

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 51 (1925)
Heft: 16

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: 15.01.2026

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

BULLETIN TECHNIQUE

Réd. : D^r H. DEMIERRE, ing.

DE LA SUISSE ROMANDE

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, compte rendu du Bureau au sujet de l'activité de la Commission Centrale en 1924* (suite et fin). — *L'usine du lac Tremorgio* (suite et fin). — *Construction et renforcement de ponts sur le réseau des C.F.F.* — *Concours pour l'étude d'un projet du nouveau bâtiment aux voyageurs à Genève-Cornavin* (suite). — *Compte rendu de la première conférence internationale de l'énergie à Londres*, par le D^r Ed. Tissor (suite). — *La politique financière des chemins de fer des États-Unis.* — SOCIÉTÉS : *Association des anciens élèves de l'École polytechnique fédérale.* — BIBLIOGRAPHIE. — CARNET DES CONCOURS. — *Service de placement.*

Ce numéro contient 16 pages de texte.

Commission centrale pour la navigation du Rhin.

Compte rendu du Bureau au sujet de l'activité de la Commission Centrale en 1924.

(Suite et fin.)¹

Ponts et bacs. Les modifications et transformations projetées pour les ponts de Rotterdam apporteront de grandes améliorations au point de vue de la circulation dans ce port, tant des navires de mer que de la batellerie rhénane.

Deux des ponts de bateaux qui existaient sur le Rhin en 1908 ont été fort heureusement remplacés depuis lors par des ponts fixes.

En ce qui concerne les ponts de bateaux qui subsistent encore, le Comité, se référant aux vœux formulés en cette matière en 1908, recommande leur suppression. Il 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, et pour la suppression des ponts de bateaux du secteur Strasbourg-Bâle, en raison des difficultés spéciales de passage résultant de la rapidité du courant.

Les six nouveaux ponts fixes établis sur le Rhin depuis 1908 ont été construits suivant les dispositions admises par la C. C. R. dans les résolutions qui les concernent ; il est hautement désirable que la construction du nouveau pont de chemin de fer près de Hochfeld soit reprise et achevée dans le plus bref délai, de manière à mettre fin à la situation dangereuse pour la navigation qui résulte de la présence d'une pile nouvelle auprès d'une pile de l'ancien pont.

Le Comité recommande l'application générale du système employé aux Pays-Bas pour signaler le tirant d'air des ponts par des bandes horizontales numérotées, alternativement noires et blanches, peintes sur les piles. Pour les ponts en arc, les limites de la zone dans laquelle existe le tirant d'air ainsi signalé seraient marquées aussi d'une manière bien apparente.

Les ponts volants à câble longitudinal (Gierfähren mit Längseil) constituent une entrave assez sensible pour la navigation. Il est désirable de les remplacer par des moyens de passage plus appropriés, comme cela a été fait depuis 1908 pour plusieurs d'entre eux.

Ports. Par la visite de nombreux ports et postes de chargement, de déchargement et de transbordement, le Comité a acquis la conviction qu'à ce point de vue également il a été donné satisfaction dans une large mesure aux besoins résultant du développement du trafic.

La réalisation de nouveaux projets qui ont été soumis au Comité pour l'extension et l'aménagement des ports permettra de faire face à un nouvel accroissement des transports rhénans.

La Commission Centrale en prenant connaissance des rapports et protocoles du Comité technique, a prié M. Baldwin, Commissaire de Grande-Bretagne, de lui faire rapport sur les travaux du Comité en vue de sa prochaine session.

¹ Voir *Bulletin technique* du 18 juillet 1925, page 177.

Dragages dans le Rhin inférieur. L'examen de la question des dragages dans le Rhin inférieur a été poursuivi par la Commission lors de sa session d'avril sur la base de la résolution du 7 décembre 1922, aux termes de laquelle :

1^o il est hautement désirable d'empêcher d'une manière effective le rejet dans le lit mineur du fleuve du sable provenant des dragages, même si ce résultat ne devait être atteint que par l'interdiction de se servir sur le Rhin, d'engins susceptibles de séparer le sable du gravier ;

2^o il paraît désirable d'arriver progressivement à la réduction et, si possible, à la suppression complète des dragages dans le lit mineur du Rhin inférieur allemand.

La délégation des Pays-Bas avait fait une observation quant à la reprise des dragages par les autorités occupantes, reprise dont le fait était confirmé par les communications reçues de la H. C. I. T. R. L'Ingénieur-Conseil de la C. I. N. C. a déclaré que les autorités interalliées étaient tout à fait d'accord pour interdire le rejet du sable dans le lit du fleuve. Quant aux dragages effectués, ils ont été faits sur la base des sondages opérés par l'administration allemande.

La délégation des Etats allemands insistant sur le fait qu'aucune autorisation de dragages ne devrait être donnée sans accord préalable avec l'administration allemande, M. le Baron Rolin-Jæquemyns, représentant de la H. C. I. T. R. a déclaré qu'il pouvait se rallier à cette manière de voir. Il a ajouté que les autorités d'occupation ne concédaient pas de dragages dans un but fiscal, mais uniquement dans l'intérêt de la navigation.

La Commission Centrale en prenant acte de cette déclaration, a chargé le Comité technique du voyage d'exploration de lui faire spécialement rapport sur les conditions d'application de la résolution qu'elle avait prise le 7 décembre 1922. Conformément à cette résolution le Comité technique a procédé à des échanges de vues sur cette question et a constaté que « le rejet, dans le lit mineur du fleuve, du sable provenant des dragages est interdit sur les secteurs allemands ; mais le Comité est cependant d'avis qu'il est difficile d'empêcher d'une manière effective le rejet du sable seulement par la surveillance des dragages.

D'autre part, le rejet du sable pouvant entraîner des conséquences graves au point de vue de la stabilité du lit du fleuve, le Comité estime qu'il serait nécessaire d'interdire complètement l'emploi de dispositifs permettant le lavage et le criblage du gravier sur le fleuve même, aux endroits où le sable n'a pas une valeur marchande suffisante, ce dont l'administration compétente jugera.

Aux Pays-Bas on est parvenu à la suppression complète des dragages pour l'entretien du chenal ; le Comité reconnaît qu'il n'est pas actuellement possible d'atteindre le même résultat en Allemagne. Il recommande cependant, comme il a été fait en plusieurs endroits, que dans chaque cas, la possibilité de corriger les mauvais passages par régularisation du lit soit examinée et que les dragages soient considérés plutôt comme un moyen de fortune auquel il faut essayer de recourir de moins en moins.

Le Comité a constaté, à l'occasion de son exploration, que