Commission centrale pour la navigation du Rhin: compte rendu de la deuxième session de 1925

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **52 (1926)**

Heft 1

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-40251

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

52e année 2 janvier 1926 N° 1

BULLETIN TECHNIQUE
DE LA SUISSE ROMANDE

Réd. : Dr H. Demierre, ing. 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. — Le Silo de la Minoterie Coopérative des Sociétés suisses de Consommation, à Zurich. — Sur le choix du type de turbine le mieux adapté au service des installations à faible chute, à régime variable. — Concours pour l'étude d'un projet du nouveau bâtiment aux voyageurs de la gare de Fribourg.* — Carnet des concours. — *Service de placement.*

Commission centrale pour la navigation du Rhin.

Compte rendu de la deuxième session de 1925.

La Commission Centrale pour la navigation du Rhin, siégeant à Strasbourg dans le Palais du Rhin, sous la présidence de M. *Jean Gout*, ministre plénipotentiaire, a tenu du 4 au 18 novembre sa deuxième session de 1925.

La Commission a consacré une notable partie de sa session à poursuivre la revision de la Convention de Mannheim en vue d'établir le statut définitif du Rhin. Les Commissaires Plénipotentiaires ont arrêté en première lecture les textes relatifs à la matière des ouvrages et travaux. La suite de la discussion a été renvoyée à la prochaine session.

Par ailleurs, outre les décisions d'ordre intérieur et les jugements rendus dans les procès portés en appel devant la Commission, les résolutions suivantes ont été prises :

Voyage d'exploration 1924

La Commission, au vu du rapport du Comité technique du voyage d'exploration de 1924, constate avec satisfaction que depuis le dernier voyage d'exploration en 1908, des améliorations considérables ont été apportées à la voie navigable, améliorations susceptibles de faciliter la navigation et de favoriser son développement.

En ce qui concerne les obstacles qui entravent encore cette navigation et qui ont été signalés par le Comité, ainsi que les améliorations recommandées par celui-ci, la Commission :

1° prend acte de la déclaration des Commissaires allemands qu'il n'est plus effectué dans le chenal du Rhin de dragages ayant pour objet de se procurer du gravier dans un but commercial, et que les dragages exécutés pour maintenir ou rétablir le chenal sont réduits au minimum strictement nécessaire ;

2° renouvelle ses recommandations tendant à l'interdiction absolue du rejet dans le lit mineur de sable provenant de dragages ;

3° prend acte des déclarations des Commissaires allemands que la construction du nouveau pont de Duisbourg-Hochfeld sera terminée d'ici deux ou trois ans environ et qu'il en résultera à ce moment la disparition de la gêne sérieuse provenant pour la navigation des positions relatives des piles du pont existant et de celles du pont en construction ;

4° prend acte de la déclaration des Commissaires allemands que le service de remorquage gratuit, établi au pont de Dusseldorf, fonctionnera jusqu'au milieu de 1926, et qu'ils feront connaître à la prochaine session les mesures projetées par le Gouvernement allemand pour remédier aux dangers que court sur ce point la navigation ;

5° prend acte des déclarations des Commissaires allemands que les travaux de dérochement entrepris dans le deuxième chenal du Bingerloch, ont pour objet d'assurer une profondeur de 2 m. à l'étiage sur une largeur de 60 m., et prie les dits Commissaires de tenir la Commission au courant de l'avancement des travaux et de leurs résultats ;

6° constatant les avantages qu'a procurés la suppression des ponts de bateaux de Wesel et de Cologne, recommande la mise à l'étude de la suppression progressive de ceux qui subsistent et principalement de ceux de Naxau et de Spire qui, portant des voies de chemin de fer, constituent pour la navigation une sujétion extrêmement gênante. Elle recommande aussi la mise à l'étude de la suppression progressive des ponts de bateaux qui sont situés entre Strasbourg et Bâle, en raison de la gêne qu'ils apportent à la navigation par suite de la force du courant ;

7° prend acte de la déclaration des Commissaires allemands qu'il n'est plus établi sur le Rhin de ponts volants à câble longitudinal et que la suppression de ceux qui existent encore sera réalisée progressivement ;

8° recommande la mise à l'étude, dans le plus bref délai possible, de la question de la signalisation uniforme du irant d'air des ponts ;

