

Commission centrale pour la navigation du Rhin

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **55 (1929)**

Heft 10

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-42653>

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

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. — Les coulées et le projet de correction du St-Barthélemy (suite et fin). — Arithmétique financière. Résolution de quelques problèmes d'échange de titres, par H. DE CERJAT, ingénieur, Grand-Lancy, Genève (suite et fin). — Sur la détermination et le fonctionnement des turbines à récupération de vapeur, par M. CHARLES COLOMBI, professeur à l'Ecole d'Ingénieurs de l'Université de Lausanne. — Vingt-cinquième anniversaire de deux entreprises électriques. — Sociétés : Fédération des Associations, Sociétés et Syndicats français d'ingénieurs. — Société suisse des ingénieurs et des architectes. — Société vaudoise des ingénieurs et des architectes. — Association amicale des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne. — BIBLIOGRAPHIE. — Service de placement.*

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

Compte rendu de la session d'avril 1929.

La Commission centrale pour la navigation du Rhin s'est réunie à Strasbourg, sous la présidence de M. Jean Gout Ministre plénipotentiaire, du 8 au 20 avril 1929.

Elle a consacré la plus grande partie de ses séances à la révision de la Convention de Mannheim, du 17 octobre 1868, révision qu'elle a à peu près terminée en première lecture.

Par ailleurs, outre les décisions que la Commission centrale a prises sur des questions d'ordre administratif et intérieur et les cinq jugements qu'elle a prononcés sur les affaires contentieuses relatives à la navigation du Rhin qui lui étaient soumises en appel, les résolutions suivantes ont été adoptées :

Voyage d'exploration 1929¹.

M. Hoebel est désigné comme président du Comité du voyage d'exploration, M. Montigny comme vice-président et M. de l'Espinasse comme secrétaire.

Construction d'un pont près de Rheinkassel.

1. La Commission centrale constate que le projet de construction d'un pont de chemin de fer près de Rheinkassel ne soulève aucune objection au point de vue de la navigation et du flottage.

2. Quant à l'exécution des travaux, les dispositions imposées aux entrepreneurs par le Gouvernement allemand, dont la teneur définitive est reproduite en annexe², sont reconnues appropriées.

¹ Voir *Bulletin technique* du 26 janvier 1929.

² Note du Secrétariat : Ces dispositions ont la teneur suivante :

1. Si la travée principale du pont n'est pas montée sans échafaudages, elle doit présenter deux passes navigables ouvertes simultanément à la navigation, chacune d'une largeur libre d'au moins 65 mètres entre les glissières.

2. Le tirant d'air minimum des passes navigables (chiffre 1) doit être de 8,10 m au-dessus des plus hautes eaux navigables.

3. Dès le 15 novembre et jusqu'au 1^{er} 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 compromise par les 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 détachés des convois.

8. Les avis à la batellerie, réglant les services de remorquage et d'avertissement et la conduite à tenir par les conducteurs de bateaux et de radeaux pendant la période de l'exécution des travaux, seront transmis en temps utile aux autorités compétentes des ports intéressés des Etats représentés à la Commission centrale.

Règlement de police : Longueur des câbles de remorque.

L'alinéa premier du paragraphe 6 de l'article 11 du Règlement de police pour la navigation du Rhin est modifié comme il suit :

« L'intervalle entre le remorqueur et le premier bateau remorqué ne doit pas excéder 120 m. Toutefois, dans un convoi montant ne comprenant qu'un seul bateau remorqué et dont la portée en lourd est supérieure à 1000 tonnes (20 000 quintaux), cet intervalle peut être augmenté sans dépasser 200 mètres. Les intervalles successifs entre bateaux remorqués ne doivent pas excéder 80 m. » Cette disposition entrera en vigueur le 1^{er} août 1929.

Les Commissaires des Etats riverains sont priés de communiquer à la Commission les actes officiels assurant la publication de ces dispositions dans leurs pays respectifs.

Règlement de police : Navigation de nuit.

