Objekttyp: **TableOfContent**

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

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

Heft 5

PDF erstellt am: **24.05.2024**

**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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

53e année 26 février 1927 N° 5

# BULLETIN TECHNIQUE
## DE LA SUISSE ROMANDE

Réd. : Dr 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.* — *La Photogrammétrie dans son application à la mensuration cadastrale suisse*, par J. Baltensperger, inspecteur fédéral du Cadastre, à Berne (suite et fin). — *Collège de Blonay.* — *Théorie et pratique des travaux hydrauliques par le Dr A. Stucky, ingénieur* (suite et fin). — *Une « Industrie Géante ».* — Nécrologie : *Jean Lehmann.* — Sociétés : *Société suisse des ingénieurs et des architectes.* — *Congrès de l'Association générale des Hygiénistes et Techniciens Municipaux.* — Bibliographie. — *Service de placement.*

## Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

Dans la résolution prise au sujet de la construction des ponts entre Dusseldorf et Neuss et entre Cologne et Mulheim (voir compte rendu de la session de novembre 1926 de la Commission centrale, numéro du 1er janvier 1927 du *Bulletin technique*, page 1) il était prévu que la sous-commission chargée de l'examen des projets présentés par la délégation de l'Empire et des Etats allemands procéderait sur place, si elle le jugeait utile, aux constatations nécessaires et ferait rapport à la Commission, étant entendu que, dans le cas où ce rapport ne pourrait être déposé avant la fin de la session, la Commission statuerait par voie de correspondance.

La sous-commission composée de membres appartenant aux délégations allemande, belge, française, italienne et néerlandaise et présidée par M. Herold, commissaire de Suisse, a visité le 29 novembre 1926, à bord du vapeur *Preussen*, mis obligeamment à sa disposition par le Gouvernement allemand, les endroits où la construction des nouveaux ponts était projetée. Le «Wasserbauamt» (ponts et chaussées) ainsi que les villes de Dusseldorf et de Cologne se trouvaient représentés.

Sur rapport de M. Herold, la Commission centrale a pris, par voie de correspondance, les résolutions suivantes :

*Construction sur le Rhin d'un pont entre Dusseldorf et Neuss.*

« La Commission constate que :

1. Le projet de construction du pont de Dusseldorf ne soulève aucune objection au point de vue de la navigation.

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

*Note du Secrétariat :* Les dispositions dont parle la résolution ci-dessus ont la teneur suivante :

« Pour l'exécution des travaux, les dispositions suivantes doivent être observées dans l'intérêt de la navigation :

1. Les deux travées du pont ne doivent pas être échafaudées à la fois ; pendant la période des hautes eaux et des glaces, c'est-à-dire du 15 novembre au 1er mars, les échafaudages doivent être enlevés du fleuve.

2. La travée de *droite* peut être entièrement échafaudée, parce que pendant ce temps l'ouverture gauche sera disponible avec toute sa largeur de 200 m. Pendant le montage de la passe *gauche*, par contre, une ouverture d'au moins 65 m. de largeur doit être prévue dans les échafaudages. Pour parer aux inconvénients qui pourraient résulter pour la navigation de l'utilisation d'une seule ouverture, une seconde voie navigable devra, le cas échéant, être aménagée et entretenue moyennant des dragages dans la passe de droite. Au besoin, cette voie sera balisée.

3. Des dispositifs de protection indépendants des échafaudages, dont la « Wasserstrassenbehörde » compétente approuvera les détails, mettront ces échafaudages à l'abri de collisions.

4. En amont et en aval des lieux de construcrion, des écriteaux portant l'indication « Achtung Brückenbau » seront apposés sur les deux rives.

5. En amont et en aval des lieux de construction sera établi, pendant les différentes périodes d'exécution, un service d'avertissement avec bateaux automoteurs.

6. A un emplacement à préciser ultérieurement et situé en amont des lieux de construction, on tiendra prêts des vapeurs qui, à la traversée de la section où se pratiquent les travaux, remorqueront gratuitement les radeaux descendants, les bateaux naviguant à la dérive et les chalands abandonnés par les convois.

7. Il sera transmis en temps utile aux autorités compétentes des ports intéressés des Etats représentés à la Commission centrale, un avis à la batellerie indiquant la conduite à tenir par les conducteurs de bateaux et de radeaux. »

*Construction sur le Rhin d'un pont entre Cologne et Mulheim.*

« La Commission constate que :

1. Le projet de construction du pont de Cologne ne soulève aucune objection au point de vue de la navigation.

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

*Note du Secrétariat :* Les dispositions dont parle la résolution ci-dessus ont la teneur suivante :

« Pendant la période d'exécution des travaux, les dispositions suivantes doivent être observées :

1. Si la grande travée du pont n'est pas montée sans échafaudages, elle doit présenter une passe navigable d'une largeur libre de 87, 50 m.

2. Le tirant d'air de la passe navigable doit être aussi élevé que possible ; il ne peut, en aucun endroit, être inférieur à la cote de 5 m. au-dessus des plus hautes eaux navigables.

3. Du 15 novembre au 1er mars, les échafaudages doivent être enlevés du fleuve.

4. Les parties inférieures des échafaudages doivent être protégées contre les collisions par des dispositifs de protection établis indépendamment des échafaudages et dont la « Wasserstrassenbehörde » compétente approuvera les détails.

5. En amont et en aval des lieux de construction, des écriteaux avec l'indication « Achtung Brückenbau » seront apposés sur les deux rives.

6. Dans le cas où la navigation se trouverait gênée par des échafaudages, des postes d'avertissement seront établis en amont et en aval des lieux de construction.

7. Si le montage s'effectue au moyen d'échafaudages de nature à gêner la navigation, on tiendra prêts à un emplacement à préciser et situé en amont des lieux de construction des vapeurs qui, à la traversée de la section où se pratiquent les travaux, remorqueront gratuitement les radeaux descendants, les bateaux naviguant à la dérive et les chalands abandonnés par les convois.

8. Si le pont peut être monté sans échafaudages, le pont de bateaux peut subsister. En cas contraire, le pont de bateaux