Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 51 (1925)
Heft: 26

Artikel: Commission centrale pour la navigation du Rhin
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-39552

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: 11.12.2025

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

51e année 19 décembre 1925 N° 26

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. — Pont roulant de 120 tonnes*, par M. Maurice Favre, ingénieur aux Ateliers de constructions mécaniques de Vevey. — *Tuyaux et conduites en bois. — Concours pour l'étude d'un hospice orthopédique de la Suisse romande à édifier à Lausanne* (suite et fin). — *Dispositif pour débarrasser de la glace et des corps flottants les grilles des turbines verticales dans des installations à grand débit. — Ciment et cinéma.* — Bibliographie. — *Service de placement. — Avis aux abonnés.*

Commission centrale pour la navigation du Rhin.

La Commission centrale pour la navigation du Rhin attire l'attention des justiciables sur les dispositions de l'article 37 de la Convention de Mannheim régissant la procédure applicable au cas d'appel des décisions des Tribunaux pour la navigation du Rhin.

Aux termes de cet article, si l'appel doit être porté devant la Commission centrale, il sera signifié *au tribunal qui aura rendu le jugement de première instance*, dans les dix jours à partir de la notification de ce jugement légalement faite suivant les formes adoptées dans chaque Etat. Cette signification sera accompagnée d'un exposé sommaire des griefs et de la déclaration expresse que l'on entend recourir à la décision de la Commission centrale. Elle sera faite également à la partie adverse au domicile élu en première instance, ou, à défaut d'élection de domicile, également au tribunal. La signification au tribunal aura lieu d'après le mode indiqué par les lois du pays.

Dans les quatre semaines à dater du jour de la signification de l'acte d'appel, l'appelant remettra *au tribunal qui aura rendu le premier jugement* un mémoire exposant les motifs de son recours en seconde instance. Le tribunal donnera communication de ce mémoire à la partie adverse, qui sera tenue d'y répondre dans le délai qui lui sera fixé à cette fin. Le tout ensemble avec les pièces de la procédure de première instance sera transmis à la Commission centrale à Strasbourg.

Faute par l'appelant de se conformer aux formalités prescrites par le présent article, l'appel sera considéré comme non avenu.

Strasbourg, le 27 novembre 1925.

Pont roulant de 120 tonnes,

par M. Maurice FAVRE, ingénieur
aux ateliers de Constructions mécaniques de Vevey.

L'électrification du réseau des chemins de fer fédéraux a nécessité, entre autres, l'adjonction de nouveaux moyens d'entretien et de réparation des nouvelles locomotives aux ateliers de réparation affectés aux trois arrondissements.

Les *Ateliers d'Yverdon* sont les derniers en date à avoir subi les modifications et agrandissements prévus au programme de l'électrification accélérée. Ces ouvrages comportent, en particulier, un bâtiment destiné à recevoir les locomotives électriques en réparation ou en revision et dont l'engin principal est constitué par un pont roulant électrique pour le levage et le transport des locomotives et de leurs organes.

Nous nous proposons de décrire ici cet appareil, intéressant à plus d'un point de vue, et dont l'étude et l'exécution ont été confiés par la Direction du Ier arrondissement des C. F. F. aux *Ateliers de Constructions Mécaniques de Vevey.*

Généralités

Le pont roulant, représenté sur la fig. 1 est construit pour lever des locomotives à une hauteur telle que la machine puisse passer au-dessus de celles en réparation dans l'atelier. Afin de réduire la hauteur du bâtiment à la cote strictement nécessaire, la charpente du pont est établie de manière que les locomotives atteignent l'extrémité supérieure de leur course en passant entre les poutres principales ; ce fait explique la largeur relativement grande du pont.

Les locomotives sont prises par deux chariots-treuils jumeaux ; chacun de ceux-ci est muni à cet effet d'une traverse aux extrémités de laquelle sont attachés les crochets de levage.

De chaque côté des poutres principales le pont porte une voie de roulement pour un treuil auxiliaire destiné au levage des petites charges.

Les caractéristiques principales du pont roulant sont les suivantes :

Charge utile à lever par les deux treuils principaux	120 T.
» » » » » chaque treuil auxiliaire .	8 T.
Portée du pont entre axes des rails	25 m.
Hauteur de levage des locomotives env.	7 m.
» » » des charges isolées env. . .	10 m.
» » » des treuils auxiliaires . . .	7,6 m.

Vitesses maximales :

Treuils principaux, pour charges de 0 à 15 T.	3 m/min.
» » » » de 15 à 60 T.	2 »
» auxiliaires	8 »
Translation des treuils principaux	15 »
» » » auxiliaires	30 »
» du pont avec faibles charges . .	52,5 »
» » » grandes » . .	35,— »