

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 57 (1931)  
**Heft:** 13

## Inhaltsverzeichnis

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 13.10.2024

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

# BULLETIN TECHNIQUE

Réd. : D<sup>r</sup> H. DEMIERRE, ing.

DE LA SUISSE ROMANDE

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)*. — *Contribution à l'étude de la corrosion électrolytique du fer et de l'acier en milieu argilo-calcaire*, par M. le D<sup>r</sup> R. MELLET, professeur à l'Université de Lausanne. — *L'aménagement de la Vieille Ville de Genève*. — CHRONIQUE. — *Problèmes de la route*. — *4<sup>e</sup> Congrès annuel d'organisation bancaire*. — *Congrès de génie civil*. — SOCIÉTÉS : *Société suisse des ingénieurs et des architectes*. — *Le monde électrique allemand, à Francfort*. — BIBLIOGRAPHIE. — *Service de placement*.

Ce numéro contient 16 pages de texte.

## Commission centrale pour la navigation du Rhin

(Suite)<sup>1</sup>

### DISPOSITIONS CONVENTIONNELLES ET RÉGLEMENTAIRES

Les Conventions de Genève du 9 décembre 1930, mentionnées ci-dessus, contiennent un certain nombre de dispositions conventionnelles de droit international public dont les points essentiels sont indiqués en annexe.

Les changements suivants ont été apportés en 1930 aux dispositions réglementaires :

L'article 1<sup>er</sup> du Règlement du 14 décembre 1922, relatif à la délivrance des patentes de batelier du Rhin a été complété par un alinéa ainsi conçu : « Pour les candidats à l'obtention d'une patente permettant de conduire sur la section Bâle-Strasbourg des bateaux de la catégorie de ceux qui circulent sur le canal du Rhône au Rhin, est considéré comme équivalent au stage de douze mois de service effectif sur le Rhin, visé ci-dessus, le fait d'avoir, au cours des deux années précédant la demande de patente, parcouru vingt-quatre fois à la descente ladite section ».

L'article 7 du Règlement relatif au transport sur le Rhin en bateaux-citernes du pétrole et de ses produits de distillation a été modifié comme il suit : « Les bateaux-citernes chargés, lorsqu'ils naviguent en convoi, doivent se placer à l'arrière de ce convoi. La distance entre un remorqueur et un bateau-citerne doit être d'au moins 50 m ».

La Commission a approuvé le texte français des règlements suivants : 1. Règlement relatif au transport sur le Rhin des matières corrosives et vénéneuses. 2. Règlement relatif au transport sur le Rhin des matières inflammables n'appartenant pas à la catégorie des explosifs. 3. Règlement relatif au transport sur le Rhin en bateaux-citernes du pétrole et de ses produits de distillation.

### AFFAIRES NAUTIQUES

a) *Patentes de batelier sur le secteur Strasbourg-Bâle*. Ainsi qu'il a été dit plus haut (dispositions conventionnelles et réglementaires), la Commission centrale, dans sa première session, a complété l'article premier du Règlement du 14 décembre 1922 relatif à la délivrance des patentes de batelier du Rhin, en facilitant aux patrons des bateaux de la catégorie de ceux qui circulent sur le canal du Rhône-au-Rhin l'obtention d'une patente de batelier du Rhin leur permettant de conduire, à la descente, leur bateau sur la section Bâle-Strasbourg.

b) *Règlement relatif au transport sur le Rhin en bateaux-citernes du pétrole et de ses produits de distillation*. Ainsi qu'il a été dit plus haut (dispositions conventionnelles et réglementaires) la Commission, dans sa deuxième session, a modifié l'article 7 de ce règlement. Il résultait de l'ancien texte — à

l'interpréter strictement — qu'un train ne pouvait jamais comprendre plus d'un bateau-citerne chargé. La règle, ainsi comprise, ne répondait plus aux exigences légitimes de la pratique.

### AFFAIRES TECHNIQUES

1. *Ponts*. Deux projets de ponts nouveaux sur le Rhin, à Nimègue et à Arnhem, présentés par la délégation néerlandaise, furent soumis à la Commission centrale au cours de l'année 1930. Ces projets furent examinés par une sous-commission technique présidée par M. Herold, Commissaire de Suisse.

a) *Pont de Nimègue*. Le projet primitif de ce pont avait été déjà accepté par la Commission centrale en 1914. Ledit projet n'ayant pas été exécuté, le Gouvernement néerlandais l'a repris et amélioré, en tenant compte de l'importance toujours croissante de la navigation sur le Rhin. La largeur de l'ouverture navigable a notamment été portée de 170 m à 220 m et la cote des sous-poutres de 22 m + N. A. P. à 23,60 m + N. A. P. c'est-à-dire 9,65 m au-dessus du niveau des plus hautes eaux connues et à 10,65 m au-dessus du niveau correspondant à la marque III, qui, d'après le Règlement de police pour la navigation du Rhin, article 22, § 3, détermine à Emmerich le niveau des plus hautes eaux navigables dans la partie allemande du fleuve<sup>1</sup>. Les mesures que le Gouvernement néerlandais se propose de prendre dans l'intérêt de la navigation, pendant l'exécution des travaux de construction, prévoient, entre autres, que deux ouvertures, l'une de 80 et l'autre de 60 m de largeur entre les échafaudages, seront ménagées à l'usage de la navigation, le Gouvernement néerlandais se réservant de remplacer les deux ouvertures navigables par une seule de 120 m de largeur. Le tirant d'air de ces ouvertures sera d'au moins 8,10 m au-dessus de la cote de 12,50 + N. A. P. (niveau qui n'est dépassé qu'en des circonstances tout à fait exceptionnelles). Les autres mesures sont dans leur teneur à peu près identiques à celles relatives au pont de chemin de fer près de Rheinkassel mentionnées dans le compte rendu précédent.

b) *Pont d'Arnhem*. Le tirant d'air du nouveau pont sera de 9,10 m au-dessus de la marque III qui détermine à Emmerich le niveau des plus hautes eaux navigables dans la partie allemande du fleuve<sup>1</sup>. L'ouverture principale aura une largeur de 112 m entre les piles, de sorte qu'elle laissera complètement libre la largeur normale du lit mineur, projeté pour cette partie du fleuve à 100 m. Les mesures que le Gouvernement néerlandais se propose de prendre dans l'intérêt de la navigation, pendant l'exécution des travaux de construction, prévoient, entre autres, qu'une ouverture d'une largeur de 60 m entre les échafaudages sera ménagée à l'usage de la navigation. Cette ouverture restera libre au-dessus de la cote 20,20 m + N. A. P., de sorte que le tirant d'air au-dessus des plus hautes eaux navigables sera d'au moins 7,60 m. Les autres mesures sont, dans leur teneur, à peu près identiques à celles relatives au pont de chemin de fer

<sup>1</sup> Le Règlement ne détermine pas la cote des plus hautes eaux navigables pour les eaux en aval de la frontière germano-néerlandaise.

<sup>1</sup> Voir *Bulletin technique* du 13 juin 1931, page 145.