

Objektyp: **Miscellaneous**

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

Band (Jahr): **63 (1937)**

Heft 1

PDF erstellt am: **21.07.2024**

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.

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. — 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*: MM. J. COUCHEPIN, ingénieur, à Martigny; HAENNY, ingénieur, à Sion.

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.

Commission centrale pour la navigation du Rhin. — Mise en tension préalable des armatures du béton armé. Son principe, son calcul et ses applications, par A. PARIS, ingénieur civil, professeur à l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne. — *Concours d'architecture pour les plans du Temple de Method-Suscéaz*. — BIBLIOGRAPHIE. — SOCIÉTÉS. — CARNET DES CONCOURS. — NOUVEAUTÉS. — INFORMATIONS.

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Compte rendu de la session de novembre 1936.

La Commission centrale pour la navigation du Rhin a tenu, à Strasbourg, sa session d'automne de 1936, du 12 au 18 novembre, sous la présidence de M. Jean Gout, ministre plénipotentiaire.

Appels portés devant la Commission. — La Commission a siégé comme Tribunal d'appel et a prononcé, en cette qualité, six jugements dans des procès civils relatifs à des accidents qui se produisirent sur le Rhin.

Aménagement du Rhin entre Strasbourg et Bâle. — La Commission a pris acte de la déclaration de la Délégation suisse au sujet des travaux de régularisation entre Istein et Strasbourg-Kehl, déclaration suivant laquelle sur tout le secteur de régularisation du km badois 8 au km badois 125, les travaux de deuxième aménagement sont en voie d'exécution depuis le 1^{er} avril 1936. Les travaux ont été interrompus pendant les mois de juillet et d'août, à cause des hautes eaux, mais cette crue de longue durée a eu, par contre, l'avantage de transformer rapidement le lit du fleuve en favorisant la formation du chenal. Actuellement le thalweg a pris la position prévue dans le projet sur tout le parcours Kehl-Istein. La profondeur de 2 m qu'on désire obtenir est également réalisée, sauf en quelques points où la différence est d'ailleurs insignifiante. La largeur du chenal est partout améliorée. Le mode d'exécution des travaux a donné de bons résultats, de sorte qu'on peut envisager avec les plus grands espoirs la poursuite de l'œuvre de régularisation.

Relèvement des ponts de Strasbourg-Kehl et suppression du pont de Huningue. — Quant au relèvement des ponts de Strasbourg-Kehl et à la suppression du pont de chemin de fer de Huningue, la Délégation française a déclaré que depuis la signature de la Convention du 6 novembre 1934 par les plénipotentiaires de France et d'Allemagne¹, il a été promulgué une loi du 13 août 1936 qui autorisait le Président de la République à ratifier ladite Convention. En fait, l'échange des instruments de ratification a eu lieu à Paris, le 4 novembre 1936, et la Convention, conformément aux stipulations de son article 7, est entrée en vigueur le même jour.

En ce qui concerne le programme des travaux, la Délégation

française a donné les indications approximatives suivantes :

Pour le pont-route, le projet de mise au concours des travaux sera vraisemblablement présenté en décembre 1936 et l'on est en droit d'espérer que, les résultats étant acquis au mois de mars, la décision pourra intervenir au mois d'avril 1937 d'accord avec les autorités allemandes. Si cet accord se réalise, aussi bien sur les dispositions techniques que sur la date d'exécution des travaux, la Commission pourra être saisie de l'affaire au mois d'avril et les travaux commencent dans le courant du mois de mai. Ils dureront à peu près six mois et seront donc éventuellement achevés vers la fin de l'année 1937.

En ce qui concerne le pont du chemin de fer, les délais d'études seront à peu près les mêmes, mais les délais d'exécution s'étendront sur deux années au moins.

En ce qui touche enfin la suppression du pont de Huningue, on espère que les travaux pourront être entrepris en 1937.

La Délégation allemande a déclaré que, du côté allemand, les études ont été suffisamment poussées et que les travaux de relèvement du pont de chemin de fer de Strasbourg-Kehl pourront commencer le 1^{er} janvier 1938. Les deux administrations riveraines s'entendent pour les détails d'exécution.

Règlement relatif au transport sur le Rhin des matières corrosives et vénéneuses. — On se rappellera qu'en avril 1934¹, la Commission a apporté quelques modifications, entrées en vigueur le 1^{er} août 1934, au Règlement relatif au transport sur le Rhin des matières corrosives et vénéneuses, en stipulant en même temps qu'il conviendra d'examiner à nouveau ces dispositions, après un délai de deux ans, à la lumière de l'expérience acquise dans l'entretemps.

La Délégation néerlandaise ayant, en vertu de cette résolution, proposé certaines modifications aux dispositions élaborées en 1934, la Commission, après avoir entendu le rapport d'un comité présidé par M. Schlingemann, commissaire des Pays-Bas, a décidé de modifier comme il suit le 2^o et le 6^o du n° IV de l'article 2 du Règlement :

Article 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 :

¹ N. d. S. (Voir le numéro du mois de janvier 1936, p. 2.)

¹ N. d. S. (Voir le numéro du mois de mai 1934, p. 121.)