

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 54 (1928)
Heft: 24

Artikel: Commission centrale pour la navigation du Rhin
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-41904>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.03.2025

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

BULLETIN TECHNIQUE

DE LA SUISSE ROMANDE

Réd. : D^r 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* (suite). — *Les installations pour l'interconnexion des usines de la Compagnie vaudoise des Forces motrices des lacs de Joux et de l'Orbe et leur jonction avec le réseau de la Société « L'Energie de l'Ouest Suisse » (E. O. S.)*, par V. ABREZOL, ingénieur, chef d'exploitation de la Compagnie vaudoise des Forces motrices des lacs de Joux et de l'Orbe (suite). — *Les nouvelles Halles de Francfort-sur-le-Main*. — *Rehaussement du barrage d'Assouan*. — NÉCROLOGIE : *Camille Martin*. — SOCIÉTÉS : *Société suisse des ingénieurs et des architectes*. — BIBLIOGRAPHIE. — CARNET DES CONCOURS. *Service de placement*.

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

Projet de Convention sur certaines matières de droit fluvial.

Texte arrêté par le Comité de Droit privé dans sa séance du 18 mai 1928 et soumis à la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

(Suite¹.)

CHAPITRE III : *De l'hypothèque*. — *Art. 15*. — Les hypothèques régulièrement établies d'après les lois de l'Etat contractant où le bateau est immatriculé, et inscrites sur les registres publics de cet Etat, visées à l'article premier, sont considérées comme valables et respectées dans tous les autres Etats contractants.

Art. 16. — Les hypothèques visées à l'article précédent produisent dans tous les Etats contractants les mêmes effets que dans le pays d'immatriculation, notamment en cas d'aliénation.

Néanmoins, lorsque la procédure de purge ou autre analogue ne peut se dérouler dans le pays où se trouve le bateau parce que la législation de ce pays ne l'organise pas, les droits inscrits ne sont pas éteints tant que cette procédure n'a pas été accomplie régulièrement dans l'un des Etats contractants.

Art. 17. — La substitution de la somme assurée à l'objet de l'hypothèque est considérée comme un effet de l'hypothèque au sens de l'article 16, à moins que cette substitution ne soit contraire à la loi du lieu du paiement.

Art. 18. — L'immatriculation d'un bateau grevé d'hypothèques ne peut être reportée des registres d'un Etat contractant sur les registres d'un autre sans le consentement de tous les créanciers hypothécaires, hors le cas de vente sur saisie (art. 22). En cas de consentement, les hypothèques sont inscrites d'office sur les registres du pays de la nouvelle immatriculation. Leurs effets sont désormais soumis à la loi de ce pays.

CHAPITRE IV : *De l'exécution forcée*. — *Art. 19*. — En cas de saisie d'un bateau immatriculé dans l'un des Etats contractants, la procédure est réglée par la loi du lieu où elle se déroule. La saisie est notifiée dans les vingt-quatre heures à l'autorité du lieu d'immatriculation chargée de la tenue des registres sur lesquels les hypothèques sont inscrites. Cette autorité en fait mention sur ce registre et en informe les créanciers inscrits.

Art. 20. — Toute mise en vente forcée est notifiée — à peine soit de nullité, soit de réparation du préjudice causé, suivant les dispositions de la loi du lieu de la saisie — au moins un mois avant l'adjudication à l'autorité visée à l'article précédent. Celle-ci en informe les créanciers inscrits. La vente forcée est effectuée conformément à la loi du lieu de la saisie ; le transfert de la propriété et l'extinction des hypothèques inscrites s'opèrent dans les conditions prescrites par ladite loi.

Art. 21. — Le prix d'adjudication est distribué aux créanciers, conformément aux règles de procédure de la loi du lieu de la saisie et en tenant compte du rang qui leur appartient aux termes de la présente Convention.

Art. 22. — L'autorité du pays d'immatriculation doit procéder à la radiation des hypothèques, éteintes dans les conditions prévues par l'alinéa 2 de l'article 23, sur présentation d'une expédition authentique de l'acte d'adjudication, sans qu'il soit besoin d'en obtenir au préalable l'exequatur. Cette autorité en informe les créanciers inscrits.

