

# Commission centrale pour la navigation du Rhin

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **55 (1929)**

Heft 13

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-42662>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# BULLETIN TECHNIQUE

## DE LA SUISSE ROMANDE

Réd. : D<sup>r</sup> 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. — La commande électrique des régulateurs. — Caractères démographiques et économiques d'un plan d'extension de ville. — L'enlèvement et le traitement des ordures ménagères, par M. L. ARCHINARD, Ingénieur en chef du Service des travaux de la ville de Genève. — Exportation d'énergie électrique hors de la Suisse. — La maison de « Stella », à Lausanne. — Exposition suisse de l'habitation, à Bâle, en 1930. — BIBLIOGRAPHIE. — CARNET DES CONCOURS. — Service de placement.*

### Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

#### Compte rendu de son activité en 1923.

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

##### Affaires nautiques.

*Jaugeage des bateaux.* La Commission a pris acte, dans sa session d'avril, de la publication en Allemagne, en Belgique, en France, aux Pays-Bas et en Suisse des dispositions administratives et des instructions techniques nécessaires à la mise en application de la Convention de Paris.

En conséquence, depuis le 1<sup>er</sup> avril 1928, le jaugeage des bateaux rhénans s'effectue suivant la Convention de Paris qui, au point de vue technique, se suffit à elle-même, et suivant les dispositions administratives prises par les Etats en exécution de cette Convention.

*Identité des bateaux.* — (voir ci-dessous : menues embarcations.)

*Minimum d'équipage.* — La rédaction nouvelle des instructions aux Commissions de visite en ce qui concerne le minimum d'équipage a été arrêtée dans la session de novembre.

Le texte nouveau est entré en vigueur à la date du 1<sup>er</sup> mars 1929.

Les dispositions actuelles relatives aux bateaux à moteur ont été maintenues à titre provisoire, les études préparatoires en vue de l'élaboration de règles nouvelles n'étant pas encore finies.

Les principales modifications que révèle la comparaison du texte nouveau avec les dispositions anciennes sont les suivantes : une différence était faite, pour les remorqueurs de 120 à 200 m<sup>2</sup> de surface de chauffe, selon qu'ils naviguaient en aval ou en amont de Saint-Goar, le personnel du pont devant être renforcé, en amont de ce point. Il est apparu que les progrès réalisés dans l'aménagement de la voie d'eau permettaient de ne plus faire cette distinction. Il résulterait de cette modification que toute mention des pilotes pouvait disparaître des Instructions.

La distinction faite entre les vapeurs-porteurs et les remorqueurs munis de moyens mécaniques pour la manœuvre des ancres et des câbles a été supprimée au profit des vapeurs-porteurs de plus de 120 m<sup>2</sup> de surface de chauffe.

Enfin des réductions de personnel ont été consenties au profit des vapeurs à hélices d'une surface de chauffe de 200 à 260 m<sup>2</sup> ainsi que des vapeurs à aubes d'une surface de chauffe de plus de 320 m<sup>2</sup> ; en outre, à l'égard de ces derniers, la disposition stipulant que le nombre des chauffeurs ne pouvait en aucun cas être réduit à moins de cinq a été supprimée ; c'est ainsi que les progrès de la technique du chauffage ont permis de laisser une plus grande latitude aux appréciations des commissions de visite.

##### Règles relatives à la marche et aux signaux.

a) *Menues embarcations.* — Le compte rendu de 1927 a relaté qu'un Comité avait été constitué pour étudier les amendements aux textes réglementaires jugés opportuns en ce qui concerne les menues embarcations et notamment les embarcations de plaisance.

Sur la base du rapport de ce Comité, diverses modifications ont été introduites dans les textes réglementaires par la Commission Centrale dans sa session d'avril.

Les motifs et la substance de ces modifications peuvent être résumés comme il suit : Le mouvement des menues embarcations a pris dans les dernières années une telle extension que la navigation ordinaire s'en trouvait fortement gênée. Pour parer à ce danger croissant d'entraves à la navigation, il a paru nécessaire à la fois de préciser et de compléter les règles relatives à la marche et aux signaux et de prendre des mesures permettant d'identifier plus facilement les menues embarcations en vue d'assurer plus efficacement le respect de ces règles.

Dans le premier ordre d'idées, il a été ajouté au Règlement un article (5 bis) aux termes duquel les menues embarcations (c'est-à-dire toutes embarcations de moins de 15 tonnes autres que des remorqueurs) « n'ont pas droit à une route déterminée » et sont, par conséquent, tenues de s'écarter de la route des autres bâtiments.