La Commission ayant été saisie d'une demande de la Basler Rheinschiffahrt A.-G. concernant la navigation de nuit, — étant d'avis qu'elle n'est pas à même de juger, si et dans quelles conditions l'emploi de projecteurs pourrait être admis sans qu'un nombre suffisant d'essais soient faits à cet égard, — prend la résolution suivante :

I. — Les Commissaires des Etats riverains sont invités à s'adresser à leurs Gouvernements pour que ceux-ci veuillent prêter leur concours aux voyages d'essai et garantir, dans la mesure du possible, la sécurité de la navigation pendant ces voyages,

en publiant à quelles dates et sur quelles parties du fleuve ces voyages auront lieu, — en demandant des garanties aux compagnies auxquelles les dérogations seront accordées, pour la réparation des dommages qui, éventuellement, seraient causés par l'emploi de projecteurs, — en se réservant la faculté de retirer à tout instant la permission donnée, si des entraves pour la navigation venaient à être causées par les essais.

II. — A cet effet, le Règlement de police pour la navigation du Rhin est modifié comme suit :

L'article 21 § 8 est complété par un alinéa ainsi conçu : « Toutefois des dérogations pour l'emploi de projecteurs peuvent être accordées par les autorités des Etats riverains, à titre d'essai et pour les voyages à la remonte, mais l'emploi des projecteurs doit être strictement limité aux besoins de la navigation en évitant autant que possible de gêner les autres navigateurs et les riverains. »

Cette disposition entrera en vigueur le 1^{er} août 1929, provisoirement pour la durée de deux ans.

Les Commissaires des Etats riverains sont priés de communiquer à la Commission les actes officiels assurant la publication de ces dispositions dans leurs pays respectifs.

III. — Les frais engagés pour les services rendus à l'occasion de ces essais, soit par la police fluviale, soit par toute autre autorité, pourront être mis à la charge des Compagnies auxquelles les dérogations sont accordées.

IV. — Les Commissaires des Etats riverains sont priés de s'adresser à leurs Gouvernements pour que ceux-ci fassent à la Commission centrale, avant le 1^{er} mars 1931, une communication sur les essais qui auront été faits en vertu de la présente résolution.

Aménagement du Rhin entre Strasbourg et Bâle.
(Régularisation.)

La Commission prend acte de la déclaration des Commissaires allemand et suisse d'après laquelle, aux termes d'un accord intervenu entre le Gouvernement allemand et le Gouvernement suisse, ces Gouvernements se sont engagés :

1^o A prendre les dispositions nécessaires pour que la navigation ne subisse aucune gêne appréciable pendant l'exécution des travaux de régularisation du fait de celle-ci et à assurer l'exécution de cet engagement en imposant à la direction des travaux responsables l'obligation de prendre toutes les mesures appropriées à cet effet ;

2^o à remédier, à leurs propres frais, aux conséquences dommageables qui résulteraient pour la partie de la voie navigable déjà régularisée en aval de Strasbourg de l'exécution et de la réalisation des travaux de régularisation en amont de Strasbourg. L'Allemagne s'est déclarée prête à assumer cet engagement, à elle seule, pour toute l'étendue des territoires en cause.

La Commission note également que, aux termes de cette même déclaration, les deux Gouvernements dont il s'agit pressentiront par le dépôt de propositions visé au chiffre 1, 3^o de la résolution de la Commission du 29 avril 1925¹, le Gouvernement français en vue de s'assurer du concours technique et administratif de la France en ce qui concerne la régularisation du Rhin entre Strasbourg et Istein.

Aménagement du Rhin entre Strasbourg et Bâle.
(Canal.)

La Commission centrale pour la Navigation du Rhin, prenant acte des lettres de la Basler Rheinschiffahrt A. G. du 13 avril et de la Société suisse de Remorquage du 17 avril 1929, décide :

1. Il est pris note des explications échangées entre les diverses Délégations au sujet desdites lettres, explications comportant :

a) d'une part, certaines critiques portant sur l'insuffisance des conditions de navigabilité du barrage de Kembs actuellement en construction ; b) d'autre part, la déclaration de la Délégation française que seront prises toutes les mesures supplémentaires qui sont ou pourraient devenir nécessaires afin que, dans l'intérêt de la navigation, la disposition N^o 3 de la résolution de la Commission centrale du 16 décembre 1924² demeure en tous temps observée.