CHAPITRE V : *Des privilèges*. — *Art. 23*. — Peuvent seules jouir, à l'exclusion même des créances du fisc, d'un privilège primant l'hypothèque sur un bateau de navigation intérieure, les créances suivantes : 1. Quelle que soit la date de la créance : a) les frais de justice effectués dans l'intérêt commun des créanciers pour parvenir à la vente du bateau et à la distribution de son prix, y compris les frais de garde ; les frais d'entretien et de réparation depuis la saisie ; les taxes de navigation et droits de ports ; b) les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine et de l'équipage depuis le dernier engagement, mais en ce qui concerne les gages pour une durée de trois mois au plus ; c) les indemnités pour sauvetage et assistance, ainsi que les contributions du bateau aux avaries communes.

2. Si les faits constitutifs de la créance sont antérieurs à l'inscription de l'hypothèque : a) les indemnités dues à un autre bateau ou à un navire, à ses passagers, à son équipage ou à sa cargaison en raison d'un abordage ou de tout autre accident de navigation ; b) les indemnités pour dommages causés aux ouvrages d'art des voies navigables et des ports ; c) les indemnités dues pour lésions corporelles de l'équipage et des passagers du bateau même, ainsi que pour perte ou avarie de sa cargaison et des bagages de ses passagers, jusqu'à concurrence de leur valeur.

Art. 24. — Le rang des privilèges entre eux est déterminé par la loi du lieu de la saisie.

Art. 25. — Les privilèges suivent le bateau en quelque main qu'il passe.

Art. 26. — Les privilèges portant sur le bateau s'éteignent, en dehors des autres cas prévus par la loi du lieu de la saisie, à l'expiration d'un délai de six mois à dater de l'exigibilité de la créance. Toutefois, parmi les cas d'extinction prévus par ladite loi, la vente n'éteint les privilèges que si elle est accompagnée des formalités de publicité, prévues à l'article 20. Le délai court, pour les privilèges garantissant les rémunérations d'assistance et de sauvetage, à partir du jour où les opérations sont terminées et, pour le privilège garantissant l'indemnité d'abordage et les autres indemnités visées au N° 2, lettres a et b de l'article 23, du jour où le dommage a été causé. Les causes de suspension et d'interruption des délais susdits sont déterminées par la loi du tribunal saisi.

Art. 27. — Sauf ce qui est prévu par la présente Convention, les privilèges établis par les dispositions qui précèdent et les créances qui y donnent naissance ne sont soumis à aucune condition spéciale de preuve.

¹ Voir *Bulletin technique* du 17 novembre 1928, page 269.

Art. 28. — Les dispositions qui précèdent sont applicables aux bateaux exploités par un armateur non-propriétaire ou par un affrèteur principal, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et quand, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

Art. 29. — Les dispositions du présent chapitre seront appliquées à tout bateau immatriculé dans un Etat contractant, même si la saisie est pratiquée sur le territoire de l'Etat où le bateau est immatriculé.

(A suivre.)

Les installations pour l'interconnexion des usines de la Compagnie vaudoise des Forces motrices des lacs de Joux et de l'Orbe et leur jonction avec le réseau de la Société "L'Energie de l'Ouest Suisse" (E. O. S.).

par V. ABREZOL, ingénieur,
chef d'exploitation de la Compagnie vaudoise des Forces motrices
des lacs de Joux et de l'Orbe.

(Suite¹.)

III. Poste de Montcherand.

Cette station est constituée par un bâtiment en maçonnerie, de forme quasi rectangulaire, d'environ 39 m de longueur, sur 19 m de largeur, établi sur un terrain dominant l'usine de Montcherand et à proximité immédiate de cette dernière. Elle est le point de jonction des usines de La Dernier, de Montcherand et de la Peuffeyre appartenant à la « Compagnie vaudoise ». La liaison avec l'usine de La Dernier, distante d'environ 13 km, a lieu au moyen de deux lignes triphasées aériennes à la tension de 40 000 V, celle avec l'usine voisine de Montcherand se fait par deux lignes triphasées en câbles souterrains à 13 500 V, enfin celle avec l'usine de la Peuffeyre a lieu au moyen de la ligne triphasée aérienne à 60 000/120 000 V décrite dans la présente notice.

