

Commission centrale pour la navigation du Rhin

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **55 (1929)**

Heft 2

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-42630>

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

Réd. : D^r 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.* — *Les maçonneries du grand souterrain maritime du Rove*, par CH. SUDHEIMER, ingénieur E. I. L. (Chef de service des travaux de la tête nord à l'Entreprise Léon Chagnaud, à Marignane) (suite). — *Concours d'idées pour la construction d'une grande salle à Nyon* (suite et fin). — *Les tendances de l'architecture et de l'urbanisme.* — SOCIÉTÉS : *Association suisse pour l'essai des matériaux.* — *Section genevoise de la Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.* — BIBLIOGRAPHIE. — CARNET DES CONCOURS.

Commission centrale pour la Navigation du Rhin

Compte rendu de la session de novembre 1928.

La Commission centrale pour la navigation du Rhin s'est réunie à Strasbourg, sous la présidence de M. Jean Gout, Ministre plénipotentiaire, du 6 au 17 novembre 1928.

Elle a consacré une grande partie de sa session à la poursuite des travaux de la révision de la Convention de Mannheim.

Par ailleurs, outre les décisions que la Commission a prises sur des questions d'ordre administratif et intérieur et les dix jugements qu'elle a prononcés sur les affaires contentieuses relatives à la navigation du Rhin qui lui étaient soumises en appel, les résolutions suivantes ont été adoptées :

Voyage d'exploration 1924. — La Commission prend acte des déclarations des Commissaires français et allemands d'après lesquelles l'administration française a transmis à l'administration allemande des avant-projets techniques de relèvement des ponts de Strasbourg-Kehl et du fait que les projets définitifs lui seront soumis aussitôt que possible.

Voyage d'exploration 1929. — La Commission adopte le programme du voyage d'exploration 1929.

Note du Secrétariat: Ainsi qu'il a été prévu dans la résolution prise en avril dernier, un Comité technique effectuera dans la première quinzaine de juillet 1929 un voyage sur les eaux situées entre Mannheim et Bâle, afin de lui permettre de se rendre compte de l'état du fleuve et des améliorations qu'il pourrait y avoir lieu d'y apporter.

Aménagement du Rhin entre Strasbourg et Bâle. — La Commission prend acte des communications faites par MM. Silvain Dreyfus et Herold.

Note du Secrétariat: Quant à la régularisation, il résulte de la déclaration du Commissaire de Suisse que les pourparlers entamés entre la Suisse et l'Allemagne se sont poursuivis et ont abouti à un certain résultat au sujet duquel des vues sont échangées avec le Gouvernement français.

Quant à l'ouvrage de Kembs, il résulte de la déclaration du Commissaire de France que les travaux préparatoires (sondages, constructions de maisons, raccordement ferré) sont terminés. Les terrassements sont largement entamés, notamment à l'entrée du canal, à l'usine et aux écluses. Le montage de puissants engins électriques de terrassement est en cours d'achèvement.

Règlement de police: Longueur des câbles de remorque. — La Délégation de l'Empire et des Etats allemands ayant fait connaître à la Commission qu'il va être procédé par les autorités allemandes à un nouvel examen de la question, est priée d'en communiquer le résultat le plus tôt possible.

Règlement de police: Navigation de nuit. — Saisie par la *Basler Rheinschiffahrts A.-G.* d'une suggestion tendant à

permettre l'emploi de projecteurs électriques sur le Rhin, la Commission, après examen de la question, a répondu qu'il ne lui était pas apparu qu'il y eût lieu, pour le moment tout au moins, de modifier la disposition du règlement de police pour la navigation du Rhin interdisant l'emploi de projecteurs.

Instructions relatives au minimum d'équipage.

1. La Commission adopte le texte ci-après des instructions relatives au minimum d'équipage qui remplace le texte actuellement en vigueur :

I. — Les présentes instructions ne s'appliquent qu'aux bâtiments naviguant sur le Rhin en amont du pont de Duisbourg-Hochfeld. Ces instructions ne sont pas applicables aux bâtiments de moins de 15 tonnes de portée en lourd autres que les remorqueurs.