2. La Délégation française est priée de renseigner la Commission en vue de sa prochaine session sur l'état de navigabilité du barrage de Kembs, sur les expériences qui auraient pu être faites dans l'entretemps au sujet des points soulevés, ainsi que sur les mesures spéciales qu'elle aurait trouvées bon de prendre dans l'intérêt de la navigation.

3. La Commission centrale renonce à se faire représenter à la visite des lieux organisée par les armements de Bâle.

Date de la prochaine session.

La prochaine session s'ouvrira le mercredi 6 novembre 1929, à 17 heures, et se terminera le 20 novembre.

¹ Voir *Bulletin technique* du 23 mai 1925, p. 125.

² *Note du Secrétariat* : La disposition en question est conçue comme il suit : « Programme d'exécution des travaux. — Le canal éclusé devra être utilisable par les convois avant que l'exécution des travaux de construction du barrage dans le Rhin commence à gêner la navigation ; l'achèvement de ces travaux sera poursuivi de telle sorte qu'à aucun moment, la navigation ne soit entravée par leur exécution. »

Les coulées et le projet de correction du St-Barthélemy.

(Suite et fin¹.)

Les travaux de correction projetés par les Chemins de fer fédéraux.

Les dernières coulées (1926 et 1927) ayant creusé dans les alluvions, au Foillet surtout, un chenal profond, à parois presque verticales, rongé ainsi le pied des talus, il y a tout lieu de craindre qu'aux blocs détachés de la Dent du Midi ne viennent à l'avenir s'ajouter les matériaux provenant de l'effondrement des talus en moraine et alluvionnaires de la région du Foillet, jusqu'au moment où ceux-ci auront repris leur inclinaison naturelle et leur équilibre. Dans ce cas, le volume des matériaux qui descendraient petit à petit ou subitement en une seule masse serait autrement plus considérable que lors des dernières coulées. Il faut donc s'attendre à ce que de fortes chutes de pluie provoquent de nouvelles débâcles qui obstrueraient encore la voie ferrée et la route et qui pourront, à la longue, refouler les eaux du Rhône, si on ne réussit pas à dompter les forces naturelles en corrigeant le torrent.

¹ Voir *Bulletin technique* du 4 mai 1929, page 98.

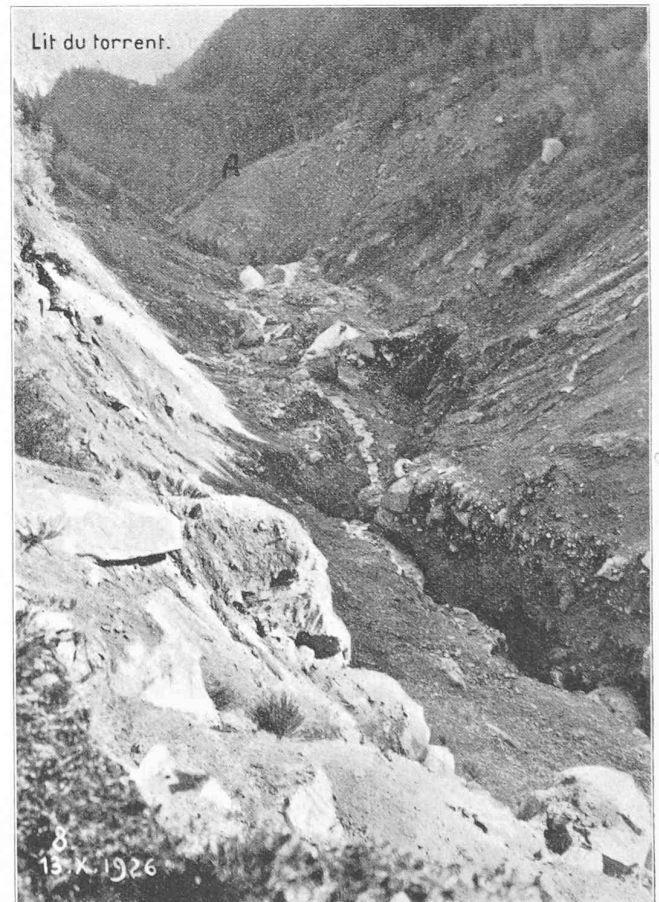


Fig. 5.

Le St-Barthélemy, au Foillet. — Sortie de la partie en moraine.

A = premier éperon rocheux sur lequel ont passé les coulées de 1926.