

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 59 (1933)  
**Heft:** 15

## Inhaltsverzeichnis

### 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:** 01.10.2025

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

# BULLETIN TECHNIQUE

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

## DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les 15 jours

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

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

SOMMAIRE : *Commission centrale pour la navigation du Rhin (suite et fin).* — *Le nouvel immeuble de la Société Romande d'Electricité.* — *Travaux de dragage avec pompe centrifuge à amorçage automatique,* par M. U. R. RUEGGER, D<sup>r</sup> ès sc. tech. — *La dilatation de l'espace et la fuite des nébuleuses.* — *Extrait du rapport de gestion, pour l'année 1932, du Service fédéral des eaux.* — CHRONIQUE. — *Le « bloc » des associations techniques allemandes.* — SOCIÉTÉS : *Société suisse des ingénieurs et des architectes.* — *Service technique suisse de placement.* — BIBLIOGRAPHIE. — CARNET DES CONCOURS.

Ce numéro contient 16 pages de texte.

## Commission centrale pour la navigation du Rhin

Compte rendu  
sur l'activité de la Commission en 1932.

(Suite et fin.)<sup>1</sup>

### Questions nautiques.

*Règlement relatif à la délivrance des patentes de batelier.* — La Commission a procédé, en 1932, à une modification du règlement relatif à la délivrance des patentes de batelier en vue de faciliter aux bateliers de chalands munis de moteurs auxiliaires l'obtention d'une patente de batelier.

En vertu des dispositions nouvelles, les chalands à moteur auxiliaire sont rangés dans la même catégorie que les bâtiments non munis de moyens mécaniques de propulsion.

Il en résulte que désormais les bateliers désireux de pouvoir conduire de tels chalands ne sont plus soumis aux conditions plus rigoureuses d'âge et de pratique requises des titulaires de patentes de bateaux munis de moyens mécaniques de propulsion.

Le texte de l'article premier du règlement relatif à la délivrance des patentes de batelier du Rhin ainsi que le modèle de patente annexé audit règlement ont été modifiés dans ce sens.

En outre, l'article premier a été complété par un alinéa précisant ce qu'il faut entendre par chalands à moteur auxiliaire. Ce sont des bateaux à moteur qui ne sont pas utilisés pour le remorquage ou affectés professionnellement au transport des voyageurs et dont les dispositifs pour la commande du moteur peuvent être manœuvrés du poste du conducteur, pourvu que le moteur ne soit employé que pour augmenter la dirigeabilité du bateau ou pour effectuer de petits déplacements.

L'art. 4 a été complété par un alinéa prescrivant que les patentes délivrées avant le 1<sup>er</sup> août 1932 pour la conduite d'un bâtiment non muni de moyens mécaniques de propulsion sont également valables pour la conduite d'un chaland à moteur auxiliaire. Ces modifications sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> août 1932.

*Règlement de police pour la navigation du Rhin.* — N° 71 *Conduite à tenir en temps de hautes eaux (art. 22, N° 1).* — Comme il était mentionné dans le compte rendu précédent, le niveau de 5 m au limnimètre de Strasbourg, prévu à l'art. 22, N° 1, avait été remplacé par un niveau équivalent au niveau de 3 m au limnimètre de Bâle ; toutefois, comme ce limnimètre sera affecté par le remous du barrage de Kembs, un autre limnimètre devait lui être substitué.

La Commission a procédé, dans sa deuxième session de 1932, à cette substitution et a décidé, étant donnée la longueur du secteur Bâle-Strasbourg et les variations de régime qui peuvent en résulter, d'adopter deux échelles, à savoir : celle de Rheinfelden pour la section comprise entre Bâle

et Neuenburg et celle de Brisach pour la section comprise entre Neuenburg et Strasbourg. En conséquence, la première phrase de l'art. 22, N° 1 a été modifiée comme il suit :

« Entre Bâle et Neuenburg, la navigation est interdite quand la hauteur des eaux dépasse 4 m 65 à l'échelle de Rheinfelden. Entre Neuenburg et Strasbourg, la navigation est interdite quand la hauteur des eaux dépasse 4 m 20 à l'échelle de Brisach. »

Cette modification est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1933.

*Règlement de police pour la navigation du Rhin.* — *Largeur et longueur des radeaux (art. 32, § 2).* — En raison des travaux de régularisation du Neder-Rijn, la largeur du lit mineur est réduite à 100 m en aval de l'embranchement de l'Yssel. En conséquence, la largeur et la longueur des radeaux ont dû être diminuées sur la section comprise entre le point de séparation du Neder-Rijn et de l'Yssel de Gueldre, d'une part, et Vreeswijk, d'autre part. Sur cette section, la largeur a été réduite de 47 m à 28 m et la longueur de 220 m à 160 m. L'art. 32, § 2 a été modifié en conséquence. Cette modification doit entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 1933.

*Minimum d'équipage des bateaux rhénans.* — La Commission a pris acte, dans sa première session, des dérogations accordées, en 1931, au minimum d'équipage réglementaire des bateaux du Rhin.

### Questions économiques.

*Régime douanier du Canal de Kembs.* — Le compte rendu précédent mentionnait que le règlement qui mettrait en application les mesures relatives au régime douanier du Canal de Kembs, prévues dans une note de la Délégation française dont la Commission avait pris acte en réservant toute question de principe, ainsi que les accords éventuels entre administrations douanières sur cet objet seraient communiqués, dans le plus bref délai possible, à la Commission.

La Commission a pris connaissance, dans sa première session de 1932, du Règlement concerté entre les administrations douanières française et suisse pour fixer le régime douanier du Canal, en exécution de cette résolution.

La Commission n'a pas fait d'objections à la mise en vigueur de ce règlement, toute question de principe et de droit étant réservée. Chacune des Délégations pourra revenir sur la question à la lumière de l'expérience et il est entendu que si les besoins de la navigation rendent nécessaire l'extension de ce régime à des bateaux provenant d'autres ports que Bâle, les administrations douanières compétentes se mettront d'accord sur un règlement approprié. Les dispositions concertées comportent en substance ce qui suit : Tout batelier naviguant sur le Canal de Kembs doit se prêter à la formalité du visa sans frais, visa qui sera apposé immédiatement à la suite du dernier article du chargement, de façon à empêcher toute adjonction ultérieure. A la descente, le visa sera apposé par la douane suisse de Bâle et à la remonte par la douane française à l'écluse de Kembs. La douane française ne procède à aucune vérification du chargement, ni à aucune visite des voyageurs ou des bagages et son intervention ne peut

<sup>1</sup> Voir *Bulletin Technique* du 8 juillet 1933, page 165.