

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 54 (1928)
Heft: 11

Artikel: Commission centrale pour la navigation du Rhin
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-41868>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 26.01.2026

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

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.* — *La Psychologie appliquée à l'exploitation rationnelle des Entreprises*, par JULES CALAME, ingénieur à Genève (suite et fin). — *Examen des résultats de l'épreuve du Réservoir de douze mille mètres cubes, au Calvaire sur Lausanne. Essai de charge par remplissage unilatéral*, par A. PARIS, ingénieur, professeur à l'Université de Lausanne (suite). — *Concours pour l'étude et la construction d'un bâtiment scolaire, à Faoug* (suite et fin). — **SOCIÉTÉS :** *Société suisse des ingénieurs et des architectes.* — *Association suisse d'Hygiène et de Technique urbaines et Section suisse de l'Association générale des hygiénistes et techniciens municipaux.* — *Association amicale des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne.* — **BIBLIOGRAPHIE.** — **CARNET DES CONCOURS.** — *Service de placement.*

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

Compte rendu de la première session de 1928.

La Commission centrale pour la Navigation du Rhin s'est réunie à Strasbourg, sous la présidence de M. Jean Gout, Ministre plénipotentiaire, du 17 au 28 avril 1928.

Elle a consacré une grande partie de sa session à la poursuite des travaux de la revision de la Convention de Mannheim en ce qui concerne notamment les questions nautiques et les questions douanières.

Par ailleurs, outre les décisions que la Commission a prises sur des questions d'ordre administratif et intérieur et les quatre 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 :

Modifications au Règlement de police pour la navigation du Rhin concernant les menues embarcations.

Le Règlement de police pour la navigation du Rhin, adopté par la Commission centrale pour la navigation du Rhin le 14 septembre 1912, est modifié comme il suit :

A. Dans l'article premier, numéro 4, alinéa 2, les mots « bateaux sans moyens mécaniques de propulsion de moins de 15 tonnes de portée en lourd (300 quintaux) » sont remplacés par les mots « menues embarcations sans moyens mécaniques de propulsion ».

B. Il est ajouté après l'article premier un article 1 bis ainsi conçu : « On entend dans le présent Règlement par « menues embarcations » les bateaux de moins de 15 tonnes de portée en lourd (300 quintaux) autres que les remorqueurs, notamment les embarcations de sport ».

C. Dans l'article 2, numéro 8, les mots « bateaux de moins de 15 tonnes de portée en lourd (300 quintaux) » sont remplacés par les mots « menues embarcations ».

D. L'article 3, numéro 3, est complété par les deux alinéas suivants : « Sur le secteur du fleuve compris entre le bac de Spijk et l'entrée du port de Carlsruhe, les menues embarcations, à l'exception des canots faisant partie de l'équipement d'un bateau, doivent être munies d'une marque officielle d'identification, délivrée par l'autorité compétente d'un Etat et composée d'une ou plusieurs lettres caractéristiques de cette autorité et d'un numéro. Les lettres et chiffres composant la marque auront au moins 15 cm de haut et seront peints en noir sur fond clair à l'avant des deux bords et d'une manière toujours visible. Ils peuvent également être apposés sur un panneau ou sur un pavillon tendu, de manière à être vus des deux côtés. Le certificat attestant la délivrance de la marque doit se trouver à bord ».

« Seront dispensées de cette marque officielle, 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. Dans ce cas, une carte d'identité munie d'une photographie et attestant que le porteur fait

partie de l'association devra se trouver à bord et le bateau devra porter les marques caractéristiques de l'association. L'agrément accordé à une association sportive pourra toujours être retiré par l'autorité qui l'aura accordé. »

E. L'article 5, numéro 2, est complété par un deuxième alinéa ainsi conçu : « Il est interdit de passer par les intervalles entre les bâtiments formant un convoi sauf lorsque cette manœuvre est nécessaire pour accoster un de ces bâtiments ».

L'article 5, numéro 4, dernier alinéa est complété par la phrase suivante : « Toutefois les menues embarcations n'ont droit au bénéfice des dispositions du présent numéro 4 qu'en cas de danger imminent et il leur est interdit de montrer en dehors de ce cas, les signaux ci-dessus prévus ».

Il est ajouté à l'article 5 un alinéa 5 bis ainsi conçu : « Il est interdit d'accoster un autre bateau en marche ou de s'y accrocher sans l'autorisation expresse et préalable de son conducteur ».

