

Commission centrale pour la navigation du Rhin

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **50 (1924)**

Heft 7

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-39054>

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.

BULLETIN TECHNIQUE

Réd. : D^r H. DEMIERRE, ing.

DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les 15 jours

ORGANE AGRÉÉ PAR LA COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

ORGANE DE L'ASSOCIATION SUISSE D'HYGIÈNE ET TECHNIQUE URBAINES

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

SOMMAIRE : *Commission centrale pour la navigation du Rhin.* — *La rupture du barrage du Gleno*, par A. STUCKY, ingénieur à Bâle (suite et fin). — *Concours de plans pour un bâtiment scolaire, à Blonay* (suite et fin). — *Introduction à l'étude des machines électriques*, par E. JUILLARD, professeur à l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne. — *La mesure du degré d'érouissage des métaux.* — *Automotrices Diesel-Sulzer.* — *Ligue générale pour l'aménagement et l'utilisation des eaux et Congrès national de navigation intérieure et d'aménagement des eaux, à Lille, 30 juin - 5 juillet 1924.* — SOCIÉTÉS : *Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.* — *Section vaudoise de la S. I. A.* — *Groupe genevois de la G. e. P.*

Commission centrale pour la navigation du Rhin.

Procès-verbal de la session de décembre 1923.

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin s'est réunie du 15 au 22 décembre 1923, sous la présidence de M. Jean Gout, ministre plénipotentiaire.

Outre les décisions d'ordre intérieur et les jugements rendus dans les procès portés en appel devant la Commission, il a été statué comme suit :

Convention générale de Barcelone

Faute de temps, la discussion n'a pu être poursuivie ainsi qu'il avait été prévu en avril dernier. Il est à présumer qu'elle sera reprise à la session de printemps de 1924.

Mesures prises à la suite de l'occupation de la Ruhr.

Après une étude longue et minutieuse des plaintes formulées par les Délégations hollandaise, suisse et allemande, la résolution suivante a été adoptée :

« La Commission :

» Après avoir entendu les observations respectivement présentées par la Délégation des Etats allemands, la Délégation des Pays-Bas, la Délégation de la Suisse ainsi que celles de la Délégation française et de la Délégation belge en ce qui concerne l'état général de la navigation sur le Rhin depuis le 11 janvier 1923 ;

» Constatant le trouble que les événements politiques ont entraîné pour le trafic sur le Rhin et pour la stricte observation de l'Acte de Mannheim,

» et estimant que l'appréciation de ces événements n'est pas de sa compétence,

» exprime le ferme espoir que les gouvernements intéressés feront leurs efforts pour que dans le plus court délai possible la prospérité du trafic rhénan reprenne ses progrès dans la pleine observation de la Convention de Mannheim.

» et prie les Commissaires des Etats intéressés de faire connaître à la Commission aussitôt que possible et en vue de sa prochaine session la suite qu'aura reçue le vœu formulé ci-dessus ».

Les Délégués des Etats allemands ont adhéré à cette résolution sous le bénéfice de la déclaration suivante :

« La Délégation allemande maintient son point de vue juridique, savoir : que la Commission Centrale pour la navigation du Rhin est l'organisme compétent pour prendre une décision au sujet des infractions à l'Acte de Mannheim relevées par le Gouvernement allemand. En se réservant de soumettre à nouveau la demande allemande aux décisions de la Commission Centrale, le Gouvernement allemand partage le ferme espoir que les Gouvernements intéressés feront leurs efforts pour que dans le plus court délai possible la prospérité du trafic rhénan reprenne ses progrès dans la pleine observation de la Convention de Mannheim ».

Balisage du Bingerloch.

Les délégués des Etats allemands ont fait connaître à la Commission les résultats de l'instruction à laquelle il a été

procédé à la suite des observations dont la Commission avait été saisie par des intéressés à sa dernière session.

D'après la déclaration des délégués des Etats allemands le service compétent a constaté que les bouées et balises étaient toujours demeurées en place ou avaient été remplacées dès leur disparition aussi rapidement que possible. Il a été pris acte de ces renseignements.

