

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 64 (1938)
Heft: 12

Artikel: Commission centrale pour la navigation du Rhin
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-49203>

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: 16.03.2025

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

BULLETIN TECHNIQUE

DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les 15 jours

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 & C^{ie}, à Lausanne.

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 PATRONAGE. — Président: R. NEESER, ingénieur, à Genève; Vice-président: M. IMER, à Genève; secrétaire: J. CALAME, 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; *Valais*: M. J. COUCHEPIN, ingénieur, à Martigny.

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 DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DU BULLETIN TECHNIQUE

A. DOMMER, ingénieur, président; G. EPITAUX, architecte; M. IMER; A. STUCKY, ingénieur.

SOMMAIRE : *Commission centrale pour la navigation du Rhin.* — *L'électricité au secours des architectes.* — *Volants et turbines*, par W. RUFENACHT, professeur au Technicum cantonal de Bienne. — *Concours pour l'élaboration d'un projet de bâtiment d'école pour le quartier des Places, à Fribourg* (suite). — *Le centenaire du Service topographique fédéral.* — *NÉCROLOGIE :* René Thury. — *BIBLIOGRAPHIE.* — *DOCUMENTATION.*

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN**Compte rendu de son activité en 1937.***Questions administratives.*

Composition de la Commission. — M. Paul Chargueraud, Conseiller juridique du Ministère des affaires étrangères de France, a été nommé, le 3 novembre 1937, membre de la Commission Centrale. En conséquence, à la fin de l'année 1937, la composition de la Commission Centrale était la suivante :

Président : M. Jean Gout. — *Allemagne* : ... ; *Belgique* : MM. de Ruelle, Wæstyn ; *France* : MM. Albert Mahieu, Silvain Dreyfus, Herrenschmidt, P. Chargueraud ; *Grande-Bretagne* : M. Keane ; *Italie* : M. le Comte Martin-Franklin, M. Sinigalia ; *Pays-Bas* : MM. Kröller, Schlingemann, Telders ; *Suisse* : MM. Herold, J. Vallotton.

Le Secrétariat était assuré, à la fin de 1937, par le Chef du secrétariat, M. Walther.

Les Inspecteurs de la navigation étaient à la fin de l'année :

Pour le secteur suisse : M. Moor, ingénieur cantonal à Bâle.

En France, pour le secteur IA : de la frontière suisse à l'embouchure de la Lauter : ...

Aux Pays-Bas, pour le secteur IV : M. J.-F. Schœnfeld, ingénieur en chef, directeur du Rijkswaterstaat, à Arnhem.

Réunions de la Commission et des Comités. — La Commission a tenu ses sessions habituelles en avril et en novembre. Le Comité chargé de la revision du Règlement de police pour la navigation du Rhin s'est réuni, en janvier et en novembre 1937, à Strasbourg.

Convention de Mannheim et Règlements communs. — Aucune modification n'a été apportée ni à la Convention de Mannheim, du 17 octobre 1868, ni aux Règlements communs.

Rapport annuel de la Commission. — Le Rapport annuel de la Commission, pour l'année 1936, a été élaboré, sous les auspices du Comité permanent, lequel était composé, à la fin de l'année 1937, de MM. Wæstyn, Herrenschmidt et Schlingemann. Dans sa session d'avril, la Commission a décidé, en l'absence de certaines données, d'établir, comme par le passé, le Rapport annuel pour 1936 sur la base des données fournies officiellement par les administrations intéressées.

Conférences et réunions auxquelles la Commission a été représentée. — La Commission a été représentée à la 31^e assemblée générale de l'Association pour la navigation sur le Haut-Rhin qui s'est tenue à Bâle le 18 septembre 1937.

Questions techniques.

Relèvement des ponts de Strasbourg-Kehl. — Dans sa session de novembre, la Commission a pris acte d'une déclaration de la Délégation française suivant laquelle l'Administration française des Travaux Publics a fait dresser des avant-projets en vue du relèvement des ponts de Strasbourg. Aux termes du protocole de signature de la convention franco-allemande, du 6 novembre 1934, le programme d'exécution des travaux doit être établi par les administrations française et allemande intéressées. Les services badois de Karlsruhe auront fait connaître la date à laquelle ils seront en mesure d'effectuer les travaux qui les concernent.

