a collaboré à son établissement, a l'intention de ratifier cette Convention, ce qui pourra entraîner des répercussions sur le système du droit allemand en ce qui concerne les privilèges sur les bateaux d'intérieur, système calqué sur celui du droit maritime. Cette question étant actuellement à l'étude, les membres allemands du Comité ont dû réserver leur opinion sur le texte proposé, et qui comporte un nombre plus restreint encore de privilèges primant l'hypothèque que le texte de Bruxelles dans sa forme dernière.

Le Comité, dans son ensemble, a toutefois pensé que ces différences étaient justifiées, les conditions d'exercice de la navigation différant elles-mêmes dans les eaux intérieures et sur mer. C'est ainsi que ne figurent pas, dans le projet, parmi les créances privilégiées, primant l'hypothèque: 1° La contribution du navire aux avaries communes; 2° les indemnités pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, docks et voies navigables; 3° les indemnités pour perte ou avaries de cargaison ou de bagages; 4° les créances

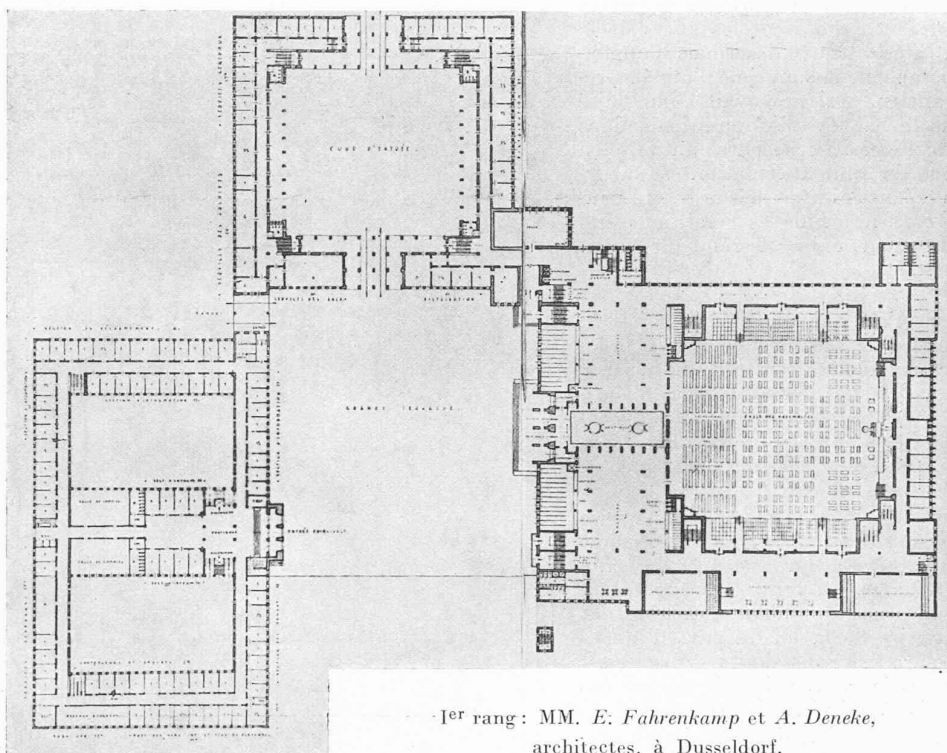
## CONCOURS POUR LE PALAIS DE LA SOCIÉTÉ DES NATIONS



1<sup>er</sup> rang: MM. C. Broggi, ingénieur, G. Vaccaro et L. Franzl, architectes à Rome.

provenant des débours faits par le capitaine pour les besoins de la conservation du navire ou de la poursuite du voyage. Le Comité a été également d'avis de limiter les frais de justice, taxes et impôts publics privilégiés à ceux qui sont dus en raison de la navigation du bateau, le créancier hypothécaire n'ayant pas à supporter les dettes dont son débiteur peut être chargé, en raison de biens n'ayant aucun rapport avec le bateau hypothéqué. Les privilèges du capitaine et de l'équipage pour le paiement de leurs salaires sont limités aux salaires dus pour 6 mois. Les articles 23, 24, 25 correspondent respectivement aux articles 5, 6 et 8 de la Convention de Bruxelles (texte de 1924 non modifié). L'article 26 correspond aux alinéas 1, 2, 4 et 5 de l'article 9 de la Convention de Bruxelles (texte de 1926) modifiés de manière à concorder avec la nouvelle liste des créances privilégiées et les textes relatifs à l'exécution forcée. Les articles 27 et 28 correspondent respectivement au premier alinéa de l'article 11 et à l'article 13 de la Convention de Bruxelles (texte de 1924 non modifié). L'article 29 précise le champ

