Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 60 (1934)
Heft: 26

Artikel: Commission centrale pour la navigation du Rhin
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-46430

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: 10.01.2026

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

60e année 22 décembre 1934 N° 26

BULLETIN TECHNIQUE
DE LA SUISSE ROMANDE

ABONNEMENTS :
Suisse : 1 an, 12 francs
Etranger : 14 francs
Pour sociétaires :
Suisse : 1 an, 10 francs
Etranger : 12 francs
Prix du numéro : 75 centimes.
Pour les abonnements s'adresser à la librairie F. Rouge & C°, à Lausanne.

Rédaction : H. Demierre, ingénieur. Paraissant tous les 15 jours

ORGANE DE PUBLICATION DE LA COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

ANNONCES :
Le millimètre sur 1 colonne, largeur 47 mm. : 20 centimes.
Rabais pour annonces répétées
Tarif spécial pour fractions de pages.
Régie des annonces : *Indicateur Vaudois* (Société Suisse d'Edition) Terreaux 29, Lausanne.

SOMMAIRE : *Commission centrale pour la navigation du Rhin.* — *A propos des vannes-papillon*, par M. L. Du Bois, ingénieur. — *Concours d'idées pour l'aménagement et la décoration du terre-plein de l'Eglise Notre-Dame, à la place Cornavin, à Genève* (suite et fin). — Chronique genevoise. — *Le pont de Gueuroz.* — Sociétés : *Association suisse des conseils en matière de propriété industrielle.* — Nécrologie : *Henri Delisle.* — Bibliographie. — Supplément commercial.

Commission centrale pour la navigation du Rhin

Compte rendu de la session de novembre 1934.

La Commission centrale pour la navigation du Rhin a tenu, à Strasbourg, sa deuxième session de 1934, du 6 au 13 novembre, sous la présidence de M. Jean Gout, Ministre plénipotentiaire.

Elle a rendu, en sa qualité de Tribunal d'appel, six décisions dans des affaires contentieuses relatives à la navigation rhénane.

Elle a pris acte de la déclaration de la Délégation suisse concernant les travaux de régularisation entre Istein et Strasbourg-Kehl. Selon cette déclaration les travaux ont été poussés activement pendant l'année en cours et continuent à être en avance sur le programme des travaux. D'après les constatations faites jusqu'ici dans le secteur où les travaux de premier aménagement sont terminés, le tracé du chenal a pris, en général, la position prévue au projet ; on a l'impression que sur de longs parcours la largeur et la profondeur projetées sont presque atteintes.

Quant au voyage d'exploration qui s'est effectué sur le secteur Cologne-Mannheim, en juillet 1934, par un Comité d'ingénieurs allemands, belge, britannique, français, néerlandais et suisse, la Commission, au vu du rapport dudit Comité, a constaté avec satisfaction que depuis le dernier voyage d'exploration de 1924, il a été apporté au fleuve des améliorations susceptibles de faciliter la navigation et de favoriser son développement.

La Commission a émis le vœu que le service compétent allemand mette à l'étude les possibilités de la réalisation de plus grandes profondeurs et notamment de celles du programme primitif de 1861, soit

2,50 m entre Cologne et Saint-Goar,
2,00 m entre Saint-Goar et Mannheim,

sous les niveaux correspondant à l'*E. E.* de 1932. En outre, la Commission ayant entendu les communications de la Délégation allemande, a exprimé l'espoir qu'on puisse prendre en considération, le plus tôt possible, la suppression du pont flottant de Coblence.

Au sujet du relèvement des ponts de Strasbourg-Kehl et du relèvement ou de la suppression éventuelle du pont de Huningue, la Commission a pris acte des déclarations faites par les Délégations allemande et française d'après lesquelles un accord est intervenu entre les deux Etats riverains pour la suppression des obstacles à la navigation que constituent ces ponts.

Elle a pris acte de la déclaration de la Délégation allemande concernant les bureaux de tour de rôle (Meldestellen), déclaration d'où il résulte que les mesures prises par le Gouvernement allemand, concernant l'organisation des bureaux de tour de rôle ne s'appliquent qu'aux bateliers ressortissants allemands et que les administrations chargées de contrôler les organismes d'exécution ont pour mission de veiller à ce qu'il n'en résulte aucune gêne pour les ressortissants des autres pays, contraire à la Convention de Mannheim. Seuls les bateliers sont organisés en bureaux de tour de rôle ; ni les chargeurs, ni les expéditeurs ne sont englobés dans cette organisation. La Délégation néerlandaise a déclaré qu'aucune distinction n'est faite entre les bateliers néerlandais et étrangers et que l'obligation de s'inscrire aux bureaux de tour de rôle s'applique uniquement aux transports internes. La question de savoir ce qu'il faut entendre par « navigation interne » est une question dont la Cour judiciaire suprême des Pays-Bas est saisie.

La date de la prochaine session ordinaire a été fixée au 25 juin 1935.

A propos des vannes-papillon,

par L. DU BOIS, ingénieur [1].

Depuis la publication de nos notes sur le couple hydraulique à tendance de fermeture qui agit sur les lentilles des papillons (*Bulletin technique*, 3 et 17 mars 1934), nous avons pu nous procurer un certain nombre d'essais effectués sur des papillons, qu'il ne sera pas sans intérêt de confronter avec les résultats de nos calculs.

Nous avons tout d'abord une série d'essais exécutés aux Etats-Unis et publiés par la « National Electric Light Association » (420, Lexington Avenue, New York City) sous le titre : « Penstock Valves — Serial report of the Hydraulic Power Committee-Engineering National Section », May 1929.

Ces essais ont porté sur les trois vannes-papillon suivantes :

1. Vanne-papillon normale, diam. 1,99 m (78″ Standard Pivot Valve).

[1] Prilly-Lausanne.