Suppression du tablier du pont de chemin de fer de Huningue. — A ce sujet, la Délégation française a communiqué à la Commission le plan des travaux nécessités par la suppression du tablier. Les mesures projetées par l'Administration française, dans l'intérêt de la navigation, ont été jugées appropriées.

Aménagement du Rhin entre Bâle et Strasbourg. — Dans sa session de novembre la Commission a pris acte d'une déclaration de la Délégation suisse relative aux travaux de régularisation entre Strasbourg et Istein. Interrompus pendant les hautes eaux de l'été 1937, les travaux ont été repris et l'on profite des basses eaux d'hiver pour le parachèvement des ouvrages de régularisation et l'exécution du couronnement des épis. Grâce aux hautes eaux, le chenal a pris rapidement le tracé, la largeur et la

profondeur que l'on désirait réaliser, la profondeur de 2 m sous les niveaux de l'E. E. de 1932 étant atteinte sur tout le secteur de régularisation sauf en quelques passages où d'ailleurs l'insuffisance est minime.

Travaux exécutés sur le Rhin et dans les ports au cours de l'année 1936. — Comme par le passé, la Commission a reçu communication des relevés concernant les travaux exécutés sur le Rhin et dans les ports ; ces renseignements sont reproduits dans le Rapport annuel.

Questions nautiques.

Règlement de police pour la navigation du Rhin. — Le Comité chargé de la revision générale du Règlement de police pour la navigation du Rhin a poursuivi ses travaux au cours de plusieurs réunions, en 1937. Dans sa session d'avril, la Commission a arrêté le texte d'un projet de règlement et a renvoyé la décision sur l'adoption de ce projet à sa prochaine session afin qu'entre temps la possibilité de l'adoption de ce règlement par tous les Etats puisse être examinée par les Gouvernements. Dans sa session de novembre, la Commission a pris connaissance des pourparlers en cours entre les Gouvernements et, comme ces pourparlers n'étaient pas encore terminés, elle a chargé le Comité de poursuivre ses travaux et de lui présenter, à sa prochaine session, un rapport et des propositions éventuelles.

Règlement relatif à la visite des bateaux du Rhin. — Au cours de sa session de novembre, la Commission a prié les Gouvernements de lui présenter, avant le 1^{er} février 1938, leurs propositions à ce sujet et a chargé le Comité pour la revision du Règlement de police de lui soumettre, en temps utile, un projet de nouveau Règlement de visite.

Minimum d'équipage — Dérogations accordées en 1936. — La Commission a pris acte, à sa session d'avril, des dérogations au minimum d'équipage accordées par les différentes Commissions de visite des bateaux. D'après les communications qui lui sont parvenues, les Commissions de visite des bateaux de Belgique, des Pays-Bas et de Suisse n'ont pas accordé de dérogations. La Commission de visite des bateaux de Strasbourg a augmenté d'un mousse l'équipage de 8 bâtiments, parce que ces bâtiments étaient des péniches de canal de forme massive ou munies d'agrès peu maniables et peu appropriés.

Patente de batelier. — La Commission a pris acte, dans sa session d'avril, des listes de patentes de batelier délivrées pendant l'année 1936. Ces patentes ont été au nombre de 58 en Belgique, 19 en France, 429 aux Pays-Bas et 2 en Suisse. La Délégation néerlandaise ayant présenté, à la session de novembre, une proposition de modification des prescriptions concernant la délivrance des patentes de batelier en ce qui touche la condition d'âge à laquelle est soumise l'obtention de la patente, la Commission a confié l'étude de cette question au Comité chargé de la revision du Règlement de police pour la navigation du Rhin.

Questions juridiques.

Appels portés devant la Commission. — La Commission, en sa qualité de juridiction de seconde et dernière instance dans les affaires jugées par les tribunaux pour la navigation du Rhin, a prononcé un jugement dans un procès civil.

L'électricité au secours des architectes.