Le poste de Montcherand sert également de centre de distribution pour les feeders à 40 000 V alimentant certaines régions du réseau de la « Compagnie vaudoise ». Le circuit à 13 500 V est en outre aménagé pour recevoir l'équipement de quelques nouveaux départs de lignes à cette tension, tous les départs disponibles à l'usine de Montcherand étant déjà occupés. (Fig. 5 et 6.)

Cette installation comprend principalement les organes suivants :

1. *Les transformateurs* nécessaires pour abaisser, d'une part, la tension de 58 000 V (ou ultérieurement 116 000 V) de la ligne de transport Peuffeyre—Montcherand à celle d'environ 13 500 V des alternateurs de l'usine de Montcherand et du réseau de la « Compagnie vaudoise » ; d'autre part, pour produire la tension d'environ 40 000 V, des lignes de jonction entre les usines de Montcherand et de La Dernier, de même que des feeders de distribution importants. (Fig. 7.)

Cette double transformation a été réalisée au moyen de transformateurs à triple enroulement 13 500/40 000/

58 000 / 116 000 V, dans lesquels l'enroulement à la plus haute tension est composé de deux parties pouvant être mises en parallèle ou en série, selon que la tension de 58 000 ou 116 000 V sera appliquée à la ligne de transport Peuffeyre—Montcherand. (Fig. 8.)

Bien que le bâtiment ait été établi d'emblée pour recevoir trois transformateurs, il a été installé pour le début seulement deux de ces appareils de 5000 kVA chacun. Il s'agit de transformateurs à bain d'huile et à ventilation naturelle par circulation automatique de l'huile dans des radiateurs fixés tout autour de la cuve. Les enroulements sont constitués par des bobines circulaires avec spires d'entrée à isolation renforcée. Afin

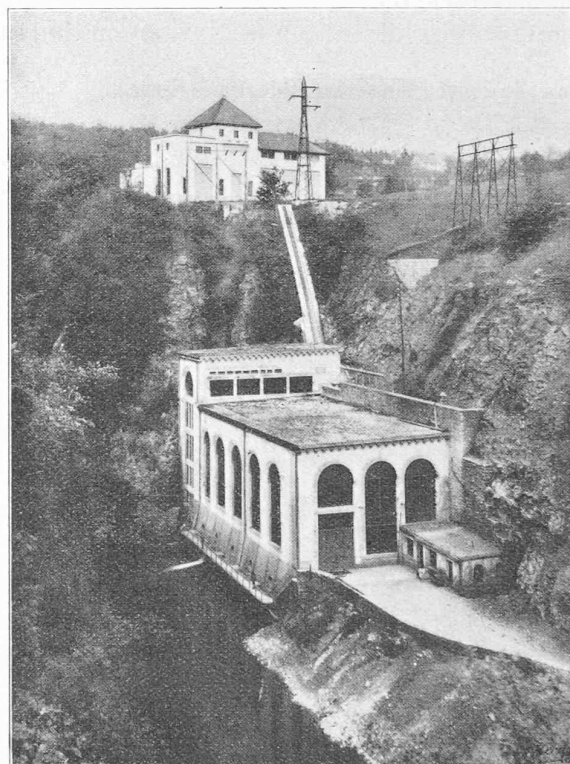


Fig. 5. — Usine et Poste de Montcherand.
Côté arrivée de la ligne à 120 kV.

de parer aux effets mécaniques des courts-circuits sur ces enroulements, ces derniers sont maintenus par un dispositif à ressort, empêchant toute dislocation éventuelle des bobines.

Les caractéristiques essentielles de ces transformateurs sont les suivantes :

Puissance de chaque enroulement 5000 kVA
Fréquence 50 pér/sec.

Rapports de transformation à vide :

primaire 116/58 kV
secondaire 38 300/39 500/39 900 V
tertiaire 12 950/13 250/13 550 V.

Couplage primaire en étoile avec point neutre sorti

» secondaire en étoile
» tertiaire en triangle.

¹ Voir *Bulletin technique* du 17 novembre 1928, page 270.