

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 54 (1928)
Heft: 12

Artikel: Commission centrale pour la navigation du Rhin
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-41871>

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.: 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. — L'usine de Broc et son bassin d'accumulation (lac de Montsalvens) (suite). — Au sujet des groupes hydro-électriques à axe vertical ou horizontal. — Concours d'idées pour l'établissement du plan d'avenir de la Ville de Sion. — Comparaison entre les prix de transport par chemin de fer et par voies navigables, par CHARLES BOREL, ingénieur, à Genève. — Les applications domestiques et agricoles de l'énergie électrique. — SOCIÉTÉS : Société suisse des ingénieurs et des architectes. — Groupe genevois de la G. e. P. — CARNET DES CONCOURS : Grande Salle à Nyon. — Service de placement.*

Ce numéro contient 16 pages de texte.

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

Compte rendu sur son activité en 1927.

La Commission centrale pour la navigation du Rhin a tenu, au cours de l'année 1927, deux sessions, la première en mars-avril et la deuxième en novembre.

Composition de la Commission. — La composition a subi, au cours de l'année, les changements suivants : M. de Vischer a été remplacé par M. de Ruelle. Sir Cecil Hurst a donné sa démission. En conséquence, à la fin de l'année 1927, la Commission centrale était constituée comme suit :

Président : M. Jean Gout.

Empire et Etats allemands. MM. les commissaires : Seeliger (représentant spécialement la Hesse), Peters (représentant spécialement la Prusse), Fuchs (représentant spécialement la Bade), Greuling (représentant spécialement la Bavière) ; M. le commissaire-adjoint : Kranzbühler. — *Belgique.* MM. les commissaires : Brunet, de Ruelle. — *France.* MM. les commissaires : Mahieu, Silvain Dreyfus, Fromageot, Herrenschmidt. — *Grande-Bretagne.* M. le commissaire : Baldwin. — *Italie.* MM. les commissaires : Rossetti, Sinigaglia. — *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. Charguéraud-Hartmann (français). — Membres du Secrétariat : M. de l'Espinasse (néerlandais), M. Gerlach (allemand). — Secrétaire-archiviste : M. Corthésy (suisse).

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.¹ ; pour le secteur IV : M. le Jonkheer Dittlinger, à La Haye.

Revision de la convention de Mannheim. — Les travaux de la revision, qui se sont poursuivis au cours des deux sessions de l'année, ont porté sur les matières du transit et des douanes. Le Comité spécial chargé de préparer l'étude de cette dernière matière et dont la composition ne s'est pas modifiée au cours de l'année, a continué à assister la Commission centrale dans l'élaboration des textes de première lecture.

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.

3^e conférence générale des communications et du transit. — La Commission centrale a été représentée « ad audiendum »

à la 3^e Conférence générale des communications et du transit qui s'est tenue à Genève, en août-septembre 1927.

Rapport Hines. — a) Concurrence des chemins de fer : Le Comité mixte dont la constitution a été signalée dans le compte rendu précédent, n'a pas terminé ses travaux au cours de l'année 1927. b) Surtaxe française : Le chapitre du rapport Hines intitulé « Surtaxe française » a fait l'objet de discussions approfondies au cours des deux sessions de l'année. Il a été décidé de transmettre à la Commission consultative et technique les procès-verbaux relatant ces discussions.

Droit privé de la navigation fluviale. — Le Comité de droit privé de la Société des Nations a continué à travailler en étroite collaboration avec le Comité de droit privé de la Commission centrale. Spécialement en ce qui concerne la législation sociale, des rapporteurs ont été désignés en vue de l'étude de la documentation réunie par le Bureau international du travail.

Jaugeage. — La Commission centrale a pris acte d'une communication du Secrétaire général de la Société des Nations l'informant du fait que, conformément à sa suggestion, (voir compte rendu précédent) la date du 1^{er} octobre 1927 avait été substituée à celle du 1^{er} octobre 1926, dans l'article 7 de la Convention de jaugeage.

D'autre part, la Délégation belge a communiqué à la Commission centrale le texte de deux déclarations signées à Bruxelles le 3 mars 1927 par les Etats signataires de la Convention de Bruxelles, à laquelle la Convention générale est destinée à se substituer, ainsi que par la Suisse.