Diverses autres prescriptions concourent au même but, notamment l'interdiction, en règle, de passer par les intervalles entre les bâtiments formant un convoi, et la défense d'accoster un autre bateau en marche ou de s'y accrocher sans l'autorisation expresse et préalable du conducteur de ce bateau. Les menues embarcations ne bénéficient pas des facultés qui sont accordées à la navigation pour le croisement des bacs et le passage des ponts flottants.

Dans le deuxième ordre d'idées, une marque officielle d'identification, à délivrer par l'autorité compétente d'un Etat, a été imposée en principe aux menues embarcations circulant en aval de Carlsruhe et en amont du Bac de Spijk ; sont toutefois dispensées de cette marque les embarcations « des adhérents des associations sportives qui seront agréées à cet effet, en raison du contrôle qu'elles exercent sur leurs membres, par les autorités compétentes des pays où ces associations ont leur siège » (art. 3 N° 3 *in fine*).

b) *Longueur des câbles de remorque.* — La Commission Centrale a été saisie d'une proposition tendant à permettre de porter de 120 m. (art. 11 N° 6 du Règlement de police pour la navigation du Rhin) à 200 m. l'intervalle entre un remorqueur montant et un seul bateau remorqué lorsque ce bateau a une portée en lourd de plus de 1000 tonnes.

Une décision sur cette proposition n'a pas pu intervenir en 1928, un examen nouveau de la question par les autorités de l'un des Etats riverains étant apparu comme nécessaire à la suite de l'échange de vues qui s'est produit au cours de la session d'automne.

c) *Navigation de nuit.* Un armement ayant demandé l'abro-

<sup>1</sup> Voir Bulletin technique du 15 juin 1929, page 133.

gation de l'article 21 N° 8 du règlement de police pour la navigation du Rhin aux termes duquel « l'emploi de lampes électriques à arc et de projecteurs est interdit en cours de navigation », la Commission Centrale a décidé, au cours de sa session d'automne, qu'il n'y avait pas lieu pour elle, tout au moins pour le moment, de suivre cette suggestion. Cette résolution ayant été communiquée à l'armement intéressé, ce dernier a répondu en insistant sur son point de vue et en le motivant d'une manière plus détaillée.

*Affaires économiques et fiscales.*

*Statistiques rhénanes.* — (Voir ci-dessus : Relations avec d'autres organismes internationaux).

*Provisions de bord.* — (Voir ci-dessous : Plaintes.)

*Impôts sur le capital, le chiffre d'affaires et le revenu.* — Un armement, craignant de voir soumettre l'exploitation de sa flotte sur le Rhin, en dehors du pays dont relèvent ses bateaux, aux impôts sur le capital, le chiffre d'affaires et le revenu établis par d'autres Etats riverains, s'était adressé à la Commission Centrale en lui communiquant les pièces émanant des autorités fiscales et sur lesquelles sa crainte se fondait. Prenant acte de cette plainte, la Commission Centrale a : 1° rappelé aux Gouvernements représentés à la Commission la nécessité d'éviter toutes impositions incompatibles soit avec la lettre, soit avec l'esprit de la Convention de Mannheim de 1868, 2° prié ces Gouvernements de prendre, le cas échéant, les dispositions appropriées.

*Droit privé et droit social.*

Le Comité pour l'unification du droit privé fluvial s'est réuni à Berlin en mai 1928.

Il a arrêté et soumis à la Commission Centrale, le texte d'un projet de Convention comprenant les matières suivantes : immatriculation, propriété, hypothèques, exécution forcée, privilèges.

Une nouvelle réunion du Comité est prévue pour le début de 1929.

Le Comité d'études pour l'unification du droit spécial de la navigation rhénane ne s'est pas encore réuni.

*Affaires judiciaires.*

Ainsi qu'il avait été indiqué dans le compte rendu précédent, la Commission Centrale a mis à l'étude la manière dont l'article 40 de la Convention de Mannheim est appliqué dans les Etats riverains et en Belgique, tant en ce qui concerne l'exécution des décisions des tribunaux de navigation du Rhin que les modalités pratiques de la transmission des communications relatives aux affaires de navigation du Rhin et notamment des Commissions rogatoires émanant des tribunaux de navigation. Cette étude, poursuivie au cours des deux sessions de 1928, n'est pas encore terminée.

Le nombre total des appels portés devant la Commission Centrale s'est légèrement accru. Il a passé de 14, en 1927, à 18<sup>1</sup>, en 1928. Parmi ces 18 appels, 8 ont été interjetés en matière pénale, alors que les 14 appels portés devant la Commission Centrale, en 1927, étaient relatifs à des affaires civiles. Le nombre des appels civils a donc passé de 14 à 10.

