Commission centrale pour la navigation du Rhin

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **60 (1934)**

Heft 13

PDF erstellt am: **02.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-46393

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

60e année 23 juin 1934 N° 13

BULLETIN TECHNIQUE
DE LA SUISSE ROMANDE

ABONNEMENTS :
Suisse : 1 an, 12 francs
Etranger : 14 francs
Pour sociétaires :
Suisse : 1 an, 10 francs
Etranger : 12 francs
Prix du numéro : 75 centimes.
Pour les abonnements s'adresser à la librairie F. Rouge & C°, à Lausanne.

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

ANNONCES :
Le millimètre sur 1 colonne, largeur 47 mm. : 20 centimes.
Rabais pour annonces répétées
Tarif spécial pour fractions de pages.
Régie des annonces : *Indicateur Vaudois* (Société Suisse d'Edition) Terreaux 29, Lausanne.

SOMMAIRE : *Commission centrale pour la navigation du Rhin.* — *Le funiculaire Davos-Parsenn*, par A.-E. Muller. — *Un théoricien de l'architecture nouvelle.* — Chronique genevoise. — Chronique lausannoise. — *Société suisse des ingénieurs et des architectes : Section genevoise.* — Supplément commercial.

Commission centrale pour la navigation du Rhin

Compte rendu sur son activité en 1933.

Questions administratives.

Commission centrale. — a) *Composition :* M. Peters, Commissaire allemand, décédé, a été remplacé pour la durée des sessions de juillet et de novembre par M. le Conseiller Ministériel Baur. M. Brunet ayant été déchargé de ses fonctions à sa demande, M. Wœstyn, directeur au Ministère des Travaux publics, a été désigné comme Commissaire belge. Sir John Baldwin atteint par la limite d'âge a été remplacé par M. D. W. Keane. Enfin, M. Bruins a donné sa démission et n'a pas été remplacé au cours de l'année. En conséquence, à la fin de l'année 1933, la composition de la Commission centrale était la suivante :

Président : M. *Jean Gout.*

Commissaires : Empire et Etats allemands : MM. *Seeliger* (représentant spécialement la Hesse) ; *Baur* (représentant spécialement la Prusse) ; *Fuchs* (représentant spécialement l'Etat de Bade) ; *Greuling* (représentant spécialement la Bavière). Commissaire adjoint : M. *Ickes.* — Belgique : MM. *de Ruelle, Wœstyn.* — France : MM. *Albert Mahieu*, Silvain *Dreyfus, Basdevant, Herrenschmidt.* — Grande-Bretagne : M. *Keane.* — Italie : MM. le comte A. *Martin-Franklin, Sinigalia.* — Pays-Bas : MM. *Kröller, Schlingemann.* — Suisse : MM. *Herold*, J. *Vallotton.*

Le Secrétariat était composé à la fin de 1933 comme il suit :

Secrétaire général : M. *Hostie* (Belge). — Secrétaire général adjoint : M. *Charguéraud-Hartmann* (Français). — Membres du Secrétariat : M. *de l'Espinasse* (Néerlandais), M. *Schwarzenberger* (Allemand). — Secrétaire-archiviste : M. *Walther* (Suisse).

Les Inspecteurs de la navigation sont :

Pour le secteur suisse : M. *Moor*, ingénieur cantonal, à Bâle. — Pour le secteur I A, frontière franco-suisse à l'embouchure de la Lauter : M. *Callet*, ingénieur des Ponts et chaussées, à Strasbourg. — Pour le secteur I B rive droite : km badois 182,070 (vis-à-vis de l'embouchure de la Lauter) à la frontière bado-hessoise : M. *Baer*, Oberbaurat à Mannheim. — Pour le secteur II, rive gauche : embouchure de la Lauter à l'embouchure de la Nahe : rive droite : frontière bado-hessoise à km prussien 27,4 en aval de Rüdesheim : M. *Haeusel*, Oberbaurat à Mayence. — Pour le secteur III, embouchure de la Nahe à la frontière germano-hollandaise : M. *Gelinsky*, Oberbaurat à Coblence. — Pour le secteur IV, eaux néerlandaises : Jonkheer *Ditlinger*, à La Haye.

b) *Réunions de la Commission et des Comités :* La Commission centrale a tenu, au cours de l'année 1933, outre les deux sessions ordinairement tenues en avril et en novembre, une session extraordinaire en juillet.

Convention de Mannheim : La Convention de Mannheim n'a pas subi de modifications en 1933. Les négociations relatives à la revision de la Convention de Mannheim n'ont pas été reprises au sein de la Commission centrale au cours de l'année 1933, diverses Délégations ayant déclaré que les études poursuivies sur la base des textes de première lecture élaborés par la Commission ne seraient vraisemblablement terminées que dans le courant de l'année suivante.