9° prend acte de ce que la profondeur que l'on se propose d'atteindre sur le secteur Mannheim-Sondernheim est la même que sur le secteur Sondernheim-Strasbourg, étant entendu que cette profondeur ne peut être inférieure à 2 m. sous l'Etiage Equivalent ;

10° prend acte des déclarations des Commissaires allemands et français qu'il sera procédé à une étude commune de la question du balisage par amers fixes sur le Rhin supérieur et prie ces Commissaires d'informer la Commission, en temps utile, des résultats de cette étude ;

11° demande qu'il soit procédé, dans le plus bref délai possible, par les administrations allemande et française à l'étude de la suppression de l'entrave à la navigation que constituent actuellement les ponts de Strasbourg-Kehl et prie les Commissaires des deux Etats de tenir la Commission au courant de la suite des pourparlers engagés à ce sujet ;

12° prend acte de la déclaration des Commissaires français que les brise-glaces des ponts de bateaux de Schönau et de Markolsheim ont été supprimés et que ceux de Huningue ne peuvent l'être en raison de la nature du fond qui ne permet pas un ancrage suffisamment sûr.

La Commission prie les Commissaires des Etats riverains de lui faire part des suites que leurs Gouvernements se proposent de donner aux autres recommandations du Comité.

Note du Secrétariat :

Le protocole final du Comité du voyage d'exploration a déjà été publié (voir *Bulletin technique* N° 15 du 18 juillet 1925, page 177). Les autres rapports seront publiés prochainement.

Minimum d'équipage

Les articles 2, 3, 4, 6 et 7 des Instructions relatives à la composition de l'équipage des bateaux naviguant en amont de Duisbourg, instructions en vigueur dans les Etats riverains autres que les Pays-Bas, seront remplacés par les dispositions suivantes :

Article 2. — En règle générale, pour les bateaux non munis

de moyens mécaniques de propulsion, la composition ci-dessous indiquée de l'équipage, — sans compter le conducteur titulaire de la patente de batelier — doit être considérée comme suffisante :

a) pour les bateaux ayant une capacité de moins de 50 tonnes, naviguant dans la partie du Rhin en amont de Worms . 1 matelot et 1 mousse

b) pour les bateaux ayant une capacité de 15 à 750 tonnes . . . . . 1 matelot
au-dessus de 750 tonnes jusqu'à 1,000 tonnes . . . . . 1 matelot et 1 mousse
au-dessus de 1.000 tonnes jusqu'à 1500 tonnes . . . . . 2 matelots
au-dessus de 1.500 tonnes jusqu'à 2.500 tonnes . . . . . 2 matelots et 1 mousse
au-dessus de 2.500 tonnes jusqu'à 3.000 tonnes . . . . . 3 matelots
au-dessus de 3.000 tonnes . . . . . 3 matelots et 1 mousse

Il ne doit être dérogé à cette règle que dans les cas précisés ci-après :

Article 3. — Le renforcement de l'équipage par l'augmentation du nombre de ses unités, ou par la substitution d'un matelot au mousse, peut être exigé pour les bateaux des catégories mentionnées à l'article 2, alinéa *b:*

a) s'ils sont de formes massives ou munis d'agrès peu maniables et peu appropriés,

b) s'il y est fait emploi de la grand'voile.

Article 4. — Le renforcement de l'équipage par l'adjonction d'un mousse, ou, dans les cas où un mousse est exigé, par la substitution d'un matelot au mousse, doit être exigé pour les bateaux des catégories mentionnées à l'article 2, alinéa *b*, d'un tonnage supérieur à 500 tonnes, qui ne sont pas munis de moyens mécaniques pour la manœuvre des ancres lourdes et des câbles de remorque, ainsi que pour le déhalage.

Article 6. — En règle générale, la composition suivante de l'équipage — sans compter le conducteur titulaire de la patente de batelier — doit être considérée comme suffisante :

1° Pour les vapeurs à hélice et à roues :

pour une surface de chauffe totale inférieure ou égale à 60 m²		pour une surface de chauffe totale supérieure à 60 m² et ne dépassant pas 120 m²	
1 matelot	1 mécanicien	1 matelot	1 mécanicien
—	—	—	1 chauffeur
1 homme	1 homme	1 homme	2 hommes
en tout : 2 hommes		en tout : 3 hommes	

pour une surface de chauffe totale supérieure à 120 m² et ne dépassant pas 200 m²	
2 matelots	1 mécanicien
1 mousse	2 chauffeurs
3 hommes	3 hommes
en tout : 6 hommes.	

