

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 53 (1927)
Heft: 2

Inhaltsverzeichnis

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: 22.01.2025

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

BULLETIN TECHNIQUE

Réd.: Dr 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. — Le contrôle électro-pneumatique pour unités multiples des nouvelles automotrices du chemin de fer métropolitain de Vienne (Autriche)*, par A. E. MÜLLER, ingénieur à Genève. — *Concours d'idées pour l'établissement du plan général d'extension et d'aménagement de la ville de Fribourg. — Congrès international de Construction de Ponts et Charpentes. — SOCIÉTÉS: Association suisse d'Hygiène et de Technique urbaines. — Comité de Rédaction du « Bulletin Technique de la Suisse Romande ». — BIBLIOGRAPHIE. — Service de placement.*

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

Compte rendu de la deuxième session de 1926.

(Suite et fin.)¹

Reconstruction du pont à Wesel.

La Commission constate que :

1^o La reconstruction du pont de chemin de fer de Wesel, telle qu'elle est projetée par le Gouvernement allemand, ne modifie en rien les conditions actuelles de navigabilité.

Toutefois, vu les efforts considérables de tous les Etats riverains tendant à arriver à l'unification des tirants d'air des ponts, ainsi que la tradition de la Commission Centrale de suivre la même voie, la Commission estime qu'il serait désirable que l'on profitât, dans l'intérêt de la navigation, de l'occasion de la reconstruction de ce pont pour en porter le tirant d'air à 9 m. 10. Elle prend d'ores et déjà note avec satisfaction de la déclaration des représentants allemands, que leur Gouvernement serait prêt à envisager cette solution, si celle-ci est possible à des frais raisonnables.

2^o Les dispositions imposées aux entrepreneurs par le Gouvernement allemand, quant à l'exécution des travaux, et contenues dans l'annexe 4 du projet, document ci-annexé dans sa teneur définitive, sont reconnues appropriées.

Aménagement du Rhin entre Strasbourg et Bâle.

La Commission prend acte des déclarations faites par la Délégation française et la Délégation suisse en ce qui concerne l'aménagement du Rhin entre Strasbourg et Bâle.

Note du Secrétariat. — Il résulte de ces déclarations, que la phase des négociations entre la France et la Suisse en ce qui concerne le barrage de Kembs et l'extension du remous jusqu'à la Birse est maintenant terminée.

Quant au projet de régularisation, la Suisse espère être bientôt à même d'amorcer les négociations avec ses voisins.

Rapport de M. Walker D. Hines.

L'examen des questions soulevées par le rapport de M. Hines est renvoyé à la prochaine session.

Modifications au Rapport Annuel. Questions de statistiques.

La Commission Centrale a pris connaissance des procès-verbaux du Comité Technique datés de Cologne les 7, 8 et 9 octobre 1926, ainsi que des procès-verbaux du Comité du Rapport annuel.

Elle estime que les directives et les solutions proposées dans ces procès-verbaux, ainsi que dans l'exposé du Secrétaire général, indiquent la route à suivre en vue d'aboutir graduellement à l'unification désirée et précisent les éléments principaux de la solution.

Elle prie les Délégations des Etats intéressés de recomman-

¹ Voir *Bulletin technique* du 1^{er} janvier 1927, page 1.

der à leurs Gouvernements un examen du problème sur la base de ces données, avec prière de communiquer le résultat de cet examen, si possible, avant la session de printemps 1927.

Elle décide la communication à la Commission Consultative et Technique des Communications et du Transit de la Société des Nations de ses procès-verbaux, des procès-verbaux du Comité du Rapport Annuel et du Comité Technique ainsi que de l'exposé du Secrétaire Général pour qu'il puisse en être tenu compte au cours des délibérations relatives à l'unification des statistiques de transport des marchandises.

Note du Secrétariat. — Le Comité du Rapport Annuel s'est préoccupé de la meilleure manière de perfectionner la statistique du trafic rhénan envisagée dans son ensemble et du point de vue économique. Les réformes envisagées ont été étudiées par des techniciens. Les conclusions de ces derniers doivent maintenant être soumises à un examen détaillé de la part des Gouvernements intéressés. Elles seront étudiées en même temps par un Comité que la Société des Nations a constitué, afin de permettre dans toute la mesure du possible une unification portant également sur d'autres réseaux.

Date de la prochaine session.

La prochaine session commencera le 24 mars 1927, à 17 h.

Le contrôle électro-pneumatique pour unités multiples des nouvelles automotrices du chemin de fer métropolitain de Vienne (Autriche).

Par A. E. MÜLLER, ingénieur à Genève.

Introduction.

Lors de l'électrification du chemin de fer métropolitain de Vienne, au début de 1925, celui-ci fusionna avec les tramways de Vienne, d'où nécessité d'unifier le parc du matériel roulant, et de pouvoir faire circuler les voitures du Métropolitain sur le réseau du Tramway. Le réseau métropolitain dispose d'une tension moyenne d'exploitation de 750 volts, tandis qu'elle n'atteint que 500 volts sur celui des tramways. La vitesse commerciale est de 24 à 25 km/h. ($V_{max.} = 40$ km./h.) pour le Métropolitain et de 12,5 km/h. ($V_{max.} = 30$ km./h.) pour le Tramway. Le trafic du Métropolitain varie dans de très fortes limites, car, tandis que l'affluence des voyageurs est très faible à certaines heures des jours ouvrables, elle devient énorme les dimanches et jours de fête (excursionnistes, amateurs de sport, etc.).