II. — L'équipage minimum déterminé comme il est dit à l'article III ci-après, ne comprend pas le conducteur titulaire de la patente de batelier.

Par matelot il y a lieu d'entendre un marinier âgé de 17 ans au moins et ayant navigué 2 ans au moins en mer ou sur une rivière en faisant partie d'un équipage de pont. Peuvent seuls être comptés comme mousses, à moins qu'il n'y ait à bord du bâtiment deux matelots, ceux qui ont servi pendant un an à bord d'un bâtiment.

Aucune dénomination autre que celles de conducteur (Schiffsführer, schipper), matelot (Matrose, matroos), mousse (Schiffsjunge, scheepsjongen), mécanicien (Maschinist, machinist) et chauffeur (Heizer, stoker), ne peut figurer dans le certificat de bateau.

III. — L'équipage minimum est déterminé comme il suit :

A. — Bateaux non munis de moyens mécaniques de propulsion.

Portée en lourd en tonnes métriques	Equipage minimum	
	Bateaux munis de moyens mécaniques pour la manœuvre des ancres lourdes et des câbles de remorque ainsi que pour le déhalage.	Bateaux non munis de moyens mécaniques pour la manœuvre des ancres lourdes et des câbles de remorque ainsi que pour le déhalage.
15 à 500 inclus	1 matelot	1 matelot
500 excl. à 750 inclus	1 matelot	1 matel. et 1 mousse
750 » à 1000 »	1 matel. et 1 mousse	2 matelots
1000 » à 1500 »	2 matelots	2 matel. et 1 mousse
1500 » à 2500 »	2 matel. et 1 mousse	3 matelots
2500 » à 3000 »	3 matelots	3 matel. et 1 mousse
plus de 3000	3 matel. et 1 mousse	4 matelots

Les bateaux non munis de moyens mécaniques pour la manœuvre des ancres lourdes et des câbles de remorque ainsi que pour le déhalage qui sont destinés, aux termes de leur certificat, à effectuer des transports purement locaux sur de courts tronçons déterminés du Rhin, sont assimilés, en ce qui concerne le minimum d'équipage aux bateaux qui en sont munis.

B. — Bateaux à vapeur.

Surface de chauffe totale	ÉQUIPAGE MINIMUM			
	Remorqueurs		Bateaux porteurs, bateaux à passagers	
60 m ² au moins	1 matelot 1 mécanicien		1 matelot 1 mousse 1 mécanicien	
60 m ² excl. à 120 m ² incl.	1 matelot 1 mécanicien 1 chauffeur		1 matelot 1 mousse 1 mécanicien 1 chauffeur	
120 m ² excl. à 200 incl.	Remorqueurs munis de moyens mécaniques pour la manœuvre des ancres et des câbles de remorque ainsi que bateaux porteurs		Remorqueurs non munis de moyens mécaniques pour la manœuvre des ancres et des câbles de remorque ainsi que bateaux à passagers	
			2 matelots 1 mousse 1 mécanicien 2 chauffeurs	
200 m ² excl. à 260 inclus	à hélices	à roues	à hélices	à roues
	2 matelots 1 mousse 2 mécan. 2 chauffeurs	4 matelots 2 mécan. 2 chauffeurs	3 matelots 2 mécan. 2 chauffeurs	4 matelots 1 mousse 2 mécan. 2 chauffeurs
260 m ² excl. à 320 inclus	à hélices	à roues	à hélices	à roues
	3 matelots 2 mécan. 2 chauffeurs	5 matelots 2 mécan. 4 chauffeurs	3 matelots 1 mousse 2 mécan. 2 chauffeurs	5 matelots 1 mousse 2 mécan. 4 chauffeurs
de plus de 320 m ²	à hélices	à roues	à hélices	à roues
	4 matelots 2 mécan. 4 chauffeurs	5 matelots 2 mécan. 5 chauffeurs	4 matelots 1 mousse 2 mécan. 4 chauffeurs	5 matelots 1 mousse 2 mécan. 5 chauffeurs

IV. — La composition de l'équipage minimum telle qu'elle est déterminée par l'article III ci-dessus peut être modifiée dans les cas suivants :

A. — Bateaux non munis de moyens mécaniques de propulsion.

Un renforcement de l'équipage des bateaux non munis de moyens mécaniques de propulsion peut être exigé : a) si le bâtiment est de formes massives ou muni d'agrès peu maniables et peu appropriés ; b) s'il est fait emploi de la grand' voile.

