**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande
**Band:** 53 (1927)
**Heft:** 5

## Inhaltsverzeichnis

**Nutzungsbedingungen**
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

**Conditions d'utilisation**
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

**Terms of use**
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 15.07.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://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