

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 51 (1925)
Heft: 18

Artikel: Commission centrale pour la navigation du Rhin
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-39531>

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: 05.05.2025

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 : Patentes de bateliers du Rhin.* — *Reconstruction du viaduc de la Paudèze*, par C. JAMBÉ, ingénieur. — *Exportation d'énergie.* (Planche hors texte N° 4.) — *Compte rendu de la première conférence internationale de l'énergie, à Londres*, par le D^r Ed. TISSOT (suite). — *Concours pour l'étude d'un projet du nouveau bâtiment aux voyageurs à Genève-Cornavin* (suite et fin). — SOCIÉTÉS : *Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.* — *Service de placement.*

Commission centrale pour la navigation du Rhin.

Patentes de bateliers du Rhin.

Le 8 juin dernier, le Secrétaire général de la Commission centrale pour la navigation du Rhin a clos le dépôt des ratifications des Puissances représentées à la Commission centrale, sur le Protocole numéro 43, du 14 décembre 1922, et le Protocole additionnel, numéro 22, du 22 décembre 1923, relatifs au nouveau régime des patentes de bateliers du Rhin. (Textes publiés par le *Bulletin technique de la Suisse romande*, numéro 11, du 24 mai 1924.)

Conformément à l'article 7 du Protocole de 1922, ce nouveau régime est donc entré en vigueur le 8 juillet 1925. Rappelons qu'il se trouve défini, outre les dispositions fondamentales contenues dans les deux Protocoles ci-dessus visés, par les prescriptions réglementaires relatives aux conditions de délivrance des patentes, adoptées par la Commission dans son Protocole numéro 44 du 14 décembre 1922 (*Ibid.*).

Reconstruction du viaduc de la Paudèze

par C. JAMBÉ, ingénieur.

Avant la mise en circulation des lourdes locomotives électriques des Chemins de fer fédéraux, le viaduc métallique de la Paudèze, situé au km. 3.293—3.473 de la ligne Lausanne-Simplon devait être renforcé ou remplacé. C'est

à cette dernière solution que l'Administration des Chemins de fer fédéraux se rallia pour des raisons que nous développerons plus loin.

Il peut être intéressant, avant de passer à l'étude du nouveau pont, de connaître les principales caractéristiques de celui qui vient de disparaître, tirées de la notice de M. Jean Meyer, ingénieur en chef, sur « Les chemins de fer de la Suisse occidentale ». Lausanne, Georges Bridel, éditeur, 1878.

L'ancien pont.

L'ancien pont (fig. 1), exécuté d'avril 1858 à novembre 1859 sous la direction de M. Michel, ingénieur des Ponts et Chaussées, sous-directeur des travaux, avait été étudié par M. Jules Gaudard, ingénieur, ancien professeur à la Faculté technique de l'Académie de Lausanne. MM. Mongeot et Lochmann, ingénieurs, dirigèrent les travaux sur place ; MM. Paul et Arnaud furent chargés de l'exécution des maçonneries et la construction du tablier métallique fut confiée à MM. Bonzon et Fils, avec M. Gustave Bridel comme ingénieur.

La longueur de l'ouvrage, entre culées, était de 165 m. 90 avec quatre travées, dont deux extrêmes de 34 m. 95 et deux médianes de 45 m. 30. Le tablier était constitué par deux poutres droites continues en tôle à parois pleines de 3 m. 50 de hauteur.

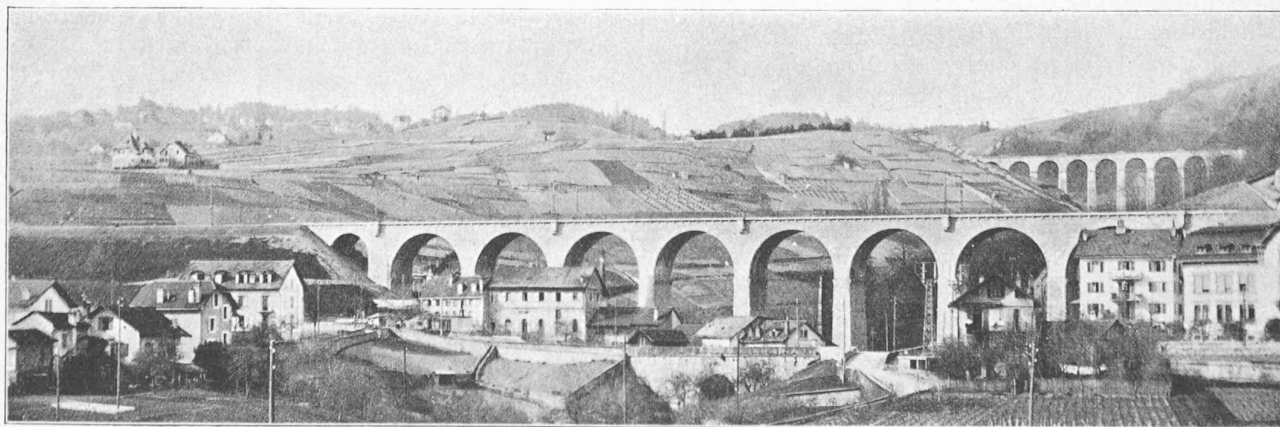


Fig. 2. — Vue générale du nouveau pont.