Tous les numéros de la revue « L'Électricité » (Zurich, Bahnhofplatz 9), sont riches d'une documentation d'une sûreté indiscutable, mais le numéro 7/8, 1937, est particulièrement remarquable du fait qu'y sont reproduits les exposés présentés à la 8^e assemblée¹ de discussion de la Société « Electrodiffusion ».

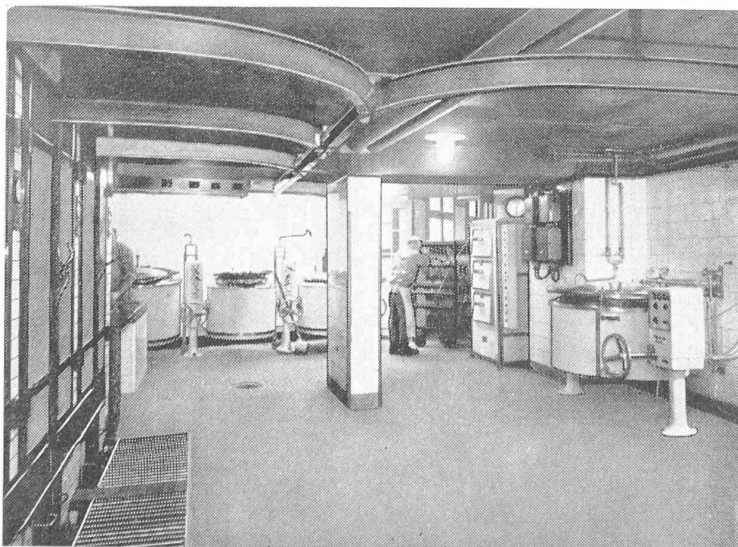
Nous extrayons de cette publication un exemple d'électrification complète d'une grande boucherie-charcuterie (Leutert, à Zurich), qui nous paraît susceptible d'intéresser tous les techniciens tant par son ampleur que par ses modalités architecturales. Cette installation électrique est le fruit de la collabo-

¹ Voir *Bulletin technique* du 9 octobre 1937, page 275.

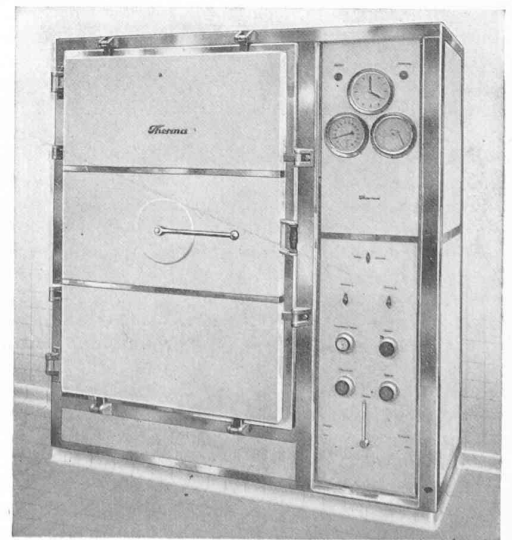
ration des deux maisons « Gebr. Grober », à Zurich, et « Therna » S. A., à Schwanden.

Les architectes-conseils de la maison Leutert ayant acquis la conviction que seule l'exploitation électrique de son industrie lui permettrait de concilier l'extension qu'elle projetait, en 1929, avec les circonstances qui l'assujettissaient à des servitudes strictes, l'électrification systématique des services de cette entreprise fut réalisée en trois étapes, en corrélation avec les agrandissements, savoir : 1. aménagement de locaux dans le sous-sol, excavé ad hoc, de la cour, en 1929 ; 2. aménagement de locaux aux 4^e et 5^e étages, en 1933-34 ; 3. en 1935 : agrandissement des locaux de la saucisserie et de la réfrigération.

Au cours de ces trois étapes, la puissance « installée » des seuls appareils électriques à but calorifique (donc, abstraction



Vue partielle des chambres à fumer la viande et des appareils électriques de cuisson installés dans la grande boucherie-charcuterie Leutert, à Zurich.



Cuiseur électrique de jambons.
(« Therna », à Schwanden.)