

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 51 (1925)
Heft: 12

Artikel: Commission centrale pour la navigation du Rhin
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-39511>

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: 15.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

BULLETIN TECHNIQUE

Réd. : Dr H. DEMIERRE, ing.

DE LA SUISSE ROMANDE

Paraisant 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 : Compte rendu sur la première session de 1925 (suite et fin). — La régularisation du Rhin entre Strasbourg et Bâle, avec description sommaire de la régularisation en aval de Strasbourg, par K. Spieß, Oberbaurat à Karlsruhe. (Planche hors texte N° 3.) — Concours d'Architecture et de Sculpture pour une Fontaine décorative sur la Place de la Gare, à Vevey (suite et fin). — Compte rendu de la première Conférence mondiale de l'énergie à Londres, par le Dr Ed. Tissot. — Réorganisation du laboratoire fédéral d'essai de matériaux. — Semaine Juridique de Paris. — Nécrologie : Maurice Cornaz. — Sociétés : Assemblées générales de l'« Association suisse des Électriciens » et de l'« Union des Centrales suisses d'électricité ». — Société suisse des Ingénieurs et des Architectes. — BIBLIOGRAPHIE. — CARNET DES CONCOURS.

Ce numéro contient 16 pages de texte.

Commission centrale pour la navigation du Rhin.

Compte rendu sur la première session de 1925.

(Suite et fin.)¹

Voyage d'exploration 1924.

Cette affaire est remise à la prochaine session.

Dragages dans le Rhin inférieur.

Cette affaire est remise à la prochaine session.

Patentes de bateliers.

La Commission centrale adopte la disposition suivante qui constituera un article additionnel au Règlement du 14 décembre 1922 relatif à la délivrance des patentes de bateliers du Rhin et entrera en vigueur à la même date que ledit Règlement :

« Les candidats à la patente, reçus à l'examen de sortie d'une école de bateliers du Rhin, prévue au n° 2 de la Convention du 4 juin 1898, ou qui seront reçus à l'examen de sortie d'une telle école au cours de l'année 1926, auront droit à l'obtention d'une patente dans les conditions prévues par ladite Convention. »

Accidents au pont de Dusseldorf.

La Commission prend acte de la déclaration de M. Seeliger et renvoie cet objet à une prochaine session.

Note du Secrétariat : Voici le texte de cette déclaration : Le Gouvernement allemand envisage l'établissement d'un service de remorquage, mais l'étude à laquelle il se livre n'étant pas terminée, aucun renseignement positif ne peut encore être fourni. La question n'a rien d'urgent, car en raison des travaux d'élargissement du pont de Dusseldorf, travaux qui dureront environ une année, un service de remorquage gratuit sera nécessairement établi. Tous risques seront donc écartés pendant un an, et d'ici là, le Gouvernement allemand sera en état de faire connaître les mesures qu'il envisage pour remédier aux accidents qui se produisent en cet endroit.

Réglementation du Travail.

Cette affaire est remise à la prochaine session.

Unification du droit privé fluvial.

Sous les réserves faites par la délégation allemande en ce qui concerne la portée du principe visé ci-dessous,

La Commission constatant

a) que le principe de la reconnaissance du pavillon des bâtiments de navigation intérieure fait partie, de longue date, du droit international public rhénan,

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

b) qu'elle n'a donc pas à retenir le projet établi par le Comité qu'elle avait chargé d'étudier cette question,

1. prie ses membres de transmettre ledit projet à leurs gouvernements ;

2. prend acte des suggestions tendant à la signature de ce projet, à la diligence du gouvernement italien, s'il l'estime désirable,

3. charge son bureau de porter la présente résolution à la connaissance de la Commission consultative et technique des communications et du transit de la Société des Nations.

Passeports de bateliers.

En ce qui concerne la suppression du visa des passeports de bateliers, la Commission a constaté que les pourparlers entre l'Allemagne et la Belgique sont en bonne voie et que, par suite, la mise en application d'un régime uniforme entre Etats riverains peut être considérée comme prochaine.

Jaugeage des bâtiments de navigation intérieure.

1^o La Commission confirme la réunion du Comité de jaugeage fixée au 30 avril 1925.

2^o Le Comité examinera au cours de cette réunion la question de l'immatriculation administrative dans ses rapports avec le jaugeage, à la lumière des vues échangées au Comité de droit privé et des observations des gouvernements.

3^o Le Comité fera rapport à la Commission sur cette question pour lui permettre de prendre une décision au cours de la prochaine session.

4^o Le Bureau fera connaître à la Société des Nations que les résultats des travaux du Comité de jaugeage communiqués au début de 1924 ont un caractère provisoire et sont actuellement soumis à révision.

Note du Secrétariat : On se souviendra que dans le communiqué du 10 janvier 1924, il avait été annoncé que les résultats des travaux du Comité de jaugeage feraient ultérieurement l'objet d'une communication spéciale. Cette communication a été remise parce qu'il était apparu, dans l'entretemps, que les textes préparés par le Comité devraient faire l'objet d'un examen nouveau auquel il vient d'être procédé. Dans ces conditions, il apparaît comme préférable de différer cette communication jusqu'au moment où les propositions nouvelles du Comité auront été soumises à la Commission centrale du Rhin, comme le prévoit la résolution ci-dessus.

Texte français du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin de 1912.

Sous réserve des modifications apportées ou à apporter au Règlement de police, la Commission approuve le texte de ce Règlement, tel qu'il a été agréé le 23 avril 1925 par la Sous-Commission nommée à cet effet.

Modification au Règlement de Police pour la Navigation du Rhin de 1912.

