Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **58 (1932)**

Heft 26

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

58e année 24 décembre 1932 N° 26

BULLETIN TECHNIQUE
DE LA SUISSE ROMANDE

Rédaction : H. Demierre et J. Peitrequin, ingénieurs.

Paraissant tous les 15 jours

ORGANE DE PUBLICATION DE LA COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

ORGANE DE L'ASSOCIATION SUISSE DE TECHNIQUE SANITAIRE

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

SOMMAIRE : *Commission centrale pour la navigation du Rhin.* — *L'aménagement des forces du Rhin postérieur et du Rhin d'Avers.* — *De l'urbanisme*, par M. Albert Sartoris, *architecte.* — Chronique. — *Le calcul des ponts.* — Sociétés : *Société suisse des ingénieurs et des architectes* (suite et fin). — Bibliographie. — Carnet des concours.

Ce numéro contient 16 pages de texte.

Commission centrale pour la navigation du Rhin

Compte rendu de la session de novembre 1932.

La Commission centrale pour la navigation du Rhin a tenu, à Strasbourg, sa session d'automne du 10 au 19 novembre 1932, sous la présidence de Sir John Baldwin, commissaire de Grande-Bretagne, suppléant M. Jean Gout, président de la Commission, empêché pour des raisons de santé.

La Commission a poursuivi ses travaux concernant la revision de la Convention de Mannheim, revision qu'elle a terminée en première lecture ; elle a siégé comme Tribunal d'appel et a prononcé quatre jugements sur des affaires contentieuses relatives à la navigation rhénane.

En outre, elle a pris les résolutions suivantes :

Modifications au Règlement de Police pour la Navigation du Rhin.

Navigation entre Bâle et Maxau. L'article 22, N° 1 du Règlement de police est modifié comme il suit :

« Entre Bâle et Neuenburg, la navigation est interdite quand la hauteur des eaux dépasse 4,65 m à l'échelle de Rheinfelden. Entre Neuenburg et Strasbourg, la navigation est interdite quand la hauteur des eaux dépasse 4,20 m à l'échelle de Brisach. Entre Strasbourg et Lauterbourg, la navigation des vapeurs est interdite quand la hauteur des eaux dépasse 5 m à l'échelle de Strasbourg. Entre Lauterbourg et Maxau, la navigation des vapeurs est interdite, dès que le niveau des eaux atteint ou dépasse 7 m à l'échelle de Maxau (cote indiquée à la colonne III mentionnée aux N° 2 et 3 ci-après). »

La disposition ci-dessus entrera en vigueur le 1er janvier 1933.

Largeur et longueur des radeaux. L'article 32, § 2 du Règlement de police est modifié comme il suit : « La largeur des radeaux ne doit pas dépasser 20 m sur le canal latéral au Rhin (section de Huningue à Kembs), 63 m entre Mannheim et Millingen, 47 m en aval de Millingen sauf sur la section comprise entre le point de séparation du Neder-Rijn avec l'Yssel d'une part et Vreeswijk d'autre part où elle ne doit pas dépasser 28 m.

» La longueur des radeaux, non compris les gouvernails, ne doit pas dépasser 220 m, sauf sur le canal latéral au Rhin (section de Huningue à Kembs) et sur la section comprise entre le point de séparation du Neder-Rijn avec l'Yssel d'une part et Vreeswijk d'autre part où elle ne doit pas dépasser 160 m. »

La disposition ci-dessus entrera en vigueur le 1er mai 1933.

Etiage équivalent. La Commission centrale décide que les niveaux du nouvel Etiage équivalent seront ceux qui correspondent pendant la période 1926-1930 aux débits équivalents aux échelles principales, les débits équivalents étant ceux qui n'ont pas été réalisés vingt jours sans glaces en moyenne par an pendant la période 1906-1930. En conséquence, les niveaux de l'Etiage équivalent sont les suivants :

Waldshut	164	Oberlahnstein	139
Bâle	— 37	Coblence	116
Brisach	80	Andernach	129
Rhinau	237	Linz	102
Strasbourg	148	Cologne	61
Maxau	316	Dusseldorf	20
Spire	215	Ruhrort	— 64
Mannheim	184	Rees	— 9
Worms	— 86	Emmerich	18
Kostheim	— 65	Lobith	910
Mayence	— 17	Hulhuizen	849
Biebrich	64	Pannerden	845
Bingen	103	Nimègue	691
Trechtingshausen	99	Tiel	336
Caub	108		

Aménagement du Rhin entre Strasbourg et Bâle. D'après la déclaration des Commissaires français, l'état d'avancement des travaux de Kembs est le suivant :

En ce qui concerne le barrage, le seul travail de génie civil restant à faire est la construction du seuil de la troisième ouverture à partir de la rive gauche entre parafouilles terminés. De l'équipement mécanique et électrique, il reste à monter les vannes et les treuils des troisième et quatrième ouvertures à partir de la rive gauche. Les travaux de protection des rives sont à peu près terminés, de même que les canalisations de drainage. Les ouvrages d'adaptation des déversements d'eaux usées sur les deux rives sont terminés, à l'exception de l'équipement mécanique et électrique des stations de pompage.

En ce qui concerne la dérivation, les travaux sont entièrement terminés.

Les écluses sont achevées.

A l'usine, les travaux de génie civil sont terminés : les deux premiers groupes sont achevés, le montage des trois autres groupes est en cours. Les installations électriques sont à peu près terminées.

Le canal a été ouvert à la navigation le 1er mai 1932 ; la première surélévation du plan d'eau a été commencée le 4 juillet. La cote de la retenue provisoire 240 *NN* a été atteinte le 23 août. On entreprendra la surélévation au-dessus de