

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 58 (1932)
Heft: 12

Artikel: Commission centrale pour la navigation du Rhin
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-44844>

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: 24.04.2026

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

BULLETIN TECHNIQUE

DE LA SUISSE ROMANDE

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

Paraissant 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. — Machine Amsler, de 3000 kg, avec four électrique pour la détermination simultanée du point de « fluage » de quatre éprouvettes. — Le nouvel hôtel du Crédit Suisse, à Genève (Planches hors texte Nos 6 à 9). — Installations modernes de chantiers de barrage. — Charpentes métalliques. — L'intérêt des applications domestiques de l'énergie électrique. — Chronique. — Un « Centre du Bâtiment », à Londres. — BIBLIOGRAPHIE. — CARNET DES CONCOURS.*

Commission centrale pour la navigation du Rhin

Compte rendu de la session d'avril 1932.

La Commission centrale pour la navigation du Rhin a tenu, à Strasbourg, sa session de printemps, du 12 au 22 avril 1932, sous la présidence de M. Jean Gout, ministre plénipotentiaire.

La Commission a siégé comme Tribunal d'appel et a prononcé trois jugements sur des affaires contentieuses relatives à la navigation rhénane.

En outre, elle a pris les résolutions suivantes :

Modification du Règlement relatif à la délivrance des patentes de batelier.

I

Le 1^o de l'article premier du Règlement relatif à la délivrance des patentes de batelier est modifié comme il suit : « 1^o être âgé de 23 ans pour la conduite d'un bâtiment non muni de moyens mécaniques de propulsion ou d'un chaland à moteur auxiliaire, et de 25 ans pour la conduite d'un bâtiment muni de moyens mécaniques de propulsion autre qu'un chaland à moteur auxiliaire. »

Le premier alinéa du 2^o de l'article premier est modifié comme il suit : « 2^o avoir fait partie d'un équipage de pont : a) pendant 6 ans pour l'obtention d'une patente de conducteur de bâtiment non muni de moyens mécaniques de propulsion ou de chaland à moteur auxiliaire. b) pendant 7 ans pour l'obtention d'une patente de conducteur de bâtiment muni de moyens mécaniques de propulsion autre qu'un chaland à moteur auxiliaire, dont 1 an au moins sur un bâtiment muni de moyens mécaniques de propulsion autre qu'un chaland à moteur auxiliaire. »

L'article premier est complété par l'alinéa suivant : « Sont considérés comme chalands à moteur auxiliaire, pour l'application du présent règlement, les 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'article 4 est complété par l'alinéa suivant : « Les patentes délivrées avant le 1^{er} 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. »

Dans le modèle de patente de batelier du Rhin annexé au Règlement, les mots : « à conduire un bâtiment $\frac{\text{non muni}}{\text{muni}}$ de moyens mécaniques de propulsion sur le Rhin », sont remplacés par les mots :

« à conduire un bâtiment $\frac{\text{non muni de moyens mécaniques de propulsion}}{\text{muni de moyens mécaniques de propulsion}} \text{ ou un chaland à moteur auxiliaire sur le Rhin } ».$

II

Les dispositions ci-dessus entrèrent en vigueur le 1^{er} août 1932.

III.

Les Commissaires des Etats riverains sont priés de communiquer à la Commission les actes officiels assurant la publication de ces dispositions dans leurs pays respectifs.

Construction d'un pont entre Maxau et Maximiliansau.

1. La Commission centrale constate que le projet de construction d'un pont fixe entre Maxau et Maximiliansau ne soulève aucune objection au point de vue de la navigation et du flottage.

2. Quant à l'exécution des travaux, les dispositions imposées aux entrepreneurs par le Gouvernement allemand sont reconnues appropriées.

Note du Secrétariat.

On se rappellera (voir *Bulletin technique* du 31 décembre 1927) que la Commission centrale avait constaté, en novembre 1927, que le projet de construction d'un pont entre Maxau et Maximiliansau ne soulevait aucune objection au point de vue de la navigation et du flottage. Or, par suite de modifications du tracé des accès, il a fallu déplacer plus en amont (160 m en amont du pont de bateaux) l'emplacement du pont. Les dispositions que le Gouvernement allemand se propose d'imposer aux entrepreneurs pendant l'exécution des travaux dans l'intérêt de la navigation sont identiques à celles que la Commission a reconnues appropriées en 1927.

Ports d'hivernage.

La Commission constate avec satisfaction que l'étude du Gouvernement allemand concernant les mesures à prendre pour assurer, le cas échéant, l'hivernage des bateaux-citernes, a eu comme résultat que dans plusieurs ports rhénans allemands des parties de bassins ont été réservées pour l'hivernage des bateaux-citernes.

Régime douanier de Kembs.

Toute question de principe et de droit étant réservée, la Commission ne fait pas d'objections à la mise en vigueur du règlement concerté entre les administrations douanières française et suisse pour fixer le régime douanier du Canal de Kembs, en exécution de la résolution du 25 no-

vembre 1931¹, étant entendu que chacune des Délégations se réserve de revenir sur la question à la lumière de l'expérience.

Il est entendu que si les besoins de la navigation rendaient nécessaire l'extension de ce régime à des bateaux en provenance d'autres ports que Bâle, les administrations douanières compétentes se mettront d'accord sur un règlement approprié.

Note du Secrétariat.

Le règlement est conçu comme il suit :

Article premier. — Tout batelier naviguant sur le canal de Kembs doit se prêter au visa sans frais de son manifeste par la Douane compétente. Le visa est apposé immédiatement à la suite du dernier article du chargement, de façon à empêcher toute adjonction ultérieure. Il est libellé comme il suit :

A (nom du bureau) Visé ne varietur.
le (date)
Signature de l'agent : Timbre officiel
du bureau.