## CONCOURS POUR LE PALAIS DE LA SOCIÉTÉ DES NATIONS

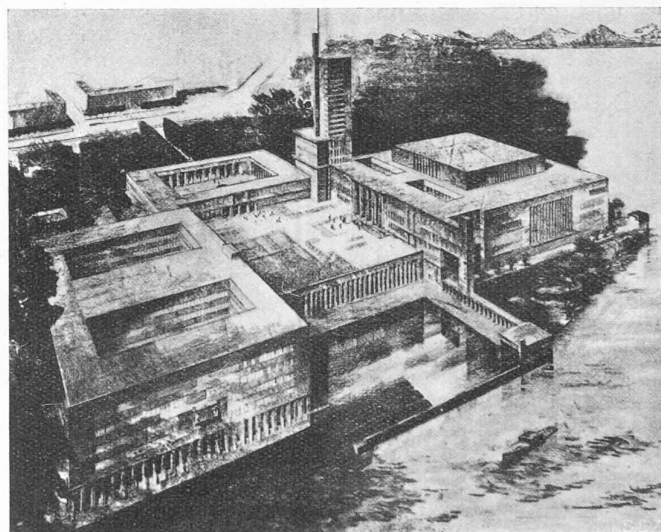


1<sup>er</sup> rang: MM. E. Fahrenkamp et A. Deneke,  
architectes, à Dusseldorf.

d'application du chapitre relatif aux privilèges, qui entre en jeu chaque fois qu'il s'agit de créances grevant un bâtiment immatriculé dans un Etat contractant.

Comme le chapitre relatif aux privilèges, le projet concernant l'abordage n'a encore fait l'objet que d'une étude sommaire. Ici encore, le Comité s'est largement inspiré des travaux de la Conférence maritime, et le projet adopté suit de très près le texte de la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910. Mais alors que l'article 12 de cette Convention prévoit l'application des dispositions qu'elle contient dans les seuls cas où tous les navires en cause ressortissent aux Etats contractants, ou bien où les lois nationales prévoient cette application, le projet du Comité rhénan prévoit, dans son article premier, que ses dispositions seront textuellement insérées dans la législation nationale de chacun des Etats contractants. Au lieu de résoudre un conflit de loi le Comité a estimé, qu'il fallait procéder par voie d'uniformisation de la législation. L'uniformité de législation, lorsqu'elle est réalisable, assure en effet le mieux la solution de toute difficulté, et l'application intégrale du principe de l'égalité de traitement, puisque le régime appliqué dépend du champ territorial d'application de la loi nationale, et non plus de la nationalité ou du lieu d'immatriculation d'un bateau qui peut fortuitement se trouver impliqué dans un accident qui intéresse principalement d'autres bateaux.

A l'article 3, le Comité, sur la proposition de son rapporteur, a inséré une disposition qui précise que les différents éléments d'un train de remorque ne sont pas solidaires et que chaque bâtiment n'est responsable que de son fait. Le Comité a été d'avis que cette solution, qui ne cadre pas avec la législation néerlandaise, découlait cependant déjà du texte de la Convention de Bruxelles, mais qu'il était utile de la préciser pour éviter des erreurs d'interprétation, la question du remorquage ayant en matière de navigation intérieure une importance qu'elle n'a pas en navigation maritime. Le Comité a pensé qu'une fois le projet complètement mis sur pied, la Conférence de Droit Maritime devrait



être priée de compléter et de modifier éventuellement la Convention de 1910, afin que les deux textes concordent. Cette question est importante, la Convention maritime s'appliquant dans les eaux intérieures, chaque fois qu'un navire de mer ressortissant de l'une des Puissances contractantes est impliqué dans l'abordage.

Le délai de prescription de l'action en réparation (art. 7) a été ramené de 2 ans (même article de la Convention de 1910) à un an, les distances étant beaucoup moins grandes en navigation intérieure.

Enfin le Comité a estimé qu'il y avait lieu d'examiner une question connexe à la question de l'abordage proprement dit (collision entre bateaux). C'est celle des dommages causés aux ouvrages fixes (ponts, talus, quais etc.). M. Richter a été prié de présenter un rapport sur cette question pour la prochaine session du Comité, qui doit se réunir fin septembre à Genève.