Règlements communs : Deux modifications du Règlement de police pour la navigation du Rhin, portant l'une sur l'article 5, chiffre 5, et l'autre sur l'article 5, chiffre 11, ainsi que trois modifications du Règlement de visite des bateaux du Rhin (article 7, nouvel article 9 *b* et annexe C), sont intervenues en 1933 (Voir plus bas sous : Questions nautiques).

Rapport annuel de la Commission : Le Rapport annuel de la Commission pour l'année 1932, élaboré sous les auspices du Comité permanent composé de M. Ickes, président et de MM. Herrenschmidt et Schlingemann, membres, a été terminé vers la fin de l'année 1933.

Conférences et réunions auxquelles la Commission a été représentée : La Commission a été représentée à la XVIIIe session de la Commission consultative et technique des communications et du transit de la Société des Nations ainsi qu'à la réunion du Comité permanent de la navigation intérieure, qui l'a précédée. Elle a également été représentée à la Conférence d'experts qui s'est tenue à La Haye, sur l'initiative du Gouvernement des Pays-Bas, pour élaborer un projet de réglementation internationale du transport de liquides combustibles sur les voies de navigation intérieure. Elle a enfin été représentée à la XXVIIe assemblée générale de l'Association pour la navigation sur le Haut-Rhin à Bâle.

Questions techniques.

Pont-route à Neuwied : Au cours de l'année 1927, un plan de pont-route élaboré par la commune de Neuwied et ne présentant qu'un caractère provisoire, avait été soumis à la Commission centrale, laquelle avait décidé de surseoir à statuer sur l'ensemble de ce projet, jusqu'à plus ample information. La Délégation allemande avait déclaré qu'il ne serait pas donné suite pour le moment à ce projet (Voir compte rendu de 1927).

Un projet remanié par les services de la ville de Neuwied et approuvé par le Gouvernement allemand a été soumis à la Commission centrale, au cours de l'année 1933, avec la remarque que les desiderata que la Commission centrale avait antérieurement formulés, avaient été pris en considération.

Le projet a été étudié par le Comité des Ponts, présidé par M. Herold. Ce Comité a constaté que le nouveau projet d'après

lequel l'emplacement du pont était reporté à 200 m en amont de l'emplacement antérieurement indiqué, présentait notamment l'avantage qu'aucune pile ne devait être construite dans le fleuve même et que les piles centrales qui seraient construites sur une île ne gêneraient nullement la visibilité. La Commission n'a d'ailleurs formulé aucune observation en ce qui concerne les dispositions prévues dans l'intérêt de la navigation pour la durée des travaux de construction.

Se ralliant aux conclusions du Comité, la Commission centrale a constaté que le projet soumis ne soulevait aucune objection au point de vue de la navigation et du flottage et que les dispositions susvisées étaient reconnues appropriées.

Ponts-routes à Krefeld et à Duisbourg : La Commission centrale a été saisie par la Délégation allemande de deux projets de ponts à établir, le premier entre Krefeld-Uerdingen et Mündelheim, le second, entre Duisburg-Hochfeld et Rheinhausen, projets motivés par l'accroissement constant de la circulation routière dans la région industrielle voisine de la Ruhr.

Le Comité des Ponts a fait observer, dans son rapport, que la construction de ces ponts constituerait une amélioration appréciable des conditions de la navigation par la suppression de deux bacs. En ce qui concerne le premier de ces deux ponts qui, d'après le projet, doit être construit près de l'entrée du port d'Uerdingen, le Comité a émis l'opinion que les deux piles prévues ne gêneraient pas la navigation, la pile droite laissant une passe amplement suffisante, tout en respectant la visibilité et la pile gauche devant faire corps avec le môle droit de l'entrée du port d'Uerdingen prolongé. L'accès de ce port se trouvera même facilité.

En ce qui concerne le pont entre Duisbourg, Hochfeld et Rheinhausen, pour lequel une seule pile est prévue, alors que le pont de chemin de fer situé quelque peu en amont en comporte deux, le Comité a déclaré avoir pris connaissance d'épreuves concluantes qui avaient démontré qu'il ne résultait de cette disposition aucune gêne pour la navigation.

Suivant l'avis du Comité des Ponts, la Commission centrale a constaté que les deux projets ne soulevaient pas d'objection au point de vue de la navigation et du flottage et elle a reconnu que les dispositions que le Gouvernement allemand se proposait de prendre pendant l'exécution des travaux, dans l'intérêt de la navigation, étaient appropriées.

Ponts de Strasbourg-Kehl et de Huningue : La Commission a pris connaissance, dans ses sessions d'avril et de novembre, de l'état des négociations relatives au relèvement des ponts de Strasbourg-Kehl ainsi qu'au relèvement ou à la suppression éventuelle du pont de Huningue.

