

# La navigation intérieure en Suisse en 1919

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **46 (1920)**

Heft 13

PDF erstellt am: **06.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-35785>

## **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.

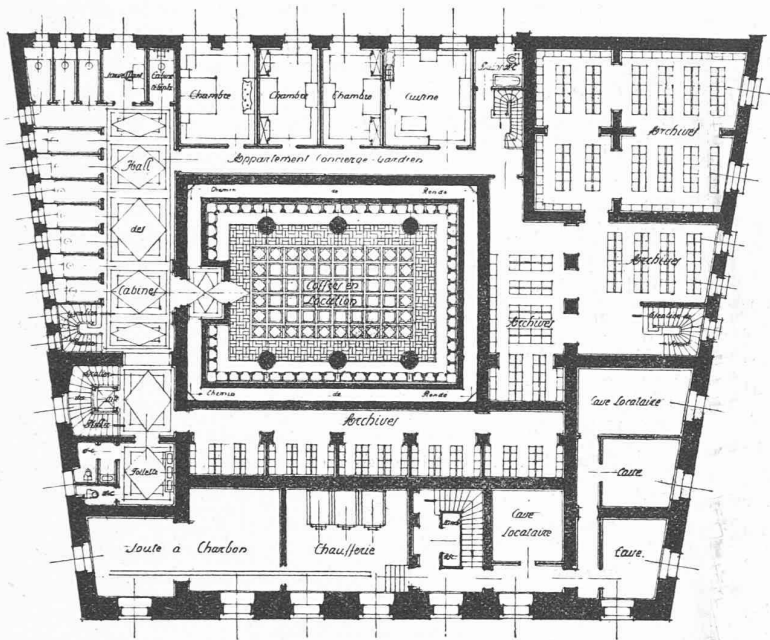
## **Haftungsausschluss**

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.

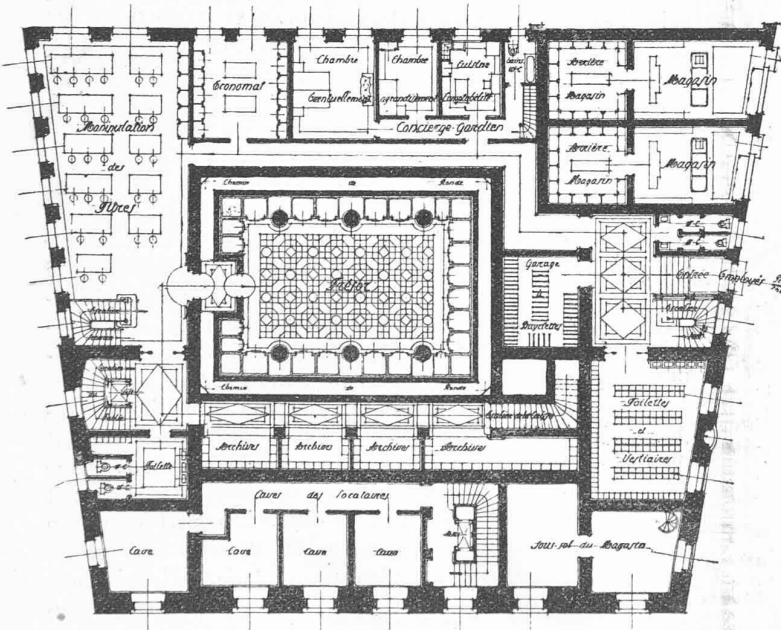




CONCOURS POUR L'HOTEL  
DE LA SOCIÉTÉ DE BANQUE SUISSE, A LAUSANNE



Plan du 2° sous-sol. — 1 : 400.



Plan du 1er sous-sol. — 1 : 400.

Le Service des Eaux a reçu à diverses reprises des demandes de renseignements sur la question de nos accès à la mer ainsi que sur celle de nos voies fluviales intérieures. Nous sommes prêts à donner en tout temps des renseignements à ce sujet. L'intérêt du pays exige que dans les affaires d'une importance pareille les opinions ne se forment qu'après une étude approfondie de la question.

On sait que les résultats du concours international en vue de l'obtention de projets pour la navigation sur le Rhin de Bâle au lac de Constance devaient être remis à la fin du mois de décembre 1914; ce délai n'a pu ensuite être tenu. Des pourparlers ont repris à ce sujet dans le courant de l'an-

née écoulée et l'on peut prévoir qu'on arrivera prochainement à une entente.

