

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 58 (1932)
Heft: 4

Artikel: Commission centrale pour la navigation du Rhin
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-44816>

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: 08.01.2026

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

BULLETIN TECHNIQUE DE LA SUISSE ROMANDE

Rédaction : H. DEMIERRE et
J. PEITREQUIN, ingénieurs.

Paraisant tous les 15 jours

ORGANE DE PUBLICATION DE LA COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

ORGANE DE L'ASSOCIATION SUISSE DE TECHNIQUE SANITAIRE

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

SOMMAIRE : *Commission centrale pour la navigation du Rhin* (suite et fin). — *Réserve par moteur Diesel-Sulzer des Entreprises électriques fribourgeoises* (suite et fin), par A. WÆBER, ingénieur en chef, à Fribourg. — *Projet de révision des normes suisses du béton et du béton armé*, par A. PARIS, professeur à l'Université de Lausanne. — *Le prix de revient des canalisations d'eau dans les immeubles*. — **CHRONIQUE :** *Les conférences de l'A³, E², I. L. et de la S. V. I. A.* — *Brèves nouvelles de partout et d'ailleurs*. — **BIBLIOGRAPHIE.** — **CARNET DES CONCOURS.** — *Service de Placement*.

Commission centrale pour la navigation du Rhin

Compte rendu de la session de novembre 1931.

(*Suite et fin.*)¹

Règlement de police pour la navigation du Rhin.
(Adaptation de certains articles à la
navigation sur le secteur de Kembs.)

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

A. L'article 22, n° 4 est remplacé par le texte suivant :
« *Entre Bâle et Strasbourg*, la navigation est interdite quand la hauteur des eaux dépasse trois mètres au limnimètre de Bâle actuel. *Entre Strasbourg et Lauterbourg*, la navigation des vapeurs est interdite quand la hauteur des eaux dépasse cinq mètres à l'échelle de Strasbourg. *Entre Lauterbourg et Maxau*, la navigation des vapeurs est interdite dès que le niveau des eaux atteint ou dépasse sept mètres à l'échelle de Maxau (cote indiquée à la colonne III mentionnée aux numéros 2 et 3 ci-après). »

B. A la suite de l'article 26 sont insérées les dispositions suivantes :

« 11. Dispositions spéciales à la navigation sur le canal latéral au Rhin (section de Huningue à Kembs).

Article 26 bis.

1. Dans le canal de Kembs, à l'amont du garage amont des écluses, les bateaux et radeaux doivent se tenir à l'intérieur du chenal balisé. 2. Il est interdit aux bateaux et radeaux descendants de franchir à l'amont du barrage de Kembs la limite marquée sur chaque rive, de jour par un pavillon bleu et blanc et de nuit par deux feux verts superposés. Il est interdit à tout bateau ou radeau de pénétrer dans la dérivation de l'usine de Kembs dont les limites à l'amont et à l'aval sont marquées de la même façon qu'il est dit à l'alinéa précédent. 3. Sauf en cas de force majeure, il est interdit dans le canal de Kembs de virer en dehors du canal de fuite provisoire et du bassin de virage situé à l'amont du garage amont des écluses.

Article 26 ter.

1. Le droit de priorité de passage aux écluses s'exerce suivant l'ordre d'arrivée dans les garages, sous réserve des exceptions prévues ci-après. Dans des circonstances exceptionnelles, certains bateaux, notamment les bateaux destinés à des services publics, les bateaux chargés de matières dangereuses ou susceptibles de s'avancer rapidement en cours de route, les bateaux sur lesquels des maladies infectieuses se seraient déclarées, ainsi que les bateaux de sauvetage et le matériel flottant de secours peuvent, s'ils sont munis d'une attestation spéciale des autorités de police compétentes, béné-