Aux termes de la première déclaration

« L'Allemagne, la Belgique, la France et les Pays-Bas sont d'accord pour reconnaître, pendant une période de cinq ans à compter du 1^{er} octobre 1927, les certificats de jaugeage délivrés par la Suisse avant cette date comme équivalents à ceux délivrés conformément aux règles établies en exécution de l'article premier de la Convention de Bruxelles du 4 février 1898 ; la Suisse, de son côté, reconnaîtra, pendant la même période, les certificats délivrés conformément à ces règles, avant la date du 1^{er} octobre 1927, comme équivalents à ceux délivrés sur son propre territoire. »

Par la deuxième déclaration, l'Allemagne, la Belgique, la France, les Pays-Bas et la Suisse conviennent de ratifier le même jour la Convention nouvelle, de manière à assurer, conformément à la suggestion de la Commission centrale, l'entrée en vigueur simultanée, sur leur territoire, des dispositions nouvelles en même temps que l'abrogation de l'ancienne Convention.

Au cours de la session de printemps, la Commission prit acte de ces déclarations en priant les Délégations d'intervenir auprès de leurs Gouvernements pour que la ratification puisse être effectuée avant le 3 juillet 1927. Au cours de la session d'automne, la Commission put prendre acte de la ratification de la Convention nouvelle par l'Allemagne, la Belgique, la France, les Pays-Bas et la Suisse, intervenue le 2 juillet 1927, et de son entrée en vigueur le 1^{er} octobre 1927.

¹ M. l'Oberregierungs- u. Baurat Kaufnicht qui avait succédé à M. Degener, lequel avait donné sa démission, est décédé en décembre 1927 et n'était pas encore remplacé à la fin de l'année.

Elle rappela en même temps aux Délégations sa résolution antérieure (voir compte rendu précédent) aux termes de laquelle les Délégations des Etats intéressés sont priées de lui communiquer les dispositions administratives et les instructions techniques qu'ils édicteront pour assurer l'application sur leur territoire de la Convention de Paris.

Les règlements existants relatifs au jaugeage doivent cesser d'être en vigueur le 1^{er} avril 1928.

Statistiques de navigation intérieure. — La Commission centrale a communiqué à la Commission consultative et technique de la Société des Nations les travaux effectués, en matière de statistiques, par le Comité du rapport annuel, le Comité technique et le Secrétariat. Un Comité spécial a été institué par les soins de la Commission consultative et technique en vue de l'étude de cet objet. Les travaux de ce Comité se poursuivent activement.

Parallèlement, un échange de vues préalable a eu lieu au cours de la session de printemps de la Commission centrale, au sujet des résultats de l'examen par les Gouvernements des directives et des solutions proposées en vue d'aboutir graduellement à l'unification des statistiques de navigation intérieure. Les études poursuivies par les administrations intéressées n'ayant pas encore abouti, il a été décidé de renvoyer cet objet à la première session de 1928.

(A suivre.)

L'usine de Broc et son bassin d'accumulation (lac de Montsalvens)

(Suite).¹

La Centrale.

L'usine s'élève sur la rive droite du cours inférieur de la Jogne, un peu en amont de son confluent avec la Sarine, dans le voisinage de la fabrique de chocolats Cailler. Le bâtiment en béton armé, étudié par M. *Andrey*, architecte, et édifié par M. *Jules Ehlers*, entrepreneur à Fribourg, fut dès l'origine prévu pour cinq groupes électrogènes avec leurs transformateurs et l'appareillage nécessaire (fig. 15).

La création de l'usine imposa la construction d'un pont sur la Jogne. Cet ouvrage en béton, d'une portée de 21 m. 50, fut confié à la maison *O. & E. Kästli*, à Berne.

¹ Voir *Bulletin technique* du 19 mai 1928, page 109.