L'article 5, numéro 9, est complété par un alinéa c ainsi conçu : « c) Soit de soumettre à certaines restrictions temporaires la traversée des ponts par les menues embarcations ».

L'article 5, numéro 11, alinéa 1, est complété par la phrase suivante : « Dans ce cas, les conducteurs des menues embarcations devront stopper et s'approcher de l'embarcation du fonctionnaire de police lorsqu'ils en sont requis ».

F. Il est ajouté après l'article 5 un article 5 bis ainsi conçu : « Les menues embarcations, même munies de moyens mécaniques de propulsion, n'ont pas droit à une route déterminée et sont tenues de laisser aux autres bâtiments l'espace qui leur est nécessaire pour continuer leur route et pour manœuvrer. Leurs conducteurs doivent porter toute leur attention à ne pas se mettre dans la route d'un autre bâtiment et ne peuvent pas exiger que l'on s'écarte en leur faveur ».

G. L'article 15, alinéa b, est complété par la phrase suivante : « Les menues embarcations n'ont pas droit au bénéfice de la présente disposition ; ».

Le point-virgule qui suit les mots « ou de la corne d'appel » est remplacé par un point.

H. L'article 16, alinéa b, est complété par la phrase suivante : « Les menues embarcations n'ont pas le droit d'inviter un bac à dégager le chenal en leur faveur ».

J. L'article 18 est complété par un numéro 6 ainsi conçu : « 6. — Les menues embarcations n'ont pas le droit d'exiger l'ouverture d'un pont de bateaux ».

K. Dans l'article 21, numéro 5, alinéa 3, les mots « bateaux d'une portée en lourd inférieure à 15 tonnes (300 quintaux) y compris les canots » sont remplacés par les mots « menues embarcations ».

L. Dans l'article 41, alinéa 2, sont ajoutés après les mots « de tout bateau et radeau descendant » les mots « à l'exception des menues embarcations ». Le dernier alinéa du texte actuel est supprimé.

M. Dans l'article 42, le mot « canots » est remplacé par les mots « menues embarcations sans moyens mécaniques de propulsion ».

Ces dispositions entreront en vigueur le 1^{er} août 1928. Les mesures préparatoires pourront être prises dès avant cette date.

Modification au Règlement de police pour la navigation du Rhin concernant la longueur des câbles de remorque. — La Commission a été saisie d'une proposition tendant à insérer dans le Règlement de police pour la navigation du Rhin une disposition permettant de porter à 200 m, au lieu de 120 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. N'ayant pas toute la documentation nécessaire, elle a décidé de poursuivre l'étude de la question.

Unification de la statistique rhénane. — La Commission décide d'ajourner la question de l'unification de la statistique rhénane jusqu'à la session de printemps de 1929.

Voyage d'exploration de 1924. — La Commission prend acte de la déclaration des Commissaires français que les avant-projets techniques de relèvement des ponts de Strasbourg-Kehl sont actuellement terminés et seront incessamment communiqués aux autorités badoises compétentes.

Voyage d'exploration de 1929. — La Commission décide d'organiser un voyage d'exploration de Mannheim à Bâle dans le courant de l'année 1929. Elle se réserve de fixer dans sa prochaine session les détails de ce voyage.

Plainte de la Compagnie générale pour la navigation du Rhin de Strasbourg relative à des questions d'impôt. — Saisie par la Compagnie Générale pour la navigation du Rhin de certaines questions d'impôt intéressant les compagnies de navigation, la Commission a rappelé aux Gouvernements la nécessité d'éviter toute imposition incompatible soit avec la lettre, soit avec l'esprit de la Convention de Mannheim, et a prié lesdits Gouvernements de prendre, s'il y avait lieu, les dispositions appropriées.

Date de la prochaine session. — La Commission se réunira soit le 6 novembre soit le 4 décembre prochain. La date définitive sera fixée ultérieurement.

La Psychologie appliquée à l'exploitation rationnelle des Entreprises,

par JULES CALAME, ingénieur-conseil à Genève.

(Suite et fin).¹

B. L'ORGANISATION DES ENTREPRISES.

1. L'apprentissage et l'organisation du travail individuel.

Sur les bases qui précèdent, on peut admettre que l'usine ou l'entreprise qui entend former l'apprentissage aura en main, dès le début et à la suite d'un examen psychotechnique suffisant, obtenu des candidats dont les qualités psychologiques répondront à un minimum nécessaire à la formation d'ouvriers qualifiés.