ficiant du droit de priorité de passage aux écluses. 2. Les convois, bateaux isolés et radeaux doivent, à l'approche des garages, ralentir leur marche et signaler leur arrivée par un signal sonore. Ils sont tenus de stopper dans les garages en deçà des limites indiquées par les poteaux d'arrêt. S'ils veulent continuer leur route, ils doivent hisser de jour un pavillon rouge, de nuit un feu rouge ; ils sont alors tenus de se conformer aux indications qui leur sont données par les préposés au service des écluses pour l'approche et le passage des écluses. S'ils ne veulent ou ne peuvent continuer leur route, ils doivent se garer aux emplacements qui leur sont fixés par ces préposés. 3. L'autorisation d'entrer dans une écluse est signalée de jour par un panneau vert, de nuit par un feu vert ; l'entrée doit avoir lieu aussitôt le signal donné. 4. Dans les écluses, les bateaux et radeaux doivent se tenir entre les limites indiquées sur les bajoyers ; pour l'amarrage et les déplacements, on ne doit utiliser que les croisillons et les bollards ; pendant le remplissage ou la vidange du sas, les bateaux et radeaux doivent être amarrés et la manœuvre des amarres assurée de telle façon qu'il ne se produise aucun choc sur les bajoyers et sur les portes ; l'emploi de défenses est obligatoire ; l'utilisation de gaffes ferrées est interdite ; pendant le séjour des bateaux dans les écluses, les machines doivent être arrêtées. 5. L'autorisation de sortir des écluses est signalée de jour par un panneau rouge, de nuit par un feu rouge ; le sortie doit avoir lieu aussitôt le signal donné. 6. Les préposés au service des écluses indiquent si les bateaux et radeaux peuvent entrer dans les écluses ou en sortir par leur propres moyens ou s'ils doivent utiliser les cabestans. Ceux-ci sont mis à la disposition des conducteurs des bateaux et radeaux et manœuvrés conformément à leurs indications. 7. A la sortie des écluses, les bateaux et radeaux qui ne continuent pas immédiatement leur route doivent se garer aux emplacements qui leur sont fixés par les préposés au service des écluses. 8. Les menues embarcations n'ont pas le droit d'exiger l'éclusage. »

C. L'article 27 est complété par un n° 7 ainsi conçu :

« 7. Sur le canal latéral au Rhin (section de Huningue à Kembs), les bateaux et radeaux ne peuvent, sauf en cas de force majeure, stationner ou accoster en dehors des garages des écluses et du canal de fuite provisoire. A l'amont du garage amont des écluses, le mouillage d'ancres est interdit à l'extérieur du chenal balisé. »

D. L'article 32, n° 2 est remplacé par le texte suivant :

« La largeur des radeaux ne doit pas dépasser : 20 m sur le canal latéral au Rhin (section de Huningue à Kembs) ; 63 m entre Mannheim et Millingen ; 47 m en aval de Millingen. »

La longueur des radeaux, non compris les gouvernails, ne doit pas dépasser 220 m, sauf sur le canal latéral au Rhin (section de Huningue à Kembs), où elle ne doit pas dépasser 160 m. »

H. — Ces dispositions entreront en vigueur à la date d'ouverture à la navigation du canal de Kembs. Un avis à la batellerie déterminera les dispositions spéciales applicables pendant la période précédant la mise en remous.

¹ Voir *Bulletin technique* du 6 février 1932, page 25.

III. — Les Commissaires des Etats intéressés sont priés de demander à leurs Gouvernements de publier les dispositions ci-dessus avant le 1^{er} mars 1932 et de communiquer à la Commission les actes officiels assurant cette publication dans leurs pays respectifs.

IV. — Les Commissaires des Etats intéressés sont priés de demander à leurs Gouvernements d'indiquer en temps utile l'échelle qui remplacera celle de Bâle et la cote à celle-ci qui correspond à la cote de trois mètres du limnimètre de Bâle actuel.

*Règlement de police pour la navigation du Rhin.
(Modification de l'article 41.)*

I. — L'article 41 du Règlement de police pour la navigation du Rhin est modifié comme il suit :

Avertisseurs.

Article 41. — Des postes d'avertisseurs sont établis sur le secteur *entre Bingen et St-Goar*. Les avertisseurs signalent aux bâtiments montants l'approche des bâtiments ou des radeaux avalants. Des avis publiés par les autorités compétentes font connaître la position des postes d'avertisseurs ainsi que la forme et la signification des signaux employés par les avertisseurs.

Dispositions spéciales relatives à la navigation sur le secteur du Bingerloch.

1. Dix minutes avant d'entreprendre la descente, les conducteurs des bâtiments ou des radeaux descendant depuis Bingen ou depuis le chenal de rive droite à la hauteur de Rudesheim, doivent signaler leur intention à l'avertisseur du Mäuseturm, en hissant un pavillon blanc à mi-mât. S'ils sont contraints d'utiliser le chenal du Bingerloch, ils doivent ajouter au pavillon blanc un pavillon rouge.

Ces bâtiments ou radeaux ne sont autorisés à partir ou à continuer leur route que sur signal donné par l'avertisseur du Mäuseturm. A cet effet, l'avertisseur du Mäuseturm donnera l'autorisation de passer par le deuxième chenal en hissant :

un ballon rouge, à l'approche d'un bâtiment isolé avalant,
un ballon blanc, à l'approche d'un convoi avalant,
un ballon rouge et un ballon blanc, à l'approche d'un radeau dérivant.

