Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 53 (1927)
Heft: 12

Artikel: Commission centrale pour la navigation du Rhin
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-41062

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: 30.11.2025

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

53e année 4 juin 1927 N° 12

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.* — *Quelques particularités des ouvrages et installations de l'Usine de Chancy-Pougny*, par P. Perrochet, Ingénieur, Directeur de la Banque suisse des chemins de fer, à Bâle (suite). — *La gare de Cornavin, à Genève.* — Divers : *Congrès du moteur à explosion.* — *Association suisse des ingénieurs-conseils.* — Bibliographie. — *Service de placement.*

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

COMPTE RENDU DU BUREAU AU SUJET DE L'ACTIVITÉ DE LA COMMISSION CENTRALE EN 1926.

La Commission centrale pour la Navigation du Rhin a tenu, au cours de l'année 1926, deux sessions, la première en avril et la deuxième en novembre.

Composition de la Commission. — La composition a subi, au cours de l'année, le changement suivant : M. *Berninger* ayant donné sa démission, a été remplacé par M. *Herrenschmidt.* En conséquence, à la fin de l'année 1926, la Commission centrale était constituée comme suit :

Président : M. Jean *Gout.*

Empire et Etats Allemands : MM. les Commissaires *Seeliger* (représentant spécialement la Bavière) ; *Peters* (représentant spécialement la Prusse) ; *Fuchs* (représentant spécialement la Bade) ; *Kranzbühler* (représentant spécialement la Hesse) ; M. le Commissaire-Adjoint *Greuling.*

Belgique : MM. les Commissaires *Brunet* et *de Visscher.*

France : MM. les Commissaires *Mahieu, Silvain Dreyfus, Fromageot, Herrenschmidt.*

Grande-Bretagne : MM. les Commissaires *Baldwin*, Sir Cecil *Hurst.*

Italie : MM. les Commissaires *Rossetti* ; *Sinigalia.*

Pays-Bas : MM. les Commissaires Jonkheer van *Eysinga ; Kröller ; Schlingemann.*

Suisse : MM. les Commissaires *Herold ; J. Vallotton.*

Le Secrétariat est composé comme suit : Secrétaire Général : M. *Hostie* (Belge) ; Secrétaire-général Adjoint : M. *Chargueraud-Hartmann* (Français). Membres du Secrétariat : M. *de l'Espinasse* (Néerlandais) ; M. *Gerlach* (Allemand).

Les inspecteurs de la navigation sont : pour le secteur suisse : M. *Moor*, ingénieur cantonal à Bâle ; pour le secteur IA : M. *Peltier*, ingénieur des ponts et chaussées à Strasbourg ; pour le secteur IB : M. l'Oberbaurat *Baer*, à Mannheim ; pour le secteur II : M. l'Oberbaurat *Häusel*, à Mayence ; pour le secteur III : M. l'Oberbaurat *Degener*, à Coblence ; pour le secteur IV : M. le Jonkheer *Dittlinger*, à La Haye.

Révision de la Convention de Mannheim. — Les travaux de la revision, qui se sont poursuivis au cours des deux sessions de l'année, ont porté exclusivement sur la matière des Douanes. La Commission a confié à un comité spécial le soin de préparer l'étude de cette matière. Ce Comité est composé comme suit :

Président : M. *Baldwin*, Commissaire de Grande-Bretagne ; membres pour l'Empire et les Etats allemands : M. *Zweck ;* pour la Belgique : M. van der *Cruyssen ;* pour la France : M. *Steil ;* pour les Pays-Bas : M. *Meyers ;* pour la Suisse : M. *Häusermann.*

Le Comité a commencé ses travaux à Strasbourg au printemps de 1924. Après une interruption de deux ans, due à diverses circonstances, le Comité a repris ses travaux en 1926 et les a activement poussés, s'étant réuni quatre fois au cours de l'année écoulée. Il a siégé en mars à Cologne et en avril à Strasbourg. En septembre il a visité les principaux postes de douanes et entrepôts francs intéressant la navigation rhénane d'Anvers à Bâle, en passant par Rotterdam et Amsterdam, et il a entendu les observations des usagers. Enfin il s'est réuni une dernière fois à Strasbourg au mois de novembre.

Relations avec d'autres organismes internationaux. — La Commission a continué à suivre les travaux de la Commission consultative et technique des communications et du transit de la Société des Nations.