Art. 2. — Le visa est apposé à la descente par la douane suisse de Bâle, et à la montée par la douane française à l'Écluse de Kembs. Les représentants de la douane française ne procèdent à aucune vérification du chargement, ni à aucune visite de voyageurs ou de bagages, et leur intervention ne peut pas comporter pour le batelier l'obligation de quitter son bord. Les administrations intéressées prendront les dispositions nécessaires pour que la formalité du visa n'entraîne aucun retard pour la navigation.

Art. 3. — Sous réserve des prescriptions des articles précédents, le batelier ne sera soumis, ni à la montée, ni à la descente, à aucun contrôle de la douane française, sauf dans le cas d'arrêt pour force majeure ou de tentative de fraude.

Art. 4. — Dans le canal de Kembs, tous déchargements, transbordements ou mise à terre de marchandises sont formellement interdits.

En cas de force majeure, le batelier doit aviser immédiatement la douane française et se conformer aux dispositions ci-après : Lorsque, soit des circonstances spéciales, soit quelque accident grave survenu au bâtiment ou à la cargaison exige l'allègement ou le débarquement de tout ou partie de la cargaison, le capitaine ou batelier doit s'adresser au préalable aux employés de la douane la plus voisine ou, en cas de nécessité, à l'autorité locale la plus proche, laquelle surveille les opérations et dresse procès-verbal du fait.

En cas de péril imminent, le capitaine ou batelier peut prendre des mesures de son propre chef sans demander ou sans attendre l'intervention des employés de la douane et de l'autorité locale ; il doit, dans ce cas, prouver d'une manière suffisante qu'il a dû agir ainsi dans l'intérêt du bâtiment ou de la cargaison. En pareil cas, il doit, aussitôt après avoir pris les mesures préventives, en avvertir les employés de la douane du lieu ou, à défaut, l'autorité locale la plus voisine qu'il puisse trouver pour faire constater les faits.

Ressort des Tribunaux de Navigation.

La Commission prend acte de la communication de la Délégation allemande relative à la modification par le Gouvernement badois du nombre et des districts des tribunaux de navigation du Rhin.

Note du Secrétariat. — D'après l'ordonnance du 13 avril 1931: 1. Les Tribunaux pour la navigation du Rhin de première instance (art. 23 à 36 de l'Acte de navigation du Rhin) sont les tribunaux de bailliage (Amtsgericht) de Lörrach, Kehl et Mannheim. 2. Le Tribunal régional (Landesgericht) de Mannheim est institué comme Tribunal supérieur pour les

¹ Résolution du 25 novembre 1931. — Toute question de principe étant réservée, la Commission prend acte de la note de la Délégation française au sujet du régime douanier sur le canal de Kembs. Le règlement qui mettra en application les mesures prévues dans ladite note, et les accords éventuels entre administrations douanières, seront portés dans le plus bref délai possible à la connaissance de la Commission.

appels contre les jugements des tribunaux pour la navigation du Rhin (art. 37 et 38 de l'Acte de navigation du Rhin).

Date de la prochaine session.

La prochaine session de la Commission commencera le jeudi, 10 novembre 1932, à 16 h. 30.

Machine Amsler, de 3000 kg, avec four électrique pour la détermination simultanée du point de « fluage » de quatre éprouvettes.

Introduction.

L'emploi de la vapeur surchauffée à très haute température et à des pressions de plus en plus élevées (450° C et 100 kg/cm² et au delà) dans les centrales thermiques modernes à turbines à vapeur a posé de nouveaux et importants problèmes de résistance des matériaux.

Jusqu'il y a quelques années on se contentait de calculer les organes de machines soumis à des températures très élevées en se basant sur les chiffres de résistance et de limite élastique obtenus par un essai statique de traction à chaud ordinaire, c'est-à-dire de courte durée. Or, les recherches de ces dernières années ont montré de façon irréfutable qu'à une température supérieure à 300° et sous des charges notablement inférieures au début des déformations permanentes et maintenues pendant un temps suffisamment long, l'acier éprouve une très forte déformation, pouvant dans certains cas aller jusqu'à la rupture.

On admet généralement aujourd'hui que les aciers donnent lieu à chaud à la traction et sous des charges constantes de plus en plus élevées, mais toutefois inférieures à la limite élastique, aux phénomènes suivants : d'abord un allongement purement élastique, indépendant du temps, ensuite un allongement permanent lent, croissant au début avec le temps mais se stabilisant asymptotiquement au bout d'un certain temps (d'autant plus long que la charge est plus élevée) ; enfin, à partir d'une certaine charge constante, un allongement permanent croissant sans arrêt avec le temps et entraînant la rupture au bout d'un temps suffisamment long.

On voit par là le danger qu'il y a, pour le calcul des pièces à haute température, de se baser sur la limite élastique à chaud déterminée par l'essai statique usuel.

Ainsi, c'est principalement la limite entre les deux derniers domaines et que l'on a désignée par « limite de rupture sous charge permanente » qui est décisive pour le choix des sollicitations admissibles pour un métal travaillant à chaud.

Ces phénomènes nouveaux d'écoulement à chaud qui ont été désignés en anglais par « creeping » et en allemand par « Kriechen », mots traduisant dans les deux langues le mot français « ramper » qui donne en effet bien l'image du phénomène, ont reçu dans la terminologie française le nouveau nom de *fluage* pour éviter toute confusion avec