2. Pour les vapeurs à hélice :

pour une surface de chauffe totale supérieure à 200 m² et ne dépassant pas 320 m²		pour une surface de chauffe totale supérieure à 320 m²	
3 matelots	2 mécaniciens	4 matelots	2 mécaniciens
—	2 chauffeurs	—	4 chauffeurs
3 hommes	4 hommes	4 hommes	6 hommes
en tout : 7 hommes		en tout : 10 hommes	

3° Pour les vapeurs à roues :

pour une surface de chauffe totale supérieure à 200 m² et ne dépassant pas 260 m²		pour une surface de chauffe totale supérieure à 260 m² et ne dépassant pas 320 m²	
4 matelots	2 mécaniciens	5 matelots	2 mécaniciens
—	2 chauffeurs	—	4 chauffeurs
4 hommes	4 hommes	5 hommes	6 hommes
en tout : 8 hommes		en tout : 11 hommes	

pour une surface de chauffe totale supérieure à 320 m²	
6 matelots	2 mécaniciens
—	6 chauffeurs
6 hommes	8 hommes
en tout : 14 hommes	

Article 7. — Le renforcement du personnel des machines (mécaniciens et chauffeurs) peut être exigé pour les vapeurs dont les appareils à vapeur nécessitent plus de surveillance et de travail en raison de leur importance ou de leur nombre.

Une diminution de l'effectif des mécaniciens et chauffeurs peut être admise pour les remorqueurs qui, en vertu de leurs certificats, ne sont destinés qu'à effectuer des trajets locaux sur de courts tronçons déterminés du Rhin et dont le mécanicien est en mesure d'assurer la chauffe en même temps que son service normal. Il en est de même pour les remorqueurs dont la construction ou les installations spéciales, et particulièrement celles des chaudières, de la machine ou des appareils de chauffe, permettent un service simplifié, mais sans préjudice de l'application des règles de relève du personnel. Pour les remorqueurs à roues ayant une surface de chauffe totale supérieure à 320 m², le nombre des chauffeurs ne peut en aucun cas être réduit à moins de cinq.

Le renforcement du personnel de pont (matelots et mousses) peut être exigé pour les vapeurs de formes massives ou d'aménagements peu appropriés et aussi dans les cas où, en raison des dimensions ou du mode de construction du vapeur ou de son affectation, il y a lieu d'admettre que le personnel de pont prescrit ne serait pas suffisant pour assurer un service régulier dans toutes les circonstances.

Le renforcement du personnel de pont (matelots et mousses) par l'adjonction d'un mousse ou, dans les cas où un mousse est prescrit, par la substitution d'un matelot au mousse, doit être exigé :

a) pour les remorqueurs d'une surface de chauffe totale supérieure à 120 m², non munis de moyens mécaniques pour la manœuvre des ancres et des câbles de remorque.

b) pour les bateaux porteurs et les bateaux à passagers.

En aval de Saint-Goar, sur les remorqueurs dont la surface de chauffe totale est supérieure à 120 m², sans dépasser 200 m² et qui sont munis de moyens mécaniques pour la manœuvre des ancres et des câbles de remorque, le mousse peut être supprimé.

A bord des vapeurs dont la surface de chauffe totale est supérieure à 120 m² sans dépasser 200 m², pour qu'un homme de barre patenté (pilote) puisse être compris dans l'effectif du personnel de pont, il faut que cet effectif soit un effectif renforcé.

Les instructions en vigueur dans les Pays-Bas seront modifiées dans le même sens.

Les présentes modifications entreront en vigueur le 1er janvier 1926.

Les Commissaires des Etats riverains sont priés de faire connaître à la Commission, dans le plus bref délai possible, le texte des instructions édictées dans leurs pays respectifs pour assurer l'application de la présente résolution.

Note du Secrétariat:

Les modifications qui précèdent n'ont pas pour objet de changer la composition actuelle des équipages des bateaux rhénans, mais uniquement de tenir compte de la situation de fait, d'où il résulte que les cas autrefois exceptionnels sont devenus la règle et vice-versa. *(A suivre.)*