Aménagement du Rhin entre Bâle et Strasbourg : La Commission s'est également tenue au courant, dans sa session de novembre, de la marche des travaux d'aménagement du Rhin entre Bâle et Strasbourg.

Il résulte des déclarations des Commissaires de France qu'en ce qui concerne les travaux du bief de Kembs, l'état d'avancement des travaux au 1er octobre 1933 était le suivant :

1. *Barrage :* le barrage est entièrement achevé à l'exception des rampes d'accès sur les deux rives et de l'immersion des blocs de protection contre les affouillements à l'aval des seuils. Les protections de rives à l'aval du barrage doivent encore être complétées ; les protections de rives à l'amont ainsi que les canaux de drainage sont achevés. Les ouvrages d'évacuation des eaux usées sont en service.
2. *Dérivation :* achevée.
3. *Ecluses :* achevées.
4. *Usine :* achevée. Le dernier groupe a été mis en route le 20 septembre. Les installations électriques sont achevées.

Mise en remous : La retenue a atteint la cote 244 *N. N.*, le 6 mai 1933 ; le 29 juillet, elle a été abaissée pour permettre une inspection des ouvrages ; cet abaissement a été effectué jusqu'à la cote 239 *N. N.* La retenue a été de nouveau relevée à partir du 21 septembre.

Des déclarations du Commissaire de Suisse concernant la régularisation du Rhin entre Istein et Strasbourg, il résulte que les travaux ont été poussés très activement dans les trois divisions ; ils sont en forte avance sur le programme. Depuis la mise en chantier de dragues sur le secteur d'alluvionnement dans la région de Sasbach à Ottenheim, les travaux s'étendent à peu près sur tous les secteurs entre Strasbourg et Istein. Le deuxième aménagement, c'est-à-dire l'exécution du couronnement des épis et la construction de digues longitudinales a également pu être poussé très activement pendant toute la durée des basses eaux. On a pu constater jusqu'ici que, sur les secteurs où le premier aménagement est terminé, le tracé du chenal a pris en général la position prévue au projet ; sur certains parcours, la largeur et la profondeur atteintes sont déjà satisfaisantes.

Voyage d'exploration 1934 : La Commission centrale a décidé d'organiser un voyage d'exploration, dans le courant de l'année 1934, sur le secteur Cologne-Mannheim.

Travaux exécutés sur le Rhin et dans les ports au cours de l'année 1932 : Comme par le passé, la Commission a reçu communication des relevés indiquant les travaux exécutés sur le Rhin et dans les ports, communications qui sont reproduites dans le Rapport annuel.

Approbation de travaux exécutés dans les sections formant frontière entre l'Allemagne et la France, au cours de l'année 1933 : Par application de l'article 359 du Traité de Versailles, la Commission centrale a autorisé l'exécution, d'une part, du projet d'établissement d'un débouché de collecteur et d'un canal de refoulement dans le Rhin aux environs de l'écluse d'accès sud du port de Strasbourg, présenté par la Délégation française et, d'autre part, du projet d'aplanissement des berges abruptes de la rive droite du Rhin dans la section comprise entre Kehl et Greffern, présenté par la Délégation allemande. *(A suivre).*

Le funiculaire Davos-Parsenn

par A.-E. MULLER,
Ingénieur à la S. A. Brown Boveri & Cie, Baden.

Généralités et tracé.

La région de Parsenn, près de la célèbre station climatique de Davos, est un lieu de villégiature de réputation mondiale. En été, elle offre aux nombreux touristes qui la visitent une grande variété d'ascensions, d'excursions ou de simples promenades au cours desquelles on peut jouir d'une vue splendide. En hiver, c'est la région par excellence du ski. Par suite du nombre toujours croissant de visiteurs suisses et étrangers en séjour ou en cure à Davos et de la faveur toujours plus grande dont jouit la région de Parsenn, il était devenu indispensable d'en faciliter l'accès par la création d'un funiculaire.

Le funiculaire Davos-Parsenn a été construit au cours des années 1931-1932. Pour des raisons topographiques et d'exploitation, ce chemin de fer est divisé en deux sections complètement indépendantes. La section inférieure (station terminus inférieure de Davos-Village, station intermédiaire de Höhenweg), mise en service le 16 décembre 1931, est commandée par un mécanicien depuis la station amont. La section supérieure (station intermédiaire de Höhenweg — station terminus supérieure de Weissfluhjoch) a été ouverte au trafic le 2 décembre 1932. Cette section est prévue pour commande à distance depuis la station intermédiaire. Après la manœuvre de la manette de contrôle effectuée par le mécanicien desservant la section inférieure, la commande du moteur du treuil monté dans la station de Weissfluhjoch est assurée d'une façon entièrement automatique. Cependant, en cas de besoin, la section supérieure peut également être contrôlée à la main.