Les associations pour la navigation, dont quelques membres en particulier se sont acquis des mérites que nous tenons à relever, ont consacré, comme toujours, un travail sérieux à l'étude des questions variées auxquelles elles portent leur intérêt. Elles savent vouer leur attention aux problèmes ne rentrant pas dans la sphère d'activité des autorités et complètent ainsi au mieux le travail des organes officiels.

L'Association suisse des entreprises de bateaux à vapeur (Vorort: Schaffhouse) a émis cette année le désir de recevoir une représentation dans la section pour la navigation de la Commission de l'économie hydraulique. Nous avons répondu que nous étions en principe favorables à cette demande.

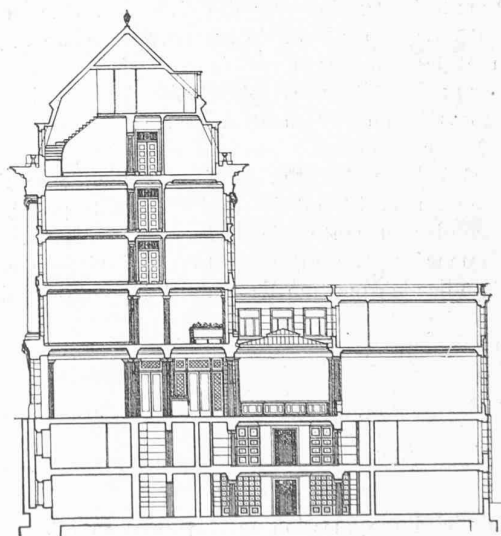
La régularisation des lacs suisses.

La régularisation de nos lacs poursuit des buts multiples : 1. la défense contre les crues en général; 2. la protection ou l'assainissement de terrains agricoles; 3. l'accumulation de réserves d'eau plus grandes pendant les crues pour augmenter les débits des basses eaux en vue de la production de force motrice et de la navigation fluviale; 4. le maintien de niveaux commodes pour la navigation sur les lacs.

Ces différents buts à atteindre demandent des mesures très diverses, ce qui rend parfois bien difficile une solution satisfaisante à tous les points de vue. Il s'agit en général de problèmes très compliqués; mais si l'on veut bien mutuellement faire preuve d'un esprit accommodant, il sera presque toujours possible d'arriver à une entente donnant dans une juste mesure satisfaction à tous les intérêts. Dans la plupart des cas il est nécessaire de corriger l'émissaire du lac pour rendre possible une régularisation avantageuse.

1. Régularisation du lac de Genève.

A la conférence intercantonale de Berne du 1er novembre 1918, il a été décidé d'un commun accord, que la ville de Genève présenterait aux autorités



Coupe transversale. — 1 : 500.

II<sup>me</sup> prix *ex æquo* : projet « Voir Grand » de M. R. Bonnard, architecte, à Lausanne.

fédérales un projet de régularisation qui serait ensuite communiqué aux autres cantons intéressés pour leur donner l'occasion de l'examiner et d'exprimer leur avis à son sujet. En même temps que ces questions de régularisation, la ville de Genève a aussi fait étudier celles qui intéressent la navigation; mais le projet n'a pas encore été remis durant l'exercice 1919.

Ce n'est que lorsque ces questions auront été élucidées que les délégués suisses de la commission internationale du Rhône pourront recevoir des instructions précises.

## 2. Correction des eaux du Jura.

Le 13 octobre 1919, le département de l'intérieur a convoqué une conférence intercantonale où étaient représentés également les départements de l'économie publique et des postes et chemins de fer. Les cantons suivants y avaient été convoqués et y ont envoyé des délégués: Vaud, Berne, Fribourg, Neuchâtel, Soleure, Argovie, Bâle-campagne et Bâle-ville. La commission centrale des associations suisses pour la navigation ainsi que l'association des usines de l'Aar et du Rhin (cette dernière association fait partie comme membre de l'Association suisse pour l'aménagement des eaux) y étaient également représentées.

La première correction des eaux du Jura a donné tous les résultats que l'on se proposait d'atteindre. On réussit à faire baisser de 2 mètres les niveaux des lacs, ce qui permit de gagner à l'agriculture 18 000 hectares de terrain cultivable. Comme il est naturel, les riverains cherchent toujours à gagner de nouveaux terrains.

Pendant les conditions ont changé depuis lors, et l'on se trouve actuellement en face de problèmes nouveaux.

Les terrains se sont en partie affaîsés et souffrent de la présence de nappes souterraines atteignant un niveau trop élevé. D'autre part, la navigation et la production de force motrice exigent que l'on prenne en considération des points de vue tout à fait nouveaux.

