

Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **54 (1928)**

Heft 13

PDF erstellt am: **08.08.2024**

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>

BULLETIN TECHNIQUE

DE LA SUISSE ROMANDE

Réd. : D^r 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. — Examen des résultats de l'épreuve du Réservoir de douze mille mètres cubes au Calvaire sur Lausanne. Essai de charge par remplissage unilatéral, par A. PARIS, ingénieur, professeur à l'Université de Lausanne (suite et fin). — Concours d'idées pour l'établissement du plan d'avenir de la Ville de Sion (suite et fin). — L'évolution et l'état actuel de la construction des turbines Pelton. — Des routes en béton armé. — SOCIÉTÉS : Association suisse pour l'essai des matériaux. — BIBLIOGRAPHIE. — CARNET DES CONCOURS. — Service de placement.*

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

Compte rendu sur son activité en 1927.

(Suite).¹

La Commission centrale a participé aux fêtes du cinquantenaire du « Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrts-interessen » qui se sont déroulées avec beaucoup d'éclat, à Duisbourg, le 6 octobre 1927, et au cours desquelles le Verein, désireux d'honorer à la fois le Gouvernement néerlandais et la Commission centrale, a conféré à M. le Jonkheer van Eysinga, commissaire néerlandais, la distinction honorifique du pavillon rhénan.

Dispositions conventionnelles et réglementaires. — Il n'est survenu, au cours de l'année 1927, qu'un seul changement aux dispositions conventionnelles et réglementaires. Ce changement est relatif aux :

Patentes de bateaux. — La Délégation belge ayant demandé que la Commission centrale examine les mesures qui pourraient être prises pour dispenser, conformément à l'article 356 du Traité de Versailles, les bateaux des Etats non-riverains naviguant sur le Rhin de l'obligation de s'adresser aux autorités compétentes des Etats riverains pour obtenir le certificat de navigabilité prescrit par l'article 22 de la Convention de Mannheim, la Délégation néerlandaise, d'accord avec la Délégation belge, proposa d'insérer aux règlements de visite des bateaux une disposition nouvelle tendant à faire reconnaître comme équivalentes aux patentes de bateaux délivrées par les Etats riverains, les patentes délivrées par les Etats non-riverains représentés à la Commission centrale et attestant que le bateau répond aux exigences des règlements de visite en vigueur sur le Rhin. Cette proposition fut adoptée. La disposition nouvelle est entrée en vigueur le 1^{er} novembre 1927.

La Commission centrale a pris acte d'une déclaration de la Délégation suisse suivant laquelle la publication, en Suisse, du règlement commun de police de la navigation, tel qu'il a été à diverses reprises amendé par la Commission, était envisagée comme devant se faire prochainement.

Affaires techniques.

Service hydrométrique. — A l'expiration de la nouvelle année d'essai (1^{er} juillet 1926 — 1^{er} juillet 1927) antérieurement convenue (voir compte rendu précédent), le Comité du Service hydrométrique s'est réuni à nouveau, le 5 septembre 1927, à Coblenz. Il a constaté que quoique le nouveau service d'essai eût été « effectué plus complètement et dans des conditions de régularité plus satisfaisantes que le précédent », il n'avait « pas mis en évidence une concordance bien supérieure des prévisions avec les hauteurs d'eau réelles », particulièrement pendant les périodes où le niveau des eaux avait subi de grandes variations (périodes qui sont précisément, dit le Comité, celles où les prévisions présentent le

plus d'intérêt pour les navigateurs). Le Comité fut d'avis qu'un complément d'information, soit que l'on utilisât plusieurs constatations journalières (au lieu d'une) effectuées dans les stations suisses, soit que l'on eût recours à des renseignements météorologiques, ne serait pas de nature à modifier les résultats négatifs obtenus.

Il proposa, en conséquence, à la Commission centrale de renoncer à la prévision des hauteurs d'eau. Le membre français du Comité exprima toutefois le désir de continuer ces études à titre personnel, se réservant, au cas où il parviendrait ultérieurement à une amélioration satisfaisante du système des prévisions d'en informer la Commission centrale. Les conclusions du Comité furent adoptées par la Commission centrale dans sa session d'automne.

Construction de nouveaux ponts sur le Rhin. — Quatre nouveaux projets de ponts sur le Rhin furent soumis à la Commission centrale au cours de l'année 1927. Ces projets, présentés par la Délégation de l'Empire et des Etats allemands, furent tous examinés par une sous-commission technique présidée par M. Herold.

1. *Pont à Neuwied :* Après des discussions très approfondies sur le projet soumis, la sous-commission proposa à la Commission centrale, dans sa session de printemps, de surseoir à statuer sur l'ensemble jusqu'à plus ample information, le plan élaboré par la Commune de Neuwied ne présentant qu'un caractère provisoire. Au cours de la session d'automne, la Délégation allemande déclara qu'il ne serait pas donné suite pour le moment au projet de construction d'un pont à Neuwied.

2. et 3. *Ponts près de Spire et de Maxau-Maximiliansau :* Ces deux ponts sont destinés à remplacer des ponts de bateaux portant des voies de chemin de fer. Le Comité technique du voyage d'exploration de 1924 avait dit à propos de ces derniers : « Il (le Comité) insiste spécialement pour la suppression des ponts de bateaux portant des voies de chemin de fer, qui imposent à la navigation, par la fixité des heures d'ouverture, les sujétions les plus gênantes... » (Cfr. Compte rendu 1925)

A l'occasion de la présentation de ces projets par la Délégation de l'Empire et des Etats Allemands, la Commission a tenu à exprimer sa satisfaction de voir s'améliorer l'état de choses existant.

Quant au pont de Spire, la sous-commission put constater que la pile séparant les deux travées du pont n'entrait pas dans la zone navigable et que le tirant d'air prévu de 9 m. 10, sur une largeur suffisante, était satisfaisant. Quant aux conditions de visibilité, sans être idéales, parce que le pont est prévu sur une courbe du fleuve, la sous-commission a estimé qu'elles étaient néanmoins aussi bonnes que les circonstances du lieu le permettaient, la travée par où passe le chenal navigable devant avoir une largeur de 130 m. 20. En ce qui concerne les conditions d'exécution, la sous-commission a constaté qu'il avait été tenu compte des exigences de la visibilité en donnant à la passe provisoire une largeur appropriée de 75 m. Par contre une certaine difficulté s'est présentée au sujet du tirant d'air de l'échafaudage prévu comme comportant 7 m. 60. Il a été fait

¹ Voir *Bulletin technique* du 16 juin 1928, page 133.