

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 61 (1935)
Heft: 13

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 18.07.2025

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 RÉDACTION. — Président: R. NEESER, ingénieur, à Genève. — Secrétaire: EDM. EMMANUEL, ingénieur, à Genève. — Membres: *Fribourg*: MM. L. HERTLING, architecte; A. ROSSIER, ingénieur; R. DE SCHALLER, architecte; *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.

CONSEIL D'ADMINISTRATION DU BULLETIN TECHNIQUE

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

ANNONCES

Le millimètre sur 1 colonne,
largeur 47 mm. :

20 centimes.

Rabais pour annonces
répétées.

Tarif spécial
pour fractions de pages.

Régie des annonces :

Société Suisse d'Édition,
Terreaux 29, Lausanne.

SOMMAIRE : *Commission centrale pour la navigation du Rhin : Compte rendu de son activité en 1934 (suite et fin)*. — *D'un instrument géodésique utilisé à des fins géologiques*, par A. CHENAUX, ingénieur. — *Une politique et une mystique de l'urbanisme*. — *L'organisation scientifique du travail à la lumière de certaines expériences*. — *Les nouvelles cartes nationales de la Suisse*. — SOCIÉTÉS : *Groupe genevois de la G. e. P.* — *Société suisse des ingénieurs et des architectes*. — BIBLIOGRAPHIE. — CARNET DES CONCOURS.

Commission centrale pour la navigation du Rhin

Compte rendu de son activité en 1934.

(Suite et fin.)¹

QUESTIONS NAUTIQUES

Patentes de bateliers. Comme par le passé, la Commission a pris acte, dans sa première session de 1934, des listes des patentes de bateliers délivrées pendant l'année 1933. Ces patentes ont été au nombre de 451 pour l'Allemagne, de 41 pour la Belgique, de 31 pour la France et de 726 pour les Pays-Bas.

Revision du Règlement de Police. La préparation de la revision générale du Règlement de police pour la navigation du Rhin annoncée dans le compte rendu précédent, a été confiée à un Comité présidé par M. Herold, commissaire de Suisse et composé de MM. Fuchs, Robinow (Allemagne), Wæstyn (Belgique), Hælling (France), Schlingemann (Pays-Bas) et Buser (Suisse). Les travaux de ce Comité ont été poursuivis activement à partir du mois de mars 1934.

Enfoncement des bateaux. La Commission centrale a estimé qu'il n'y avait pas lieu de donner suite à une requête ayant pour objet la fixation d'un maximum d'enfoncement des bateaux sur le secteur Bingen-Saint-Goar. Il n'a pas été donné suite non plus à une autre requête exposant que, sur le Rhin supérieur, notamment entre l'embouchure de l'Ill et le port de Strasbourg, il arrive fréquemment que des bâtiments s'échouent à cause de leur trop grand enfoncement et demandant que des mesures soient prises en vue de prévenir les entraves à la navigation qui résultent de ces échouements.

Règlement relatif au transport sur le Rhin des matières corrosives et vénéneuses. Le Comité technique dont la création avait été annoncée dans le compte rendu précédent et qui, outre son président M. Schlingemann, était composé de MM. Reiter, Schmidt, Weber (Allemagne), Wæstyn (Belgique), Hælling, Mattarel, Bonet-Maury (France), Mörzer Bruyns, Schut (Pays-Bas) et Rynicker (Suisse), a élaboré des dispositions nouvelles relatives au transport des alliages de silicium.

La Commission centrale a adopté les propositions de ce Comité et a modifié, en conséquence, l'article 2. IV, du Règle-

ment relatif au transport sur le Rhin des matières corrosives et vénéneuses comme il suit :

ART. 2 — *Emballage et transport des matières vénéneuses*. Les matières vénéneuses énumérées ci-après ne peuvent être transportées sur le Rhin que dans les conditions suivantes :

I.

II.

III.

IV. *Ferro-silicium et manganosilicium* d'une teneur de silicium supérieure à 30 % et inférieure à 90 %. En outre, les alliages de ferro-silicium contenant des additions d'autres éléments dont la teneur totale, y compris le silicium (à l'exception du fer), dépasse 30 % et reste inférieure à 90 %.

1. Le produit doit être emballé dans des récipients solides en bois ou en métal. 2. Les récipients doivent porter une inscription apparente et durable : « Ferro-silicium (ou manganosilicium, ou etc.). Poison. A préserver de l'humidité. Ne pas renverser ». Ces inscriptions doivent figurer dans les langues des pays dans lesquels le bateau circule. 3. Le produit ne peut être transporté par des bateaux faisant un service de voyageurs. 4. Le produit et l'emballage doivent, autant que possible, être chargés et conservés à l'état sec. 5. Les récipients ne peuvent être arrimés que de la façon suivante : a) sur le pont du bateau : à l'abri de l'humidité ; b) dans les cales des bateaux : dans toutes les cales si celles-ci sont séparées des logements par un cofferdam imperméable aux gaz ; s'il n'existe pas de cofferdam, dans les cales non contiguës aux logements, à condition toutefois que les cales soient séparées des logements par une cloison métallique étanche. Toutes les cales et les logements doivent être constamment aérés aussi bien que possible. 6. Les bateaux transportant dans les cales les matières désignées sous IV doivent avoir à bord des moyens efficaces permettant de constater d'une manière simple l'infiltration de l'hydrogène phosphoré dans les logements. Une notice sur le mode d'emploi de ces moyens doit se trouver à bord.

Ces modifications sont entrées en vigueur le 1^{er} août 1934. Etant donné que l'expérience seule permettra de se rendre compte si les prescriptions adoptées sont de nature à conjurer les dangers à redouter, la Commission a considéré les dispositions édictées comme ayant un caractère provisoire. Il a été décidé que celles-ci seraient examinées à nouveau après un délai de deux ans.

Règlement relatif à la visite des bateaux du Rhin. En vue de

¹ Voir *Bulletin technique* du 8 juin 1935, page 133.