Ces apprentis, il est bon de connaître leurs antécédents et leurs goûts personnels, de les capter dès le début et de les confier à un contremaître choisi sur la base d'un examen psychotechnique et qui soit à même de comprendre le sens et la portée des instructions nouvelles qu'on aura d'abord à lui enseigner.

La question du local de l'apprentissage joue un rôle important : donner à l'apprenti le sens du travail méthodique sans le mettre en butte, par son inexpérience, à la risée des ouvriers anciens.

La question de l'outillage, mis à la disposition de l'apprenti, a aussi toute sa valeur.

Mais c'est surtout l'instruction systématique de l'apprenti qui va jouer le rôle essentiel. Plutôt que de le laisser, des heures... et des mois durant, « apprendre à limer plat » et de constater son inexpérience on peut, par un programme méthodique, montrer le but, graduer la difficulté, trier et

développer les qualités naissantes, éveiller une saine ambition. On n'oubliera pas non plus que les jeunes gens qu'on vient d'embaucher viennent, en général, de sortir de l'école et que les laisser, tout le jour durant, dans la position debout, c'est provoquer une fatigue funeste à tout progrès rapide. Il est d'ailleurs utile d'introduire durant la journée les heures d'enseignement oral et de lecture des dessins qu'on passera assis.

On s'inspirera donc des principes d'une *éducation progressive*, en ne donnant un nom aux outils, aux mécanismes ou aux procédés utilisés que lorsqu'on en aura pu faire comprendre et le sens intime et la valeur. On développera aussi le sentiment de la tâche, en suggérant d'abord que la tâche est possible et en montrant comment, par un progrès méthodique, on arrive à la maîtriser.

La *connaissance des hommes*, que le contremaître devra posséder à un degré avancé, jouera un rôle essentiel dans l'apprentissage, car la provenance même des apprentis et leurs caractères individuels varieront de l'un à l'autre : tel qui court au début s'arrêtera en chemin ; tel autre au contraire prendra son temps, parce que ses dons naturels et son caractère le poussent au travail consciencieux et à la finesse dans l'exécution.

Et quels sont les résultats ? Ceux qui ont été observés en Suisse ont été réjouissants. Dans la maison *Bühler Frères*, à Uzwil, où les apprentis ont été triés, puis éduqués d'après les méthodes de Zurich, les patrons ont fait eux-mêmes la constatation qu'après un temps d'apprentissage sensiblement plus court, les nouveaux apprentis savaient, avec une visible satisfaction au travail, fournir plus vite un travail mieux fait ; la production des nouveaux apprentis a surpassé au bout d'un an de plus de 30 % celle des apprentis de l'ancienne manière.¹

Des résultats encore plus favorables ont été obtenus par des apprentis-maçons éduqués dans le Cours d'apprentissage de l'« Association des Entrepreneurs », de Zurich.

* * *

Il y a enfin toute la question de l'*entraînement*. Quand l'apprenti a appris à ajuster ses outils et à disposer de sa place de travail, il est bon qu'il se rende compte lui-même du temps passé à la réflexion d'abord, puis à la manipulation des objets et à l'usinage. En analysant les opérations successives et en les discutant avec l'apprenti, on arrivera souvent à réduire dans une sensible mesure le temps nécessaire à la manutention et à l'usinage proprement dit.

Ce qui est vrai de l'apprenti l'est aussi, bien que dans une plus faible mesure, de l'ouvrier. Il prétend, dès le début, qu'on ne lui apprendra pas son métier, mais les études de temps, introduites par Taylor, ont assez montré ce qu'il faut en penser. L'essentiel est, ici, d'introduire assez de psychologie dans les modifications apportées pour que l'ouvrier ne soit pas rebuté et de traiter avec suffisamment d'exactitude et d'honnêteté la question des accords et des primes pour qu'il y trouve, en se fatiguant moins et en fournissant plus, son réel avantage.

La question de la *fatigue* se pose particulièrement dans certains travaux qui demandent un effort intense et prolongé. Quand il s'agit de travaux rythmés (forge, battage, damage, etc.) un rythme extérieur, naturel ou provoqué, peut apporter une aide certaine en remplaçant l'effort volontaire par un effort subconscient. Mais l'un des remèdes les plus simples et les plus efficaces est le changement d'occupation qui s'impose dès que le rendement tombe rapidement.

¹ Voir la préface, signée A. Bühler, Uzwil, de la brochure du Dr A. Carrard : *Zur Psychologie des Anlernens und Einübens im Wirtschaftsleben*. Hofer, Zürich 1927.

¹ Voir *Bulletin technique* du 19 mai 1928, page 111.