

Objekttyp: **Miscellaneous**

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

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

Heft 24

PDF erstellt am: **21.07.2024**

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.

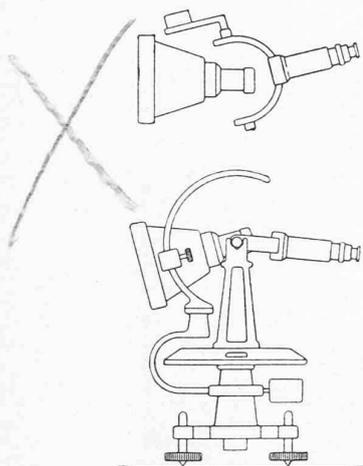


Fig. 1. — Orientation fixe de la chambre par rapport à l'horizon et lunette mobile.

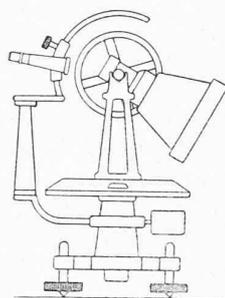


Fig. 2. — Chambre mobile et lunette fixe.

est mobile autour d'un axe horizontal et la chambre autour d'un axe vertical, mais dans l'autographe Wild, la chambre seule étant mobile (fig. 1 et 2), il y avait là une difficulté sérieuse qui a été surmontée au moyen d'un ingénieux artifice. La Société Henri Wild, à Heerbrugg, mettant à la disposition des intéressés une description détaillée, rédigée en français, de ses « Instruments de photogrammétrie », nous reproduisons, sans commentaire, une vue de son stéréoautographe (fig. 3) et les résultats remarquables de levés exécutés par le Service topographique fédéral au moyen de cet instrument (fig. 4), dont la « portée » est singulièrement grande puisqu'elle dépasse 20 kilomètres.

DIVERS

Congrès international d'ingénieurs, à Tokio.

La Kôgakkai (Engineering Society of Japan) annonce qu'un congrès international d'ingénieurs aura lieu, à Tokio, pendant deux semaines, vers la fin du mois d'octobre 1929, et invite cordialement tous les intéressés à y prendre part. Un programme détaillé sera publié ultérieurement. Adresser la correspondance et les demandes de renseignements à la Kôgakkai, Marunouchi Building, Tokio.

Section vaudoise de la S.I.A.

Séance ordinaire du 11 novembre 1927, au Café des Deux-Gares, en accord avec la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes.

Procès-verbal.

Présidence de M. G. Mercier, architecte, président.

Séance ouverte à 20.30 h. en présence de quarante membres et invités. L'« Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin » avait été invitée, par cartes per-

sonnelles. Le président salue nos hôtes, en particulier MM. Boiceau, directeur des travaux de Lausanne ; Albaret, Conseiller administratif, à Genève ; Meyer-Peter, ingénieur professeur à l'Ecole polytechnique fédérale ; Brémont ingénieur, président de la section d'étude de la voie navigable du Rhône au Rhin, Paschoud, ingénieur en chef C.F.F., Meystre, ingénieur, directeur de la Compagnie de navigation sur le lac Léman ; Schwarz, ingénieur des Améliorations foncières du canton. Il fait quelques brèves communications et rappelle l'assemblée des présidents, tenue à Olten le 29 octobre, pour débattre la question des élections au Comité central de la S. I. A. M. Paris, ingénieur, en référera dans la prochaine séance.

Le président donne alors la parole à M. M. Brémont pour son exposé de la question du

Niveau du Léman.

M. Brémont rappelle les caractères du Bas-Rhône, navigable d'Arles à Lyon et Seyssel, à 21 km. de la frontière suisse, située au delà du profond canon du Haut-Rhône. Arles est reliée à Port de Bouc et Marseille par un canal navigable. Quelques travaux de correction et l'installation d'un touage donnèrent au siècle passé un grand essor à la navigation fluviale : les ports du Rhône, de Lyon à Arles, accusèrent un mouvement considérable, dont l'apogée fut de 634 000 t. en 1855, par 392 mille à la descente et 242 mille à la remonte ; les chalands, capables de 200 t. n'en prenaient que 100 pour la montée. La concurrence des chemins de fer, qui conduisirent la lutte sans souffrir de l'étiage, nuisit un temps à ce trafic, qui descendit jusqu'à 173 mille t. en 1880, pour remonter depuis lors avec continuité, et dépasser les 300 mille au vingtième siècle.

L'étiage et les hauts fonds mobiles font obstacle au trafic ; c'est contre eux qu'il faut lutter par une régularisation des affluents et une correction du lit.

Les crues du Rhône dépendent, à l'amont de Lyon surtout, des hautes eaux du Léman et de l'Arve, c'est-à-dire de la

Fig. 3. — Autographe H. Wild.