Il a été décidé :

1<sup>o</sup> de compléter les données hydrographiques dont on dispose (jaugeages, nivellements des lacs et des terrains, relevés topographiques, recherches sur les nappes d'eau souterraines, sur l'état des travaux de protection ainsi que sur les conditions géologiques des rives et les dangers d'éboulement). La répartition de ces travaux entre la Confédération et les cantons a été faite de façon que chacun exécute ceux dont il lui est plus facile de s'acquitter.

On a passé immédiatement à l'exécution. Les résultats doivent être communiqués mutuellement jusqu'au 1<sup>er</sup> juin 1920. A côté de ces travaux les études sur l'ensemble du projet proprement dit ont été également entreprises.

2<sup>o</sup> De confier au canton de Berne la poursuite des études déjà commencées. Les autres cantons et intéressés sont invités à étudier la question de leur côté pour pouvoir faire rapport en temps voulu.

3<sup>o</sup> De faire circuler les avants-projets généraux afin que les différentes opinions qu'ils suggèrent puissent être communiquées à la Confédération.

## 3. La régularisation du lac des Quatre Cantons et du lac de Zoug.

Il s'agit ici d'une question extrêmement compliquée, pour laquelle en particulier les conditions concernant la navigation et les forces motrices se présentent sous un aspect encore plus difficile que la correction des eaux du Jura. Comme d'autre part, l'étude de ce problème n'est encore relative-

ment que peu avancée, les organes de notre département se sont mis en premier lieu en relation avec les divers cantons riverains.

Une conférence intercantonale sera convoquée à laquelle, comme pour la correction des eaux du Jura, on invitera à côté des gouvernements cantonaux les différentes associations intéressées au problème.

De notre côté également des études ont été commencées à ce sujet. Les travaux les plus récents qui ont apporté des contributions essentielles à l'étude de la question de la régularisation du lac des Quatre-Cantons sont les suivants :

1. Rapport des experts sur le régime d'écoulement et la régularisation du lac des Quatre-Cantons de juin 1912 et de décembre 1913, par les ingénieurs Kürsteiner et Lühinger.

2. Plus-value des forces hydrauliques de la Reuss par suite de la régularisation du lac des Quatre-Cantons. Rapport du Service fédéral des Eaux du 31 janvier 1916.

3. Utilisation des forces hydrauliques de la Reuss entre le lac des Quatre-Cantons et l'embouchure de la Lorze. Rapport du Service fédéral des Eaux 1916.

## 4. Régularisation du lac de Lugano et du lac Majeur.

Des pourparlers ont été entamés avec l'Italie; une commission internationale est en voie de se constituer.

## 5. Lac de Wallenstadt.

Se basant sur les articles 15 et 16 de la loi fédérale sur l'utilisation des forces hydrauliques, le Conseil fédéral a décidé d'exécuter la régularisation du lac de Wallenstadt. Notre département prépare un message sur les mesures d'exécution.

(A suivre.)

## L'emploi des combustibles liquides dans les foyers industriels.

Sous ce titre, M. F. Scoumanne a publié dans la *Revue générale de l'Electricité* une étude solidement documentée qui se termine par une intéressante discussion des caractéristiques des trois méthodes de pulvérisation du mazout, à savoir: la pulvérisation par la vapeur, la pulvérisation mécanique et la pulvérisation par l'air comprimé.

La première méthode implique une consommation de vapeur égale à un demi-kilo au moins par kilo de mazout pulvérisé. Le plus souvent cette vapeur devra être détendue avant de servir à la pulvérisation, à moins qu'elle ne soit produite dans une chaudière spéciale. Les pertes en eau seront accrues de 5% «ce qui double ou triple presque les frais de nettoyage des chaudières sans parler de la mise hors de service, deux ou trois fois plus fréquente des chaudières».

Mais, «malgré son coût d'exploitation plus élevé, c'est la pulvérisation à la vapeur qui est la plus répandue en pratique; elle doit son succès principalement à sa grande commodité: absence ou grande simplicité des appareils auxiliaires, pompes, filtres et réchauffeurs. C'est cet avantage qui la fait presque toujours adopter sur les bateaux et les locomotives où la place est limitée et où la facilité de conduite joue un rôle important».

«La pulvérisation mécanique est certainement beaucoup plus délicate à installer et à conduire que la pulvérisation à vapeur, mais cependant elle peut donner une combustion aussi parfaite que celle-ci tout en conservant sur elle l'avantage d'une économie de combustible qui n'est pas inférieure à 4 ou 5%».

Quant à la pulvérisation par l'air sous pression, bien