Service hydrométrique.

La Commission constatant que la Sous-Commission du Service hydrométrique poursuit ses travaux normalement, se réserve d'en apprécier de temps à autre les résultats.

Patentes des bateliers.

Le protocole étant resté ouvert, il convient de surseoir pour l'instant à une communication sur cet objet.

Patentes spéciales et temporaires des bateliers.

Deux résolutions ont été prises quant à cet objet.

1^{re} résolution. — La Commission prend acte de la constitution de deux Commissions d'experts pour la délivrance de patentes spéciales et temporaires de bateliers, ainsi que des renseignements qui lui ont été fournis par l'Inspecteur de la Navigation, M. Antoine, conformément à la résolution du 13 avril 1923.

2^{me} résolution. — La Commission :

« Vu la résolution du 6 avril (1923-I-9) établissant un régime spécial et temporaire pour la délivrance des patentes de batelier du Rhin.

» Prend acte de ce que la délégation des Etats allemands — tout en formulant des réserves expresses quant à la validité de cette décision — déclare officiellement que les circonstances visées ont cessé d'exister et qu'il y a lieu, par conséquent de mettre fin au régime qui se trouve prévu à ladite résolution ;

» étant entendu que les autres délégations porteront d'urgence les vues de leur Gouvernement à la connaissance du Bureau, qui consultera, par les voies les plus rapides, les membres de la Commission, afin d'obtenir par correspondance la décision pour la suppression éventuelle du régime spécial et temporaire des patentes.

Tarifs de pilotes de la station de St-Goar.

La Commission ayant reçu communication d'un tarif adopté pour la station de pilotage française de St-Goar et homologué par la H. C. I. T. R., a pris la résolution suivante :

« Les Délégations intéressées prendront des informations au sujet du fonctionnement et des tarifs de la station de pilotage de St-Goar. Elles transmettront le plus rapidement possible les renseignements recueillis à la Commission, en vue de sa prochaine session ».

Comité pour l'unification du droit privé fluvial.

La réunion de ce Comité ayant dû être remise, aura lieu à Paris, le 12 mars 1924. Son ordre du jour comprendra l'établissement de son plan de travail ainsi que la question du pavillon.

Modification de l'entrée du port de Kehl.

La Commission agissant en vertu de l'article 359 du Traité de Versailles, autorise la modification de l'entrée du port de Kehl et de l'embouchure de la Kinzig proposée par la délégation des Etats allemands.

(La solution approuvée consiste en substance dans un rétrécissement de l'entrée du port de Kehl et de l'embouchure de la Kinzig de manière à réduire au minimum les solutions de continuité créées par ces ouvertures dans le profil normal du fleuve et à éviter, autant que possible, que des bancs de gravier préjudiciables à la navigation ne se forment dans le fleuve. — Note du Secrétariat).

Suppression du bassin de virage.

situé sur la rive gauche du Rhin entre les km. 130, 262 et 130, 691.

La Commission, agissant en vertu de l'article 359 du Traité de Versailles, autorise la suppression du bassin de virage en aval du port de Kehl proposée par la délégation française, sous réserve que ce bassin soit rétabli, soit à son ancien emplacement, soit à tout autre emplacement approprié dans le cas où l'expérience en démontrerait la nécessité.

(Le seuil qui se trouve au voisinage du bassin de virage des ports de Strasbourg et de Kehl est le plus haut de tout le secteur Strasbourg-Lauterbourg et des dragages ont dû être entrepris pour améliorer la situation en ce point et s'efforcer de rapprocher le niveau de ce seuil du niveau prévu dans le projet de la régularisation.

C'est en vue de porter remède à ces inconvénients que la proposition de la délégation française a été formulée. — Note du Secrétariat).

Etiage équivalent.

