

Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **59 (1933)**

Heft 11

PDF erstellt am: **08.08.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

BULLETIN TECHNIQUE

DE LA SUISSE ROMANDE

Rédaction : H. DEMIERRE et
J. PEITREQUIN, ingénieurs.

Paraissant tous les 15 jours

ORGANE DE PUBLICATION DE LA COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

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

SOMMAIRE : *Commission centrale pour la navigation du Rhin. — Sur l'application du calcul des probabilités dans les projets de l'ingénieur*, par le Dr W. KUMMER, professeur à l'Ecole polytechnique fédérale, à Zurich. — *Les établissements balnéaires en Suisse (suite)*, par M. BEDA HEFTI, ingénieur-conseil, à Fribourg. — *Petit moteur « Diesel » rapide. — La « technocratie ». — Trolleybus. — Pour une meilleure répartition saisonnière du travail. — Deux « colles ». — SOCIÉTÉS : Société suisse des ingénieurs et des architectes. — Association française des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne. — BIBLIOGRAPHIE.*

Commission centrale pour la navigation du Rhin

Compte rendu de la session d'avril 1933.

La Commission centrale pour la Navigation du Rhin a tenu, à Strasbourg, sa session de printemps, du 21 au 25 avril 1933, sous la présidence de M. Jean Gout, ministre plénipotentiaire.

Elle a siégé comme Tribunal d'appel et a prononcé un jugement sur une affaire contentieuse relative à la navigation rhénane.

En outre, elle a pris les résolutions suivantes :

Règlement de police pour la navigation du Rhin. (Revision générale.)

Note du Secréariat. — La Commission a décidé d'entreprendre une revision générale du Règlement de police pour la navigation du Rhin. Il convient de rappeler que, depuis 1868, ce règlement avait été révisé en 1877, 1887 et 1912 ; la dernière revision date donc de plus de 20 ans.

Règlement de police pour la navigation du Rhin. (Article 5, chiffre 5.)

L'article 5, chiffre 5 du Règlement de police pour la navigation du Rhin est complété par un alinéa ainsi conçu :

« Toutefois, trois bâtiments accouplés peuvent naviguer en amont de Strasbourg à condition que la largeur totale des bâtiments accouplés ne dépasse pas 16 m et, en outre, à la condition qu'un au moins des bâtiments soit muni de moyens mécaniques de propulsion de force suffisante ou que les bâtiments soient remorqués. »

Cette disposition entrera en vigueur le 1^{er} août 1933.

Règlement de visite des bateaux du Rhin. (Adjonction d'un article 9 b.)

A. — La première phrase de l'article 7 du Règlement relatif à la visite des bateaux du Rhin est modifiée comme il suit :

« Si, par application des articles 6 et 9, 9 b ou 12, le bateau est reconnu apte à naviguer sur le secteur du Rhin auquel il est destiné, la Commission détermine l'enfoncement maximum autorisé pour le bateau chargé et indique cet enfoncement au moyen de plaques en fer de 30 cm de long et 4 cm de haut. »

B. — Il est ajouté un article 9 b ainsi conçu : « La Commission peut s'abstenir de procéder à la vérification de la construction du bateau et à la détermination de son armement, visées aux articles 6 et 9 ci-dessus, dans le cas où le bateau est muni d'un certificat délivré par une société de classification agréée par tous les Etats riverains et donnant à la Commission la garantie que le bateau en question remplit les conditions fixées par lesdits articles. »

C. — Le commencement de la seconde page de l'annexe C est modifié comme il suit :

*Le bateau désigné ci-dessus a été visité dans
Le bateau, muni d'un certificat de la Société
toutes ses parties et accessoires par la Com-
de classification..... en date du.....*

*mission de visite soussignée, a été inscrit
a été inscrit sur l'état des bateaux de la
sur son état des bateaux sous le N°....
Commission de visite*

(le reste sans changement).

Ces dispositions entreront en vigueur le 1^{er} août 1933.

Etablissement d'un débouché de collecteur et d'un canal de refoulement dans le Rhin aux environs du p. k. 123,300 (kilomètre français).

La Commission autorise l'exécution du projet d'établissement d'un débouché de collecteur et d'un canal de refoulement dans le Rhin aux environs du p. k. 123,300 (kilomètre français), présenté par la Délégation française.

Unification du Droit fluvial.

La Commission charge S. E. le comte Martin-Franklin, Commissaire d'Italie, de présider le Comité de Droit fluvial en remplacement de M. Rossetti.

Date de la prochaine session.

La prochaine session s'ouvrira le mardi 14 novembre 1933, à 16 heures 30, et sera close, au plus tard, le 24 du même mois.

Sur l'application du calcul des probabilités dans les projets de l'ingénieur,

par le Dr W. KUMMER,
professeur à l'Ecole polytechnique fédérale, à Zurich.

L'ingénieur, établissant ses projets, se voit contraint assez souvent d'avoir recours à des suppositions plus ou moins arbitraires ; souvent il éprouve alors le sentiment de la mauvaise conscience. Mais il y a des cas où les suppositions qui l'inquiètent peuvent être justifiées par des calculs, en particulier par le calcul des probabilités, c'est-à-dire par des méthodes de projet dont se sert la pratique des assurances avec un succès bien connu. Il est vrai que ces méthodes laissent de côté la causalité rigoureuse qui règne dans les calculs de l'ingénieur d'une manière absolue. Il faut donc que l'ingénieur apprenne à admettre aussi la façon de projeter utilisée dans les assurances. Nous voyons trois chemins conduisant à l'application du calcul des probabilités dans les projets de l'ingénieur. Le premier chemin est celui d'une évaluation a