

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 62 (1936)
Heft: 15

Artikel: Commission centrale pour la navigation du Rhin
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-47592>

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

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.

Paraissant tous les 15 jours

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; *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 :

Annonces Suisses S. A.
8, Rue Centrale (Pl. Pépinet)
Lausanne

SOMMAIRE : *Commission centrale pour la navigation du Rhin* (suite et fin). — *Assèchement d'une dalle de couverture*, par M. P. SCHMIDHAUSER, ingénieur. — *L'œuvre de colonisation de l'Etzel*, par M. MAX BAESCHLIN, ingénieur S. I. A. — *Aménagement du village de Vernier*. — *DIVERS*: *Un anniversaire*. — *Distinction*. — *SOCIÉTÉS*: *Société suisse des ingénieurs et des architectes* (suite et fin). — *BIBLIOGRAPHIE*. — *NOUVEAUTÉS*. — *INFORMATIONS*.

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Compte rendu de son activité en 1935.

(Suite et fin.)¹

QUESTIONS NAUTIQUES

Plainte relative à l'application du Règlement de police pour la navigation du Rhin. A la suite d'un procès-verbal qui avait été dressé à sa charge pour une question de composition d'équipage, un batelier a fait parvenir à la Commission une plainte relative à l'application, à l'aval du pont de Duisbourg-Hochfeld, des articles 1, n° 3 et 3, n° 1 du Règlement de police pour la navigation du Rhin. La Commission, après discussion, a décidé de renvoyer l'examen de cette question à sa session d'avril 1936.

Revision du Règlement de police. Les travaux du Comité chargé de préparer la revision générale du Règlement de police pour la navigation du Rhin ont été activement poursuivis pendant les réunions que le Comité a tenues aux mois de mai et d'octobre.

Patentes de batelier. La Commission a pris acte, dans sa session de juin-juillet, des listes des patentes de batelier délivrées pendant l'année 1934. Ces patentes ont été au nombre de 602 pour l'Allemagne, de 47 pour la Belgique, de 28 pour la France et de 525 pour les Pays-Bas.

Règlement relatif à la visite des bateaux du Rhin. En vue de l'application de l'article 9 b du Règlement de visite, la Commission a pris acte de la reconnaissance par la Belgique, la France, les Pays-Bas et la Suisse de la Société « Registro Italiano Navale ed Aeronautico ».

Minimum d'équipage. La Commission a pris acte, dans sa session de juin-juillet, des dérogations au minimum d'équipage accordées par les différentes Commissions de visite des bateaux. D'après les communications qui lui sont parvenues, des dérogations ont été accordées par les Commissions de visite des bateaux de Mannheim (15 dérogations), de Mayence (9 dérogations), de Duisbourg-Ruhrort (1 dérogation) et de Francfort-s.-M. (2 dérogations). Dans la plupart des cas, l'équipage a été réduit d'un mécanicien, parce que la machine pouvait être commandée par le conducteur du bateau.

Les Commissions de visite des bateaux en Belgique, aux Pays-Bas et en Suisse n'ont pas accordé de dérogations.

La Commission de visite des bateaux de Strasbourg a ajouté un mousse à l'équipage de 35 bâtiments, parce qu'il s'agissait de péniches de canal de forme massive ou munies d'un gouvernail à aminchettes, ou munies d'après peu maniables et peu appropriés.

¹ Voir *Bulletin technique* du 4 juillet 1936, page 157.

QUESTIONS ÉCONOMIQUES

Plainte concernant une question de liberté de navigation. La Commission avait été saisie d'une plainte de certains intéressés à la navigation du Rhin, relative à une circulaire du 25 juin 1935 par laquelle le Ministre du Commerce français appelait l'attention de diverses Chambres de commerce sur un vœu d'une commission interministérielle recommandant de confier à des entreprises de navigation françaises les transports pour le compte de maisons françaises à effectuer par la voie du Rhin. Ces intéressés étaient d'avis que cette circulaire constituait, de la part du Gouvernement français, une pression contraire à la liberté de navigation et à l'égalité de traitement.

