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

**Band:** 52 (1926)

**Heft:** 3

## 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:** 04.08.2025

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

52e année 30 janvier 1926 N° 3

# 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* — *Note sur le calcul des brides des tuyaux en tôle*, par L. Du Bois, ingénieur. — *Le Pont de Berne*, par Edmond Weber, ingénieur, à Fribourg. — *Concours pour l'étude d'un projet du nouveau bâtiment aux voyageurs de la gare de Fribourg* (suite). — *Scléron. Aéron. Dits les « Aciers Légers »*. — Sociétés : *Société suisse des Ingénieurs et des Architectes*. — Carnet des concours. — *Service de placement*.

## Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

Résolution

L'engagement du personnel du Secrétariat est renouvelé pour un terme de trois ans à partir du 15 avril 1926 [1].

La présente résolution sera rendue publique à la date du 31 décembre 1925 [2].

Rapport 1, du Comité technique ayant effectué le voyage d'exploration en 1924.

Wesel, le 24 août 1924.

### Secteur néerlandais.

A

*Pannerdensche Kanaal, Neder-Rijn et Lek.*

Dès 1908, on a pu constater que, sauf quelques irrégularités, le chenal du Pannerdensche Kanaal et du Neder-Rijn, avait, sur une largeur minimum de 50 m., une profondeur de 2 m. au-dessous de l'étiage équivalent. Depuis 1908, le « Rijkswaterstaat » a continué l'amélioration de ce secteur par des travaux et le Comité a constaté au moyen des documents fournis par le Membre néerlandais que le secteur visité a partout une profondeur supérieure à la profondeur projetée. On a dépensé pour l'entretien, pour le balisage et pour les travaux neufs une somme de fl. 2 328 973.

Une grande partie de la navigation venant d'Allemagne vers Amsterdam s'effectue via Arnhem en empruntant, à Vreeswyk, le Merwede-Kanaal. C'est seulement en temps de basses eaux que les bateliers doivent emprunter le Waal jusqu'à Gorinchem et continuer par le Merwede-Kanaal entre Gorinchem et Vianen pour Amsterdam.

B

*Nieuwe Maas.*

Il résulte des données fournies par le Membre néerlandais que la profondeur minimum est d'au moins 5 m. à marée basse ordinaire sur presque toute la largeur du fleuve. En raison du faible tirant d'air du « Willemsbrug » à Rotterdam et des dispositions actuelles des ponts tournants du Koningshaven, la navigation subit une entrave sérieuse. D'après les renseignements fournis, on a l'intention d'exhausser le niveau du dessous du Willemsbrug qui est actuellement de (+ 5 m. 80) N. A. P. au milieu ; ce niveau passera à (+ 7 m. 90) N. A. P. au milieu et à (+ 6 m. 10) N.A.P. aux extrémités. Le niveau des hautes eaux étant de (+ 0 m. 95) N. A. P., le tirant d'air passera de 4 m. 85 à 6 m. 95, ce qui représente une très grande amélioration pour la navigation. Le Comité a été également documenté sur les projets de reconstruction du « Koninginnebrug » dont la travée tournante sera remplacée par un pont-levant d'un tirant d'air de 45 m. ; en même temps la travée mobile du pont de chemin de fer en amont du Koninginnebrug sera remplacée également de la même manière ; le dessous de cette nouvelle travée dans la position de fermeture sera à un niveau plus élevé, d'environ 1 m. 75, que celui de la travée actuelle. La suppression des piles centrales porte la largeur de la passe navigable pour les grands navires à 50 m. environ. Cette double amélioration permettra aux plus grands navires de mer de passer sans difficultés. D'autre part, l'exhaussement du Willemsbrug permettra à la plupart des bateaux de navigation intérieure d'emprunter la Nieuwe Maas au lieu du Koningshaven.

Le Comité a pris connaissance de ces projets avec grand intérêt : il est unanimement d'avis que l'exécution de ces travaux représentera une grande amélioration pour la navigation rhénane.

C

*Port de Rotterdam.*

La ville de Rotterdam a développé son port par la construction de nouveaux bassins mentionnés. Les bassins du Waalhaven ainsi que l'outillage tout à fait perfectionné des ports ont particulièrement retenu l'attention du Comité. Les nouvelles installations de bassins et d'outillage réalisées depuis 1908 facilitent et accélèrent considérablement les transbordements de marchandises et contribueront dans une très large mesure au développement et à la prospérité de la navigation rhénane.

D

*Noord.*

En 1908, le Comité avait exprimé l'espoir que, pour faire face au développement du trafic, le « Rijkswaterstaat » exécuterait des travaux en vue d'augmenter la largeur du chenal, qui n'était que de 60 m.

D'après les renseignements fournis, la largeur du Noord est maintenant d'au moins 100 m., avec une profondeur minimum de 3 m. 50 à marée basse ordinaire. Les travaux mentionnés à la fin du protocole N° 4 la porteront à 200 m.

E

*Beneden-Merwede et Boven-Werwede.*

Le chenal du Beneden-Merwede a, sur une largeur de 200 m., une profondeur de 3 m. 40 à marée basse ordinaire et est ainsi tout à fait satisfaisant pour le trafic rhénan.

Le Boven-Merwede, qui offrait en 1908 des conditions peu

[1] Les Commissaires de l'Empire et des Etats allemands n'ont pas voté cette résolution.

[2] Ces fonctionnaires sont : MM. Jan Hostie, Secrétaire Général (belge) ; Paul Chargueraud-Hartmann, Secrétaire Général-adjoint (français) ; Carel de l'Espinasse, Membre du Secrétariat (néerlandais) ; Robert Gerlach, Membre du Secrétariat (allemand).