Rapport Hines.

a) *Concurrence des chemins de fer.* — Dans le courant du mois de janvier 1926, la Sous-Commission de navigation intérieure de la Commission consultative et technique jugea qu'il y avait lieu de constituer pour l'étude approfondie de cette question un Comité mixte dont la composition devait être fixée d'accord entre les Présidents des deux sous-commissions intéressées. A la session d'avril 1926 de la Commission centrale il fut décidé, à la demande d'une délégation, que la question ne serait pas examinée immédiatement, ainsi qu'il avait été prévu dans la session d'hiver de 1925, mais qu'elle serait tenue à l'ordre du jour de chaque session pour être examinée lorsque l'état d'avancement des travaux du Comité mixte, visé ci-dessus, rendrait cet examen opportun. A la neuvième session de la Commission consultative et technique (juillet 1926) il fut constaté que les deux sous-commissions intéressées (Navigation intérieure et voies ferrées) s'étaient mises d'accord pour constituer le Comité mixte. Ce dernier, composé de MM. Heckscher (président), Eberhardt et Dillon, se réunit pour la première fois à Genève le 30 septembre 1926 et décida de commencer par recueillir une documentation aussi complète que possible. A la session de novembre, la Commission centrale constata que l'état des travaux du Comité ne lui permettait pas encore de statuer en connaissance de cause.

b) *Surtaxe française.* — Ici encore, contrairement à ce qui avait été antérieurement prévu, le fond n'a pas été abordé au cours de l'année. La sous-commission de navigation intérieure de son côté (janvier 1926) a décidé de recueillir préalablement l'avis de la Commission Centrale sur cette partie du Rapport Hines.

c) *Plombs de douane — « Begleitschein » et « Vrachtlijst ».* — Il fut constaté, au cours de la session d'avril 1926, que ces questions rentraient absolument dans le cadre des travaux de la revision et qu'il y avait lieu de les examiner à la lumière des travaux de la sous-commission des affaires douanières (voir ci-dessus).

Droit privé de la navigation fluviale. — Le Comité chargé par la sous-commission de navigation intérieure de la Commission consultative et technique d'étudier les possibilités d'une extension européenne de l'unification en ces matières a tenu, au cours de 1926, deux réunions : la première à Strasbourg, au siège de la Commission centrale, et la seconde à Hambourg. La liaison entre cet organisme et le Comité

parallèle de la Commission centrale a été assurée par la présence de M. le Commissaire Rossetti, président du comité de la Commission centrale. Prenant pour base les travaux de ce dernier Comité, le Comité de la Société des Nations a décidé de porter tout d'abord son attention sur les problèmes de la nationalité, de l'immatriculation, de la propriété, des hypothèques, des privilèges et de l'abordage. Des questionnaires destinés à élargir la documentation en la faisant porter sur l'ensemble des législations européennes ont été envoyés. En outre, des rapports préparatoires ont été présentés sur toutes ces questions et la première, celle de la nationalité, a fait l'objet d'une discussion approfondie. Enfin, le Comité, avec l'autorisation de la sous-commission de navigation intérieure, a décidé de s'occuper également, en collaboration avec le Bureau International du Travail, du vaste domaine de la législation sociale, mais uniquement dans le cadre de sa mission générale, c'est-à-dire du point de vue des conflits de lois et des possibilités d'unification. Un questionnaire détaillé a, en conséquence, également été élaboré pour ces matières pour lesquelles la documentation sera recueillie par le Bureau International du Travail.

Jaugeage. — Les résultats de la Conférence européenne ont fait l'objet d'un examen de la part du Comité de jaugeage de la Commission centrale, lequel s'est réuni, à cet effet, à Paris, en mars 1926 et a adressé un rapport à la Commission. A la suite de l'examen de ce rapport, au cours de la session plénière d'avril, la Commission centrale a été amenée à s'adresser à la Société des Nations pour faire reporter du 1er octobre 1926 au 1er octobre 1927 la date à laquelle, sauf exceptions prévues dans la Convention même, les certificats nouveaux devront, pour être internationalement reconnus, cesser d'être établis suivant les anciennes méthodes. Cette suggestion, dictée par des nécessités pratiques, a provoqué, de la part du Secrétaire général de la Société des Nations, un échange de notes avec les Etats signataires. Ceux-ci se sont trouvés d'accord pour adopter la modification.