Le Comité pour la révision de l'Etiage Equivalent s'est réuni à Strasbourg les 13 et 14 décembre sous la présidence de M. Jolles, commissaire des Pays-Bas. A la suite du rapport de ce Comité, la résolution suivante a été prise :

1. La Commission adopte les chiffres proposés par le Comité de l'Etiage Equivalent.

2. L'Etiage Equivalent 1908 sera remplacé par les cotes équivalentes à la cote de 1^m27 à l'échelle de Cologne (E. E. 1923).

3. Pour l'avenir, les débits équivalents seront déterminés à un nombre suffisant d'échelles principales et on fixera, en cas de modification du lit, les niveaux correspondant à ces débits.

Les Commissaires des Etats riverains sont priés d'intervenir auprès de leurs Gouvernements pour que les dispositions nécessaires soient prises en vue d'assurer l'exécution de l'alinéa 3. ci-dessus.

Voyage d'exploration.

Le programme du voyage dit d'exploration a été arrêté. Conformément à l'article 31 de la Convention de Mannheim ce voyage sera effectué par un Comité technique au sein duquel chacun des Etats représentés pourra désigner un technicien. Le président et le vice-président du Comité technique seront choisis parmi les membres de celui-ci par la Commission Centrale qui désignera en outre le secrétaire du Comité technique.

Le voyage s'étendra sur les eaux situées entre Rotterdam et Bâle. Il sera effectué à la remonte et il aura lieu vraisemblablement vers le milieu du mois d'août 1924.

Jaugeage et immatriculation des bateaux.

La réunion du Comité, qui avait primitivement été fixée au 8 octobre 1923, a dû être remise au 10 décembre.

Ce Comité a été présidé par M. Brunet, commissaire plénipotentiaire de Belgique.

En raison de leur étendue les résultats des travaux de ce Comité feront ultérieurement l'objet d'une communication spéciale.

La Commission Centrale a chargé son Bureau de communiquer le résultat de ces travaux à la Commission consultative et technique des Communications et du Transit de la Société des Nations en attirant l'attention de cet organisme

sur l'utilité que présenterait la conclusion entre les Etats Européens représentés dans les Commissions fluviales internationales d'une convention générale relative à leur objet.

Modification du N° 11 du § 5 du Règlement de la police de la Navigation.

Dans le numéro 11 du § 5 du Règlement de police pour la navigation du Rhin de 1912, les mots « noir, blanc, rouge » se rapportant au drapeau de bord des fonctionnaires dans les Etats allemands sont remplacés par les mots « noir, rouge, jaune d'or ».

Cette disposition entrera en vigueur le 1^{er} mai 1924.

Les Commissaires des Etats riverains sont priés de faire connaître à la Commission, dans le plus bref délai possible, le texte des règlements édictés dans leurs pays respectifs pour assurer l'application de la présente résolution.

Modification du h) du § 6 du Règlement de visite des bateaux.

La stipulation insérée sous la lettre h) du § 6 du Règlement de visite des bateaux du Rhin adopté par la Commission Centrale, du 10 septembre 1904, et en vigueur dans les Etats riverains autres que les Pays-Bas, est supprimée.

Le règlement en vigueur dans les Pays-Bas sera modifié dans le même sens.

Cette abrogation entrera en vigueur le 1^{er} avril 1924.

Les Commissaires des Etats riverains sont priés de faire connaître à la Commission, dans le plus bref délai possible, le texte des règlements édictés dans leurs pays respectifs pour assurer l'application de la présente résolution.

Taux des redevances pour la visite des bateaux.

La Commission approuve la perception en marks-or des redevances pour la visite des bateaux dans les Etats allemands, suivant le tarif en vigueur, antérieurement au relèvement précédemment autorisé par la résolution 34 du 2 mai 1922.

(Voir compte rendu du Bureau au sujet de l'activité de la Commission Centrale¹ en 1922 sub *Règlements communs*).

Lettres de quatre sociétés d'expédition de Ludwigshafen.

Quatre sociétés d'expédition, locataires d'entrepôts à Ludwigshafen, s'étaient plaintes à la Commission Centrale de ce que la Régie des Chemins de fer franco-belge les avait mises en demeure d'avoir à passer avec elle de nouveaux contrats et les avait menacées, en cas de refus, de leur retirer leurs installations.