Pour le chenal du Bingerloch, les ballons sont remplacés par des pavillons de même couleur. 2. A la remonte vers le chenal du Bingerloch ou vers le deuxième chenal, les bâtiments ou les convois ne sont pas autorisés à dépasser le

km 29,4, tant que, sur le balcon du Mäuseturm, est hissé :

- a) pour le chenal du Bingerloch, un pavillon rouge avec un champ central carré de couleur blanche ;
- b) pour le deuxième chenal, un ballon rouge et blanc.

Les bâtiments ou convois en attente à l'aval du km 29,4 sont tenus de se ranger de manière à laisser le chenal libre pour la navigation descendante.

Disposition spéciale pour l'accostage à St-Goar.

Les vapeurs à passagers, qui veulent accoster à St-Goar, doivent annoncer cette intention à l'avertisseur placé sur la « Bank », au km 53,41, en montrant un pavillon rouge et blanc.

II. — Ces modifications entreront en vigueur le 1^{er} mars 1932.

III. — Les Commissaires des Etats riverains sont priés de communiquer à la Commission les actes officiels assurant la publication de cette disposition dans leurs pays respectifs.

Unification du droit fluvial.

Le Comité de droit fluvial se réunira dans le courant de l'année 1932, sous la présidence de M. Carlo Rossetti, ministre plénipotentiaire, pour étudier les questions suivantes : 1. Assistance et sauvetage. 2. Saisie conservatoire. 3. Compétence civile en matière d'abordage.

Date de la prochaine session.

La prochaine session commencera le mardi 12 avril 1932, à 16 h. 30.

Réserve par moteur Diesel-Sulzer, des Entreprises électriques fribourgeoises

par A. WÆBER, Ingénieur en chef, à Fribourg.

(Suite et fin.)¹

On sait que le refroidissement des pistons dans les moteurs à double effet est un problème tout particulier. Dans les moteurs Sulzer, l'eau de refroidissement arrive à la partie inférieure de la tige de piston, monte dans la

¹ Voir *Bulletin technique* du 6 février 1932, page 26.

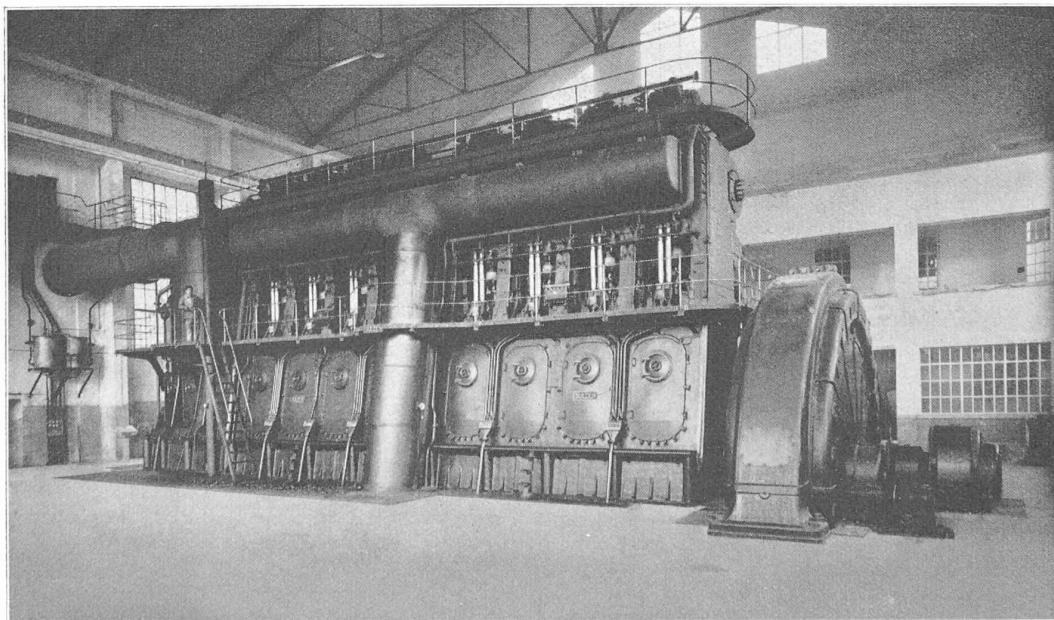


Fig. 10. — Vue d'ensemble du moteur Diesel-Sulzer de 11 000 ch, en place.