

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 52 (1926)  
**Heft:** 5

## 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:** 11.01.2026

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

# BULLETIN TECHNIQUE

## DE LA SUISSE ROMANDE

Réd. : D<sup>r</sup> 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 — Nouveau régulateur « à accélération » de la Société Escher Wyss et C<sup>ie</sup>. — Détermination du mouvement centrifuge d'une surface au moyen de l'intégrateur (Méthode Amsler). — L'architecte autrefois et aujourd'hui, par M. ABEL FAVRE. — Moulages en « Silumin ». — NÉCROLOGIE : Walter Wyssling. — SOCIÉTÉS : Société suisse des Ingénieurs et des Architectes. — Section de Genève de la S. I. A. — BIBLIOGRAPHIE. — Service de placement.

### Commission Centrale pour la Navigation du Rhin<sup>1</sup>

#### RAPPORT 4 DU COMITÉ TECHNIQUE

AYANT EFFECTUÉ LE VOYAGE D'EXPLORATION EN 1924.

Mannheim, le 5 septembre 1924.

#### Secteur Bingen-Mannheim.

La profondeur projetée de 2 m. au-dessous du niveau de l'étiage équivalent 1923 a été réalisée d'après les plans de sondage présentés, sur la totalité de ce secteur. En beaucoup d'endroits la profondeur est plus grande. La largeur minimum du chenal est de 120 m.

Depuis 1908, le chenal est resté en bon état, sans qu'il ait fallu recourir à des dragages importants. Le Comité de 1908 était d'avis qu'il serait probablement nécessaire de rétrécir le fleuve en amont d'Oppenheim (km. 310-312) pour y améliorer l'état du chenal. Or, d'après les renseignements fournis, l'état du fleuve donne depuis 1908 pleine satisfaction, sans qu'il ait été nécessaire d'exécuter des travaux de régularisation ou des dragages.

Le Comité se rallie à l'avis de l'administration compétente qu'il est désirable d'exécuter dès que possible les travaux de rétrécissement du chenal à l'embouchure de la Pfrimm (km. 280) et d'adopter pour le confluent des dispositions de nature à éviter des dépôts dans le chenal.

Le Comité est d'avis que le secteur Bingen-Mannheim donne satisfaction pleine et entière.

Il est pris connaissance avec satisfaction du fait que le bac à câble longitudinal d'Oppenheim qui, parmi les quatre bacs sur le secteur Mayence-Worms, présentait la plus grande entrave à la navigation, a été transformé en un bac à traîlle avec câble transversal immergé.

L'ensemble des ports de Mannheim-Ludwigshafen s'est considérablement développé, et offre au trafic rhénan des facilités nouvelles remarquables.

Signé : HEBEL (Président), HEROLD, ICKES, SPIESS, DENIL, ANTOINE, MITCHELL, PALLUCCHINI, KÖNIG, STRICKLER, de l'ESPINASSE (Secrétaire).

#### RAPPORT 5 DU COMITÉ TECHNIQUE

AYANT EFFECTUÉ LE VOYAGE D'EXPLORATION EN 1924.

Strasbourg, le 11 septembre 1924.

#### Secteur Mannheim-Strasbourg.

Le grand travail de régularisation du Rhin entre Sondernheim et Strasbourg, commencé en 1907, est à présent terminé.

La profondeur projetée de 2 m. au-dessous de l'étiage équivalent peut être désormais considérée comme normalement

réalisée dans le secteur Sondernheim-Strasbourg à la suite de ce travail de régularisation. La largeur normale de 92 m. en aval de la Murg et de 88 m. en amont n'est pas partout réalisée.

Par leur nature même, les travaux de régularisation comportent nécessairement, comme l'avait d'ailleurs expressément prévu l'auteur du projet, une certaine mise au point. De tels travaux de parachèvement sont en exécution ou en projet pour améliorer quelques parties du chenal où les conditions de navigation sont relativement moins satisfaisantes.

Le Comité est heureux de constater les avantages considérables qui résultent pour la navigation de l'aménagement du secteur Sondernheim-Strasbourg et spécialement la possibilité d'y naviguer maintenant toute l'année, sauf circonstances exceptionnelles.

L'exécution du projet général de régularisation entre Sondernheim et Strasbourg ayant, au point de vue de la profondeur projetée de 2 m., procuré les résultats escomptés sous la réserve, inévitable pour de tels travaux, de quelques parachèvements, le secteur d'aval entre Mannheim et Sondernheim se trouve offrir, dans certaines circonstances, des conditions relativement moins satisfaisantes pour la navigation que le secteur d'amont.

Jusqu'à présent, pour ce secteur Mannheim-Sondernheim, on a tablé sur une profondeur de 1 m. 50, mais on espérait aussi y obtenir, au besoin par des dragages sur les seuils, une profondeur de 2 m. au-dessous de l'étiage équivalent. En fait, toutefois, il est arrivé dans divers cas que sur certains points, notamment entre Spire et Germersheim, la navigation a été entravée temporairement par une insuffisance de mouillage. Le Comité a, en conséquence, pris connaissance avec satisfaction des projets tendant à l'exécution, sur les points les moins favorables du secteur Mannheim-Sondernheim, de travaux de parachèvement des ouvrages de rives, et de travaux de régularisation partielle, suivant les méthodes dont l'efficacité s'est avérée dans le secteur d'amont : ces travaux ont pour but de réaliser d'une manière permanente la même profondeur de 2 m. que dans le secteur de Sondernheim-Strasbourg.

Au point de vue de la manœuvre des ponts de bateaux, le Comité estime désirable que les autorités compétentes étudient l'établissement de communications téléphoniques pour l'annonce des convois descendants d'un pont de bateaux au suivant.

Le port municipal de Spire qui est à peu près achevé, les agrandissements exécutés dans les ports de Carlsruhe, de Strasbourg et de Kehl constituent pour la navigation des améliorations fort appréciables.

Signé : HEBEL (Président), MONTIGNY (Vice-Président), HEROLD, ICKES, SPIESS, DENIL, MITCHELL, PALLUCCHINI, KÖNIG, STRICKLER, de l'ESPINASSE (Secrétaire).

*Note du Secrétariat :* La délégation française a fait des réserves quant au niveau auquel doit être rapportée la profondeur de 2 m. à réaliser par les travaux de régularisation dans le secteur Sondernheim-Strasbourg, ce niveau ne correspondant pas à son avis à l'étiage équivalent.

<sup>1</sup> Voir *Bulletin technique* du 13 février 1926, page 37.