Cette plainte a fait l'objet de la résolution suivante :

« La Commission,

» Après avoir pris connaissance des plaintes de quatre sociétés allemandes de Ludwigshafen,

» Après avoir entendu les explications de M. Wand, commissaire des Etats allemands, d'après lesquelles un trouble aurait été apporté, contrairement à l'article 27 de l'acte de Mannheim, à l'exploitation par les Sociétés en question des emplacements qui leur avaient été loués dans le port de Ludwigshafen.

Après avoir entendu les déclarations de M. Silvain Dreyfus, commissaire de France, d'après lesquelles 1^o l'intervention de la Régie franco-belge a eu pour unique objet d'assurer l'exécution des contrats conclus avec les Sociétés en question en y apportant telles modifications que la situation économique nécessitait, suivant la voie même dans laquelle l'administration allemande s'était antérieurement engagée : 2^o des pourparlers ont été repris qui permettent d'escompter à bref délai une solution favorable de la question,

Prend acte des déclarations qui précèdent et prie le Secrétariat de les porter à la connaissance des intéressés.

Vols sur le Rhin.

L'attention de la Commission ayant été attirée par une plainte sur la fréquence des vols sur le Rhin entre Nierstein et Oppenheim, la Commission Centrale a décidé de recueillir des renseignements complémentaires en vue d'une enquête éventuelle par les autorités compétentes.

¹ Voir *Bulletin technique*, t. 49 (1923), page 114.

Passeports des bateliers.

La Commission prend acte de la communication de M. Seeliger, Commissaire des Etats allemands, d'après laquelle le Gouvernement allemand a proposé par la voie diplomatique la suppression du visa des passeports des bateliers, et invite les Délégations de Belgique, de France, des Pays-Bas et de Suisse à faire connaître à la Commission, en vue de sa prochaine session, la suite donnée à la proposition du Gouvernement allemand.

Estacade à Mayence.

La Commission estime que l'estacade dont la construction est projetée sur la rive gauche du Rhin, à Mayence, n'apportera pas d'entraves à la navigation, pour autant que cet ouvrage répondra aux conditions suivantes :

1. L'estacade devra être construite à 600 mètres au moins en aval du pont de Mayence ;
2. La partie de l'estacade se trouvant au-dessus de la portion du lit du fleuve immergée en eaux moyennes ne devra pas avoir plus de 25 mètres de longueur.

(Le projet dont la Commission Centrale a été saisie par la H.C.I.T.R. a pour objet la construction d'une estacade au Parc du Génie de Mayence. — Note du Secrétariat).

Aménagement du Rhin entre Strasbourg et Bâle.

La Commission Centrale a été avisée par les Délégations française et suisse de la suite qui a été donnée au cours de l'année 1923 aux décisions qu'elle avait prises dans sa session d'avril 1922 pour l'aménagement du Rhin entre Strasbourg et Bâle.

(Il résulte en substance de ces déclarations que, d'après les prévisions de la Délégation suisse, la Commission Centrale pourra vraisemblablement être saisie d'ici à quelques mois de propositions fermes quant au projet de régularisation que le Gouvernement suisse compte lui soumettre et dont la préparation a été confiée aux autorités badoises.

En ce qui concerne l'extension du remous du barrage de Kembs, une demande de concession a été déposée au printemps ; quelques données supplémentaires ont été fournies en juillet. Le Gouvernement suisse en a été immédiatement saisi et des pourparlers franco-suisse seront entamés à bref délai.

En ce qui concerne l'effet éventuel du remous sur territoire badois, des négociations sont encore en cours. — Note du Secrétariat.)

La rupture du barrage du Gleno¹

par A. STUCKY, ingénieur à Bâle.

(Suite et fin.)¹

Examen du projet.

Avant d'essayer de reconstituer l'accident dans ses détails sur la base des données qui précèdent et d'en rechercher les causes premières, il est indiqué de refaire un calcul des piliers, puisque ce sont eux qui ont cédé les premiers. Les voûtes présentent moins d'intérêt ; elles auraient probablement résisté malgré leur exécution déplorable.