La Commission décide :

1. de supprimer à l'article 2, § 4, premier alinéa, du Règlement de police pour la navigation du Rhin de 1912 les mots : « soit par le Germanischer Lloyd de Berlin, soit » et également le mot « autre » dans le même alinéa ;

2. de supprimer à l'article 2, § 4, deuxième alinéa du dit Règlement, les mots : « du Yacht Club Impérial de Kiel ou » et également le mot « autre » dans le même alinéa.

Cette disposition entrera en vigueur le 1^{er} août 1925.

Date de la prochaine session.

La Commission se réunira le mercredi 4 novembre à 16 heures et terminera ses travaux au plus tard le 25 novembre.

La régularisation du Rhin entre Strasbourg et Bâle avec description sommaire de la régularisation en aval de Strasbourg

par K. SPIESS, Oberbaurat à Karlsruhe.

(Planche hors texte N° 3.)

1. La navigation rhénane en amont de Mannheim.

Tous les fleuves permettent d'observer le fait suivant : un centre important de trafic et de transbordement s'est développé aux endroits que la grande navigation ne peut dépasser toute l'année en remontant le cours de l'eau. Mais tout aussi visiblement le point terminus de cette navigation tend constamment à se reporter vers l'amont, grâce à une amélioration artificielle de la voie d'eau, aux progrès techniques des moyens de transport ou grâce encore à ces deux moyens réunis. Un rapide coup d'œil rétrospectif sur le développement de la navigation rhénane durant les derniers cinquante ans, en fournit l'illustration.

Jusqu'à la fin du siècle passé, Mannheim et Ludwigshafen formaient indiscutablement le point terminus de la grande navigation commerciale. Des convois, déjà d'une certaine importance et chargés presque exclusivement de charbon de la Ruhr, à destination des ports de Leopoldshafen, de Maxau et de Lauterburg, dépassaient toutefois déjà Mannheim. Mais la suprématie de cette place, comme capitale de la région du Rhin supérieur, au point de vue de la géographie économique, ne pouvait être affectée par ces transports, peu importants en regard de l'ensemble du trafic. Les intérêts de l'Etat badois, ainsi que la politique clairvoyante de la ville, en matière de trafic, avaient constamment contribué au développement de ses ports et de leurs installations. Et c'est ainsi qu'en 1900, le mouvement total des marchandises, dans les ports de Mannheim, atteignit 5 885 340 tonnes.

Durant la période décennale de développement précédant 1892, date de l'ouverture du port du Metzgertor, peu de convois se risquaient jusqu'à Strasbourg. Deux années encore après cette ouverture, le tonnage des mar-

chandises transportées resta très faible. Le mouvement atteint toutefois 77 830 tonnes en 1894 et même 334 646 tonnes en 1896, année à régime des eaux particulièrement favorable. Mais durant les années suivantes, les difficultés contrariant la navigation réduisirent peu à peu ce tonnage. Ce n'est qu'en 1901 que la navigation jusqu'à cette ville reçut une nouvelle impulsion, du fait de l'ouverture du port de la Sporeninsel et de l'exécution de la régularisation du Rhin, prévue entre Sondernheim et Strasbourg. Le mouvement en faveur d'une navigation à grande envergure jusqu'à Strasbourg avait déjà débuté dans les années qui suivirent l'annexion de l'Alsace à l'Allemagne. La méconnaissance des véritables raisons auxquelles était due l'exécution de la correction du Rhin porta à croire que cette dernière n'avait pas atteint son but. On réclama donc l'établissement d'un canal latéral entre Strasbourg et Lauterbourg, sur la rive gauche du Rhin. L'opposition du Grand-Duché de Bade et de la Bavière, ainsi que le coût extraordinairement élevé de l'exécution du canal y firent renoncer en 1889.

La même année, le « Oberbaurat » badois Housell apporta la preuve que, par l'aménagement d'un chenal de basses eaux et moyennant une dépense bien inférieure, le Rhin lui-même pouvait être adapté aux besoins de la grande navigation. Il démontra qu'ainsi Strasbourg pourrait être rattachée à l'importante artère navigable existant en aval de Mannheim et que cette solution permettrait de desservir un territoire économique bien plus étendu que celui qu'intéresserait le canal latéral de la rive gauche. Housell dissipia également l'erreur très répandue selon laquelle la correction du Rhin entre Bâle et la frontière de Hesse avait principalement pour but de favoriser la navigation. Il fit remarquer que la régularisation du cours du Rhin formait le premier but de la correction, que cette dernière constituait la condition préalable de l'adaptation de la voie d'eau à la grande navigation, puisque la régularisation provoquerait la formation d'un chenal rassemblant les basses eaux. Après de laborieuses négociations et de longues luttes, durant lesquelles et jusqu'en 1905 le projet d'un canal latéral sur la rive gauche du Rhin fut constamment repris en Alsace-Lorraine, les autorités de ce pays, de Bade et de Bavière approuvèrent d'un commun accord, en 1901, le projet Housell de régularisation du Rhin entre Sondernheim et Strasbourg. En 1906, de nouveaux pourparlers au sujet de la répartition des frais permirent d'entreprendre les travaux préliminaires de l'entreprise. Dès 1912, la grande batellerie circula déjà sans interruption jusqu'à Strasbourg ; le mouvement augmenta rapidement pour atteindre, en 1913, 1 988 310 tonnes, soit le 27 % du trafic total des ports de Mannheim. Le rattachement à la grande artère navigable en aval de cette ville se trouvait ainsi réalisé.

La figure 1 indique les tonnages à partir de 1890, les niveaux annuels moyens de l'eau aux limnimètres de Strasbourg et de Bâle, enfin, pour chaque année, le nombre de jours durant lesquels la grande navigation put s'effectuer jusqu'à Strasbourg. A défaut de données