Un second point qui devait retenir l'attention de la Commission centrale était le sort de la Convention de jaugeage conclue à Bruxelles en 1898 entre les Etats riverains du Rhin et des voies d'eau communiquant avec le Rhin, Convention à laquelle la Commission Centrale désirait voir associer la Suisse et qui se trouvait désormais dominée par la Convention européenne. Il importait, afin de maintenir l'unité de régime dans les régions rhénanes, de se préoccuper des conditions dans lesquelles s'effectuerait le passage du régime établi par l'ancienne Convention au régime conventionnel nouveau. La Commission centrale décida d'attirer l'attention des Etats intéressés sur les avantages que présenterait la ratification simultanée de la Convention de Paris par l'Allemagne, la Belgique, la France, les Pays-Bas et la Suisse, ainsi que la promulgation simultanée, dans ces pays, des dispositions administratives nécessaires à sa mise en application. S'appuyant sur cette suggestion, le Gouvernement belge a pris l'initiative de provoquer la signature de deux déclarations relatives, l'une à la reconnaissance, pendant un délai de cinq ans, des certificats délivrés par la Suisse comme équivalents à ceux délivrés en exécution de la Convention de Bruxelles, l'autre, à la ratification simultanée, par les cinq Etats, de la Convention du 27 novembre 1925, et à l'abrogation de celle du 4 février 1898.

Enfin, il importait de se préoccuper du sort des règlements techniques que la Commission centrale avait adoptés pour le Rhin en exécution de la Convention de 1898. Il fut décidé :

1. que ces règlements, ainsi que les règlements analogues aux règlements de la Commission édictés par certains des Etats intéressés, cesseraient d'être en vigueur, en ce qui concerne les bateaux naviguant sur le Rhin, six mois après l'entrée en vigueur de la Convention de Paris dans les Pays susnommés et que l'Annexe à la Convention de Paris qui, du point de vue technique, paraît se suffire à elle-même, se substituerait, au même moment, aux textes actuels.

2. que les Etats arrêteront, indépendamment des dispositions administratives, les instructions techniques nécessaires pour en assurer la bonne application, dispositions et instructions à communiquer en temps utile à la Commission centrale.

(A suivre.)

Quelques particularités des ouvrages et installations de l'Usine de Chancy-Pougny

par P. PERROCHET, Ingénieur, Directeur de la Banque suisse des chemins de fer, à Bâle.

(Suite.)[1]

Bâtiment de l'usine, fondations des groupes, canal de fuite.

Grâce au choix de turbines à gros débit pouvant atteindre 100 m³/sec par unité, et à leur disposition à axe vertical, le bâtiment des machines ne mesure que 92 m de longueur sur 17,3 m de largeur (14,5 m intérieurement). Ces dimensions sont sensiblement plus réduites que celles d'usines similaires construites pour une puissance totale du même ordre de grandeur.

On remarquera dans la coupe en travers de l'usine[2] (fig. 3) que le plancher supérieur (cote 348,55) est réservé au service des alternateurs, à l'exclusion de tous les appareils de commande et de réglage des turbines qui sont placés dans le couloir longitudinal aval de l'usine, situé en contre-bas (cote 344,60). Dans la partie gauche du bâtiment, on a réservé un espace correspondant aux dimensions d'un groupe, pouvant être utilisé pour y déposer les pièces de machines lors des démontages éventuels pour réparation.

Les deux ponts roulants de 50 tonnes chacun sont utilisables, aussi bien pour le démontage des groupes électrogènes principaux que pour celui des régulateurs des turbines. Par des trappes, les crochets des ponts roulants peuvent atteindre, non seulement le groupe des services auxiliaires dont l'alternateur est à l'étage 344,60, et la turbine à l'étage 341,0, mais aussi les deux groupes moto-pompes de 20 chevaux chacun, assurant l'évacuation dans le canal de fuite des eaux d'infiltration. Les deux ponts conjugués soulèvent la partie tournante d'un groupe principal dont le poids est voisin de 100 tonnes.

Les fondations des machines, les bâches spirales et les tuyaux d'aspiration des turbines sont en béton armé. Les fers d'armature du béton représentent un poids de 250 tonnes pour le barrage et la passerelle-écran, et de 520 tonnes pour l'usine seule. Ce poids eût été plus considérable s'il n'avait pas été possible de subdiviser par des cloisons les orifices d'entrée des bâches spirales et ceux de sortie des tuyaux d'aspiration. On se rendra compte de l'influence de ces cloisons en considérant que les bâches d'entrée mesurent 7,7 m de hauteur et 12,5 m de largeur et les orifices de sortie, 12 m de largeur sur 5,40 m de hauteur.

Les murs en élévation du bâtiment des machines sont en béton au dosage de 180 kg de ciment Portland par m³. La toiture est métallique, avec couverture en tuiles ; le plafond est constitué par une ossature métallique, suspendue aux fermes, formant des caissons

[1] Voir *Bulletin technique* du 21 mai 1927, page 129.

[2] Reproduite dans notre dernier numéro. *Réd.*