L'épure ordinaire de stabilité (fig. 5 et 6) ne décèle à première vue rien d'anormal, la résultante reste dans le noyau et donne une certaine marge pour les sous-pressions qui dans ce genre d'ouvrage sont très petites. Les compressions verticales ne dépassent pas 10 kg/cm². Mais cette épure ordinaire ne suffit pas ; il y a lieu de rechercher la grandeur des fatigues principales en quel-

ques points intéressants. Cette recherche se fait sans difficulté analytiquement ou au moyen du cercle de Mohr.

Pour le parement amont le calcul est facile. On y connaît les directions principales qui sont parallèles et normales aux parements, ainsi que l'une des fatigues principales (la pression hydrostatique reportée à l'épaisseur du pilier) et la compression verticale donnée par l'épure de stabilité, figure 14. Ces éléments nous suffisent à dessiner le cercle de Mohr et l'on voit d'emblée que la fatigue principale σ_{II} est de la traction. Il en est ainsi sur les deux tiers du parement, grâce à sa pente relativement

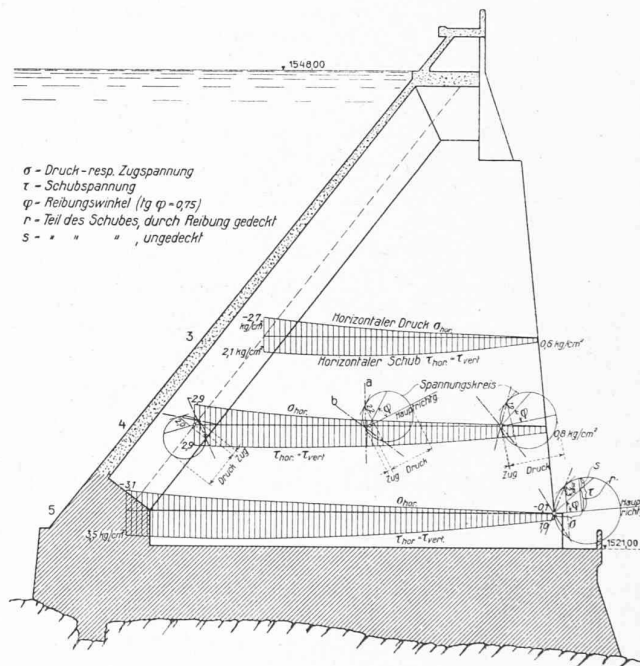


Fig. 14. — Actions moléculaires à l'intérieur d'un pilier.

σ_{hor} = Fatigue normale horizontale. — τ = Cisaillement horizontal ou vertical. — φ = Angle de frottement ($\text{tg } \varphi = 0,75$). — r = Fraction du cisaillement couverte par le frottement. — s = Fraction du cisaillement non couverte par le frottement. — Cercles des actions moléculaires, avec les directions principales.

faible. Cette pente est en effet inférieure à celle d'autres barrages italiens qui nous sont connus, par exemple celui du Tirso (fig. 16). Pour le parement aval le cercle des actions moléculaires se détermine tout aussi facilement puisque l'on y connaît également les deux directions principales. Pour un point situé à l'intérieur du pilier, on est obligé de connaître d'abord les deux fatigues τ et σ_{hor} . τ se détermine facilement d'après la condition que la somme des τ le long d'une section doit être égale à l'effort tranchant correspondant. Aux deux extrémités de cette section τ est connu, comme nous venons de le voir ; les valeurs intermédiaires s'obtiennent par exemple approximativement au moyen de la règle de Simpson. Pour la détermination des σ_{hor} on se sert de la condition $d\tau \cdot dx = d\sigma \cdot dy$ qui se déduit facilement des conditions d'équilibre pour un petit parallépipède dont les dimensions horizontales et verticales sont dx , respectivement dy . Au moyen de

¹ Voir Bulletin technique, du 15 mars 1924, page 65.