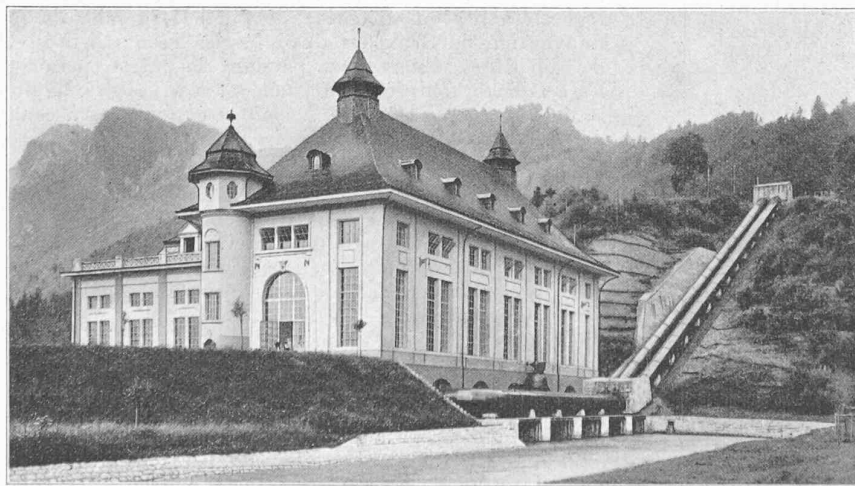


Fig. 15. — L'usine de Broc.

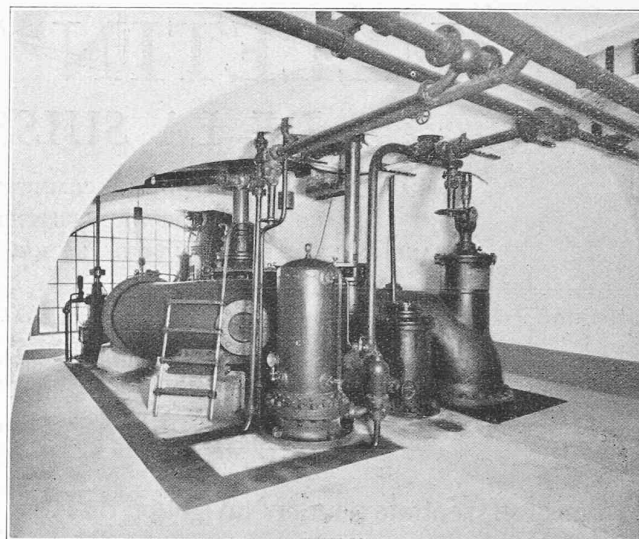


Fig. 16. — Turbine hydraulique et appareils auxiliaires.

Sous la salle des machines se trouve le local des turbines. A chaque groupe électrogène correspond une voûte qui sert de logement à la turbine et aux accessoires dont la présence n'était pas absolument nécessaire dans la salle des machines : vanne compensatrice, vanne d'entrée, pompes, etc... Dans le même local ont pris place également les tuyauteries d'eau, d'huile, la pompe à huile de réserve, etc. (fig. 16).

Parallèlement au local des turbines se trouve la salle des transformateurs où sont réunis les cinq transformateurs élévateurs de tension, deux transformateurs réducteurs, dont un de réserve, pour le service de l'usine, le groupe régulateur automatique de $\cos \varphi$ pour la ligne de l'E. O. S. avec son transformateur, plus un certain nombre d'appareils.

Entre la salle des transformateurs et le local des turbines existe un couloir dans lequel a pris place l'appareillage à 8000 V : au plafond deux jeux de barres omnibus, contre le mur côté turbines, les sectionneurs et transformateurs de mesures.

La salle des machines (fig. 17), très largement dimensionnée, est desservie par un pont roulant de 40 tonnes sorti des *Ateliers de constructions mécaniques de Vevey* et muni de trois moteurs électriques. On n'a logé dans cette salle que les alternateurs et les organes qu'il importe strictement d'avoir à portée immédiate de la main ou sous l'œil du surveillant : régulateurs principaux des turbines, commandes des vannes d'entrée.

Les canaux de ventilation des alternateurs débouchent à volonté dans la toiture, pour l'évacuation, ou dans la salle des machines et de l'appareillage pour la chauffer dans la saison froide.

Un podium surélevé domine l'ensemble des alternateurs. On y a réuni les