B. — Bateaux à vapeur.

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

Un renforcement du personnel des machines (mécaniciens et chauffeurs) peut être exigé pour les vapeurs dont les appareils à vapeur réclament, en raison de leur importance ou de leur nombre, un surcroît de surveillance et de travail.

Une diminution de l'effectif des mécaniciens et chauffeurs peut être admise pour les remorqueurs qui, aux termes 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, sans préjudice toutefois de l'application des règles de relève, 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.

V. — Si le certificat de bateau mentionne, par application de l'article IV, un effectif inférieur ou supérieur à celui qui

est prévu à l'article III, il doit être fait mention au procès-verbal de visite du bateau, des raisons qui ont motivé la dérogation.

VI. (Article provisoire). — Les prescriptions pour les bateaux de 15 tonnes (300 quintaux) et plus de portée en lourd, sont applicables aux bateaux à moteur. Il est entendu que, pour les bateaux dont le moteur est alimenté par un carburant liquide (huile brute, pétrole, essence, naphte, alcool, etc...) on pourra ne pas exiger un mécanicien spécial pour le service du moteur, si les conditions du secteur du fleuve le permettent et si les dispositifs pour la commande du moteur et du gouvernail peuvent être facilement manœuvrés du poste du conducteur sans que l'attention de celui-ci soit détournée de la marche du bateau. Dans tous les autres cas, et en particulier pour les bateaux à moteur à gazogène, il conviendra de prescrire la conduite du moteur par un mécanicien.

Lorsqu'un mécanicien spécial n'est pas nécessaire et que le service normal du moteur est confié au conducteur il est indispensable que celui-ci soit un homme sûr ayant une connaissance parfaite de la constitution, du fonctionnement et de la conduite du moteur. En outre, un matelot doit être suffisamment au courant de la manœuvre du moteur pour pouvoir, en cas de nécessité, le mettre en action et l'arrêter.

2° Les instructions en vigueur dans les Pays-Bas seront modifiées dans le même sens.

3° Les instructions arrêtées par la présente résolution entreront en vigueur le 1^{er} mars 1929. Il est entendu que le Gouvernement suisse se réserve de ne publier ces instructions qu'après l'adoption par la Commission du texte français du règlement de visite des bateaux.

4° Les Commissaires des Etats riverains sont priés de communiquer à la Commission les actes officiels assurant la publication de ces instructions dans leurs pays respectifs.

5° Les Commissaires des Etats riverains sont priés de faire connaître le plus rapidement possible à la Commission leurs propositions concernant la rédaction définitive de la disposition relative aux bateaux à moteur.

Date de la prochaine session. — La prochaine session commencera le vendredi 5 avril 1929 à 10 h. et se terminera le 24 avril.

Les maçonneries du grand souterrain maritime du Rove.

par CH. SUDHEIMER, ingénieur E. I. L.
(Chef de service des travaux de la tête nord à l'Entreprise
Léon Chagnaud, à Marignane).

(Suite.)¹

Construction des « piédroits » de la voûte. — Comme le font voir les deux coupes indiquées sous fig. 10 et fig. 11 la partie basse des différents anneaux de la voûte, dénommée improprement « piédroits », fut, sur une hauteur variant de 2,20—2,50 m, construite dans les 2 galeries basses, en avance sur les chantiers d'excavation de la galerie de faite (et cheminées) et ceux des abatages d'anneaux. En général, ce travail était poussé en galerie de direction sur plusieurs anneaux consécutifs de 6 m. Après achèvement d'un certain tronçon, variant de 100—200 m de longueur, on en faisait autant en galerie parallèle.

C'est dire déjà que, sur examen des terrains rencontrés par ces deux galeries l'Administration des Ponts et

¹ Voir *Bulletin technique* du 12 janvier 1929, page 2.