

Commission centrale pour la navigation du Rhin

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **53 (1927)**

Heft 11

PDF erstellt am: **18.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-41059>

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

Réd.: D^r H. DEMIERRE, ing.**DE LA SUISSE ROMANDE**

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. — Quelques particularités des ouvrages et installations de l'Usine de Chancy-Pougny*, par P. PERROCHET, Ingénieur, Directeur de la Banque suisse des chemins de fer, à Bâle. — *Les tuyaux multiondes frettés*, par G. FERRAND, administrateur-délégué de la Société dauphinoise d'études et de montage, à Grenoble. — *Concours d'Architectes pour l'Edification d'un Palais de la Société des Nations*. — **SOCIÉTÉS :** Association suisse d'hygiène et de technique urbaines. — Société suisse des Ingénieurs et des Architectes. — **BIBLIOGRAPHIE.** — Service de placement.

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

COMPTE RENDU DE LA PREMIÈRE SESSION DE 1927.

La Commission centrale pour la Navigation du Rhin s'est réunie à Strasbourg sous la présidence de M. Jean Gout, Ministre plénipotentiaire, du 24 mars au 7 avril 1927.

Elle a consacré une grande partie de sa session à la poursuite de la revision de la convention de Mannheim. Les questions douanières et particulièrement la question des entrepôts ont longuement retenu son attention. Des textes nouveaux ont été préparés ou proposés et devront être examinés par les délégations en vue de la prochaine session.

Par ailleurs, outre les décisions que la Commission a prises dans les matières d'ordre administratif et intérieur et les huit jugements qu'elle a prononcés sur les affaires contentieuses relatives à la navigation du Rhin qui étaient soumises à l'appel devant elle, les résolutions suivantes ont été adoptées :

Jaugeage des bateaux de navigation intérieure. — La Commission prend acte des communications du Secrétaire général de la Société des Nations et de la délégation belge au sujet de la suite donnée aux vœux qu'elle a exprimés en ce qui concerne la Convention de Paris du 27 novembre 1925. Elle prie les délégations d'intervenir auprès de leurs Gouvernements pour que la ratification de cette convention puisse être effectuée avant le 3 juillet 1927.

Note du Secrétariat. — Dans sa résolution du 14 avril 1926 (voir numéro du 15 mai 1926 du *Bulletin technique*, page 188), la Commission avait exprimé le vœu dicté par des nécessités pratiques, que la date du 1^{er} octobre 1926 stipulée dans l'article 7 de la Convention de Paris fût remplacée par celle du 1^{er} octobre 1927, et avait estimé désirable la ratification simultanée aussi prochaine que possible de la Convention de Paris par l'Allemagne, la Belgique, la France, les Pays-Bas et la Suisse et la promulgation simultanée des dispositions administratives nécessaires à la mise en application.

Construction d'un pont à Neuwied. — La Commission décide : 1^o La position des piles telle qu'elle est indiquée au plan au 1:5000, ne soulève aucune objection du point de vue de la navigation et du flottage ; 2^o Il est sursis à statuer jusqu'à plus ample information sur les autres éléments du projet ; et prend acte de la déclaration de la délégation allemande aux termes de laquelle des renseignements complémentaires seront fournis le plus tôt possible.

Modifications au rapport annuel. Statistiques. — La Commission confirme sa résolution du 26 novembre 1926 et décide le maintien à son ordre du jour de la question dont la discussion est ajournée à la première session de 1928 (voir numéro du 15 décembre 1926 du *Bulletin technique*, page 558).

Date de la prochaine session. — La prochaine session commencera le 7 novembre 1927 à 17 heures.

Quelques particularités des ouvrages et installations de l'Usine de Chancy-Pougny

par P. PERROCHET, Ingénieur, Directeur de la Banque suisse des chemins de fer, à Bâle.

L'Usine de Chancy-Pougny étant à ce jour la plus importante usine-barrage de la Suisse Romande, nous croyons intéressant de compléter la note parue dans le N° 15, du 19 juillet 1924, de cette revue, en signalant quelques particularités des ouvrages de cette centrale et en donnant une description quelque peu détaillée des parties essentielles des installations mécaniques et électriques.

Nous renvoyons en outre les lecteurs aux articles publiés dans le « Génie Civil », tome LXXXV du 5 juillet 1924 concernant l'exécution des travaux de génie civil et l'organisation des chantiers, et dans la « Schweizerische Bauzeitung », tome 87 des 8 et 15 mai 1926 quant aux essais de rendement des groupes électrogènes.

Disposition des ouvrages.

Le plan de situation (fig. 1) et la planche hors texte montrent la disposition générale des ouvrages. Dans le but d'éviter les affouillements des rives en aval de la retenue, le Rhône n'a subi aucune déviation, et l'on a eu soin de placer le barrage perpendiculairement à la direction du courant, au milieu même du lit du fleuve, en gagnant sur le terre-plein de la rive gauche l'espace nécessaire pour le bassin d'amenée et de décantation, l'usine et le canal de fuite.

Le Rhône a ainsi gardé à peu près sa largeur primitive ; il ne subit qu'une faible contraction due à la légère obliquité de l'alignement des ouvrages placés à l'entrée du bassin de décantation.

L'usine de production et les deux premiers pertuis du barrage se trouvent sur territoire suisse, tandis que les deux autres pertuis, l'emplacement de l'écluse, les postes d'appareillage et de transformation, comme aussi l'atelier de réparation, le dépôt des huiles attenant à