La résolution suivante a été prise à ce sujet :

« Vu la circulaire du 25 novembre 1935 par laquelle le Gouvernement français a précisé l'objet de sa circulaire du 25 juin 1935,

» considérant qu'aux termes de sa seconde circulaire, le Gouvernement français déclare qu'il s'agit dans sa pensée de simples informations et recommandations formulées dans le cadre des conventions internationales et non d'injonctions qui seraient en opposition avec ces dernières »,

» estime que s'il se fût agi d'un acte impératif, il eût été en opposition avec les principes de l'Acte de Mannheim et notamment avec son article 4,

» constate, d'ailleurs, que la liberté de l'affrètement fait partie de la liberté de la navigation ».

Unification des statistiques de transport. La Commission avait décidé précédemment de remettre à une session ultérieure la reprise de la question des améliorations à apporter aux statistiques rhénanes et de la concordance à établir entre ces statistiques et les statistiques nationales. Mais ayant été informée qu'à partir de 1935 une nouvelle nomenclature a été mise en vigueur en Allemagne, la Commission a pris la résolution de soumettre sans plus tarder la nomenclature rhénane et la nouvelle nomenclature allemande à une étude comparative. Elle a confié cette étude à un comité qui, présidé par M. Baur, commissaire allemand, et composé de MM. Teubert et Schlier (Allemagne), Baudson (Belgique), Houpeurt, Helling, Bonét-Maury (France), Schlingemann, Hanrath (Pays-Bas), Buser (Suisse), a tenu une première réunion au mois de novembre. La commission a soumis le rapport du comité à un premier examen.

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 13 décisions dans les affaires civiles relatives à des accidents sur le Rhin (ce nombre était, en 1934, de 9, également en matière civile).

Ressort des tribunaux de navigation. La Commission a pris acte

d'une communication de la Délégation allemande relative à la loi du 5 septembre 1935, entrée en vigueur le 1^{er} octobre 1935 et modifiant le siège et le ressort des tribunaux allemands pour la navigation du Rhin. D'après l'article premier de cette loi, la juridiction en matière de navigation du Rhin (articles 33 à 36 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868, 4 juin 1898) est attribuée en première instance aux Tribunaux de bailliage (Amtsgerichte) de Duisbourg-Ruhrort Saint-Goar, Mayence, Mannheim, Ludwigshafen et Kehl et les Tribunaux supérieurs de Cologne et de Karlsruhe comportent des Tribunaux supérieurs pour la navigation du Rhin. Cette loi est complétée par une ordonnance du 25 septembre 1935, entrée en vigueur à la même date.

Assèchement d'une dalle de couverture,

par M. P. SCHMIDHAUSER, ingénieur.

SOMMAIRE. — *Un aspect du problème de l'imperméabilisation d'une toiture. Cas particulier d'une application prématurée de la chape en asphalte. Description des symptômes observés. Diagnostic. Moyens correctifs mis en œuvre. Résultats obtenus. Allusion à l'insuffisance apparente reprochée parfois à une installation de chauffage. Présence de flaques. Constatations. Conclusions pratiques. Précautions. Dispositifs de chauffage électrique de l'air. Allusion à un autre exemple d'assèchement par le même procédé.*

A côté des problèmes que pose l'imperméabilisation d'une dalle de couverture en béton armé (toit plat), ce type de toiture en pose un autre, non moins important : celui de l'assèchement de la dalle et des couches de matières ou de matériaux divers qui, avec elle, constituent la couverture ou la toiture du bâtiment. Avant d'appliquer sur une telle dalle de couverture les enduits qui la rendront imperméable, il importe de s'assurer si elle a atteint un degré de dessiccation suffisant. En d'autres termes, il faut s'interdire, si l'on veut éviter de graves mécomptes, d'appliquer les enduits imperméables sur un toit plat dont les divers matériaux constitutifs renferment une trop forte quantité d'humidité. C'est parce que l'importance de ce principe a été parfois méconnue, que

