

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 55 (1929)
Heft: 13

Inhaltsverzeichnis

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: 14.03.2025

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

BULLETIN TECHNIQUE

Réd. : D^r H. DEMIERRE, ing.

DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les 15 jours

ORGANE DE PUBLICATION DE LA COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN
 ORGANE DE L'ASSOCIATION SUISSE D'HYGIÈNE ET DE TECHNIQUE URBAINES
 ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

SOMMAIRE : *Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. — La commande électrique des régulateurs. — Caractères démographiques et économiques d'un plan d'extension de ville. — L'enlèvement et le traitement des ordures ménagères, par M. L. ARCHINARD, Ingénieur en chef du Service des travaux de la ville de Genève. — Exportation d'énergie électrique hors de la Suisse. — La maison de « Stella », à Lausanne. — Exposition suisse de l'habitation, à Bâle, en 1930. — BIBLIOGRAPHIE. — CARNET DES CONCOURS. — Service de placement.*

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

Compte rendu de son activité en 1923.

(Suite et fin¹.)

Affaires nautiques.

Jaugeage des bateaux. La Commission a pris acte, dans sa session d'avril, de la publication en Allemagne, en Belgique, en France, aux Pays-Bas et en Suisse des dispositions administratives et des instructions techniques nécessaires à la mise en application de la Convention de Paris.

En conséquence, depuis le 1^{er} avril 1928, le jaugeage des bateaux rhénans s'effectue suivant la Convention de Paris qui, au point de vue technique, se suffit à elle-même, et suivant les dispositions administratives prises par les Etats en exécution de cette Convention.

Identité des bateaux. — (voir ci-dessous : menues embarcations.)

Minimum d'équipage. — La rédaction nouvelle des instructions aux Commissions de visite en ce qui concerne le minimum d'équipage a été arrêtée dans la session de novembre.

Le texte nouveau est entré en vigueur à la date du 1^{er} mars 1929.

Les dispositions actuelles relatives aux bateaux à moteur ont été maintenues à titre provisoire, les études préparatoires en vue de l'élaboration de règles nouvelles n'étant pas encore finies.

Les principales modifications que révèle la comparaison du texte nouveau avec les dispositions anciennes sont les suivantes : une différence était faite, pour les remorqueurs de 120 à 200 m² de surface de chauffe, selon qu'ils naviguaient en aval ou en amont de Saint-Goar, le personnel du pont devant être renforcé, en amont de ce point. Il est apparu que les progrès réalisés dans l'aménagement de la voie d'eau permettaient de ne plus faire cette distinction. Il résulterait de cette modification que toute mention des pilotes pouvait disparaître des Instructions.

La distinction faite entre les vapeurs-porteurs et les remorqueurs munis de moyens mécaniques pour la manœuvre des ancres et des câbles a été supprimée au profit des vapeurs-porteurs de plus de 120 m² de surface de chauffe.

Enfin des réductions de personnel ont été consenties au profit des vapeurs à hélices d'une surface de chauffe de 200 à 260 m² ainsi que des vapeurs à aubes d'une surface de chauffe de plus de 320 m² ; en outre, à l'égard de ces derniers, la disposition stipulant que le nombre des chauffeurs ne pouvait en aucun cas être réduit à moins de cinq a été supprimée ; c'est ainsi que les progrès de la technique du chauffage ont permis de laisser une plus grande latitude aux appréciations des commissions de visite.

Règles relatives à la marche et aux signaux.

a) *Menues embarcations.* — Le compte rendu de 1927 a relaté qu'un Comité avait été constitué pour étudier les amendements aux textes réglementaires jugés opportuns en ce qui concerne les menues embarcations et notamment les embarcations de plaisance.

Sur la base du rapport de ce Comité, diverses modifications ont été introduites dans les textes réglementaires par la Commission Centrale dans sa session d'avril.

Les motifs et la substance de ces modifications peuvent être résumés comme il suit : Le mouvement des menues embarcations a pris dans les dernières années une telle extension que la navigation ordinaire s'en trouvait fortement gênée. Pour parer à ce danger croissant d'entraves à la navigation, il a paru nécessaire à la fois de préciser et de compléter les règles relatives à la marche et aux signaux et de prendre des mesures permettant d'identifier plus facilement les menues embarcations en vue d'assurer plus efficacement le respect de ces règles.

Dans le premier ordre d'idées, il a été ajouté au Règlement un article (5 bis) aux termes duquel les menues embarcations (c'est-à-dire toutes embarcations de moins de 15 tonnes autres que des remorqueurs) « n'ont pas droit à une route déterminée » et sont, par conséquent, tenues de s'écarter de la route des autres bâtiments.

Diverses autres prescriptions concourent au même but, notamment l'interdiction, en règle, de passer par les intervalles entre les bâtiments formant un convoi, et la défense d'accoster un autre bateau en marche ou de s'y accrocher sans l'autorisation expresse et préalable du conducteur de ce bateau. Les menues embarcations ne bénéficient pas des facultés qui sont accordées à la navigation pour le croisement des bacs et le passage des ponts flottants.

Dans le deuxième ordre d'idées, une marque officielle d'identification, à délivrer par l'autorité compétente d'un Etat, a été imposée en principe aux menues embarcations circulant en aval de Carlsruhe et en amont du Bac de Spijk ; sont toutefois dispensées de cette marque les embarcations « des adhérents des associations sportives qui seront agréées à cet effet, en raison du contrôle qu'elles exercent sur leurs membres, par les autorités compétentes des pays où ces associations ont leur siège » (art. 3 N° 3 *in fine*).

b) *Longueur des câbles de remorque.* — La Commission Centrale a été saisie d'une proposition tendant à permettre de porter de 120 m. (art. 11 N° 6 du Règlement de police pour la navigation du Rhin) à 200 m. l'intervalle entre un remorqueur montant et un seul bateau remorqué lorsque ce bateau a une portée en lourd de plus de 1000 tonnes.

Une décision sur cette proposition n'a pas pu intervenir en 1928, un examen nouveau de la question par les autorités de l'un des Etats riverains étant apparu comme nécessaire à la suite de l'échange de vues qui s'est produit au cours de la session d'automne.

c) *Navigation de nuit.* Un armement ayant demandé l'abro-

¹ Voir Bulletin technique du 15 juin 1929, page 133.