*Plaintes.*

Deux plaintes ont été adressées au cours de l'année à la Commission Centrale. Elles ont été relatives, la première à une question fiscale (impôts sur le capital, le chiffre d'affaires et le revenu), la deuxième à une question économique (provisions de bord). L'examen de ces plaintes a donné lieu à des résolutions au cours de l'année 1928.

*Affaires intérieures.*

Le budget pour 1928 a été maintenu à 175 000 francs suisses.

<sup>1</sup> Dans ce chiffre, il y a deux groupes d'affaires connexes.

## La commande électrique des régulateurs.

Dans un précédent article<sup>1</sup> sur le régulateur accélérotachymétrique des *Ateliers des Charmilles S. A.*, à Genève, il a déjà été fait mention des bons résultats obtenus avec la commande électrique de l'un de ces régulateurs à l'Usine de Chancy-Pougny.

Les excellentes expériences faites ainsi que les nombreux avantages d'ordre mécanique dont nous parlerons ci-dessous, ont engagé les « Ateliers des Charmilles » à adopter la commande électrique de leurs régulateurs dans de nombreuses installations.

Ce mode d'entraînement du régulateur est particulièrement avantageux dans les installations hydroélectriques modernes de quelque importance, équipées avec des groupes à axe vertical, et dans lesquelles la partie électrique comporte presque exclusivement des alternateurs triphasés.

La commande électrique s'impose d'une façon générale, dans tous les cas où le régulateur ne peut pas être entraîné directement par courroie de l'arbre de la turbine ; particulièrement dans les cas où il faudrait prévoir une transmission par engrenage et par courroie avec renvoi intermédiaire. On sait que cette solution est toujours coûteuse et prend des dimensions certainement disproportionnées avec l'effort à transmettre.

D'autre part, si l'on ne veut pas compliquer

<sup>1</sup> Voir *Bulletin technique* du 19 juin et du 31 juillet 1926.

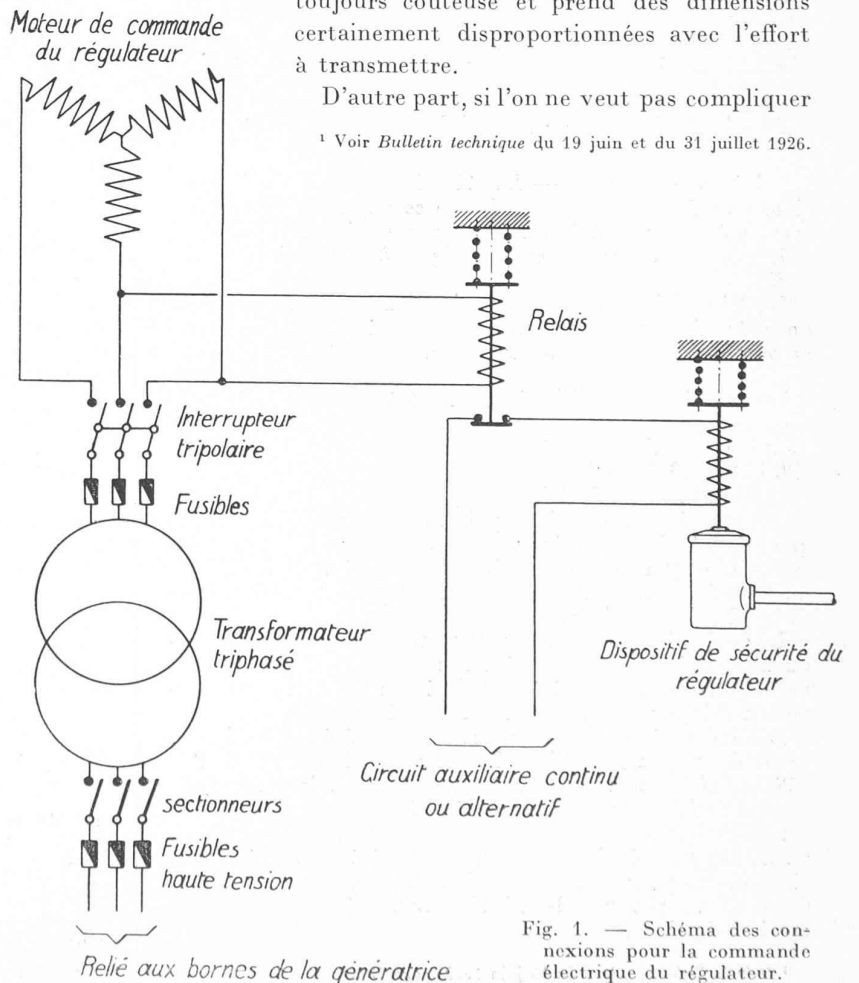


Fig. 1. — Schéma des connexions pour la commande électrique du régulateur.