des constructeurs ont connu les ennuis et les déboires résultant de l'apparition de taches plus ou moins étendues — quand ce ne sont pas des gouttières — aux plafonds ou aux murs d'un bâtiment dont la construction vient d'être terminée ou est en voie d'achèvement. Aussi est-on tenté, en de semblables circonstances, de tourner son regard vers la chape imperméable et de décréter, sans plus, que l'eau de pluie ne passera plus lorsque les imperfections en auront été réparées. Mais on constate, au contraire, que les gouttières persistent et s'accroissent parfois, et que les taches humides au plafond mettent un temps infini à disparaître. Dans la plupart des cas, ces phénomènes sont dus, non pas à des défauts d'étanchéité de la chape imperméable, mais au fait qu'elle a été appliquée sur une toiture renfermant de l'eau — eau d'imbibition des matériaux poreux et parfois même une nappe d'eau — et que, grâce précisément à son imperméabilité, l'enduit s'oppose à toute évaporation de cette eau par la face supérieure.

Afin de faire mieux ressortir l'importance du principe énoncé au début de cette note, nous allons décrire un cas particulier intéressant d'une dalle de couverture sur laquelle l'application de la chape en asphalte fut prématurée, puis nous décrirons le procédé que nous avons appliqué avec succès pour son assèchement.

Il s'agissait, en l'espèce, d'un bâtiment à ossature de béton armé dont les murs — tant ceux de façades que les parpaings intérieurs — ne furent construits qu'après achèvement de la dalle de toiture. Cette méthode de construction présente l'avantage d'une rapide « mise sous toit », et permet, grâce à l'absence de tout mur, la plus parfaite circulation de l'air dans les étages, assurant une rapidité satisfaisante de dessiccation de l'ossature, *la dalle supérieure exceptée*. L'écartement des piliers dans chaque portique est de 4 m. La distance entre portiques, c'est-à-dire la portée des dalles, est de 8 m.

La couverture, composée comme le montre la figure 1, fut construite en automne, et la chape en asphalte —

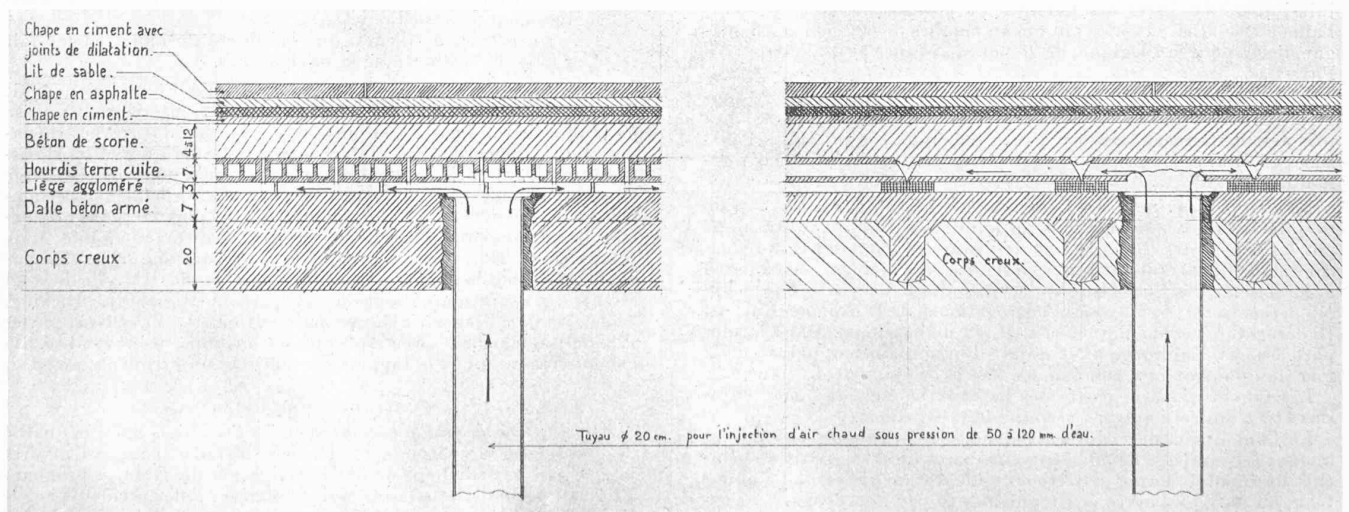


Fig. 1. — Coupe de la dalle de couverture et ajustement d'un tuyau d'injection d'air.