

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 53 (1927)  
**Heft:** 14

## 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:** 14.01.2026

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

# BULLETIN TECHNIQUE

Réd. : D<sup>r</sup> 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.* — *Quelques particularités des ouvrages et installations de l'Usine de Chancy-Pougny*, par P. PERROCHET, Ingénieur, Directeur de la Banque suisse des chemins de fer, à Bâle (suite). — *Le problème des carburants dans les pays dépourvus de pétrole*, par J. de SEZE, ingénieur des Ponts et Chaussées (suite). — *La marche des trains « directs » entre Genève et Zurich*, par E. LASSURER, ingénieur, à Winterthour. — *Le développement de l'industrie électrique aux Etats-Unis.* — *Sur la définition du mouvement hélicoïdal.* — *Cours international d'orientation sur la rationalisation du travail.* — *BIBLIOGRAPHIE.* — *Service de placement.*

## Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

### COMPTE RENDU DE LA PREMIÈRE SESSION DE 1927

(Suite et fin.)<sup>1</sup>

#### AFFAIRES TECHNIQUES

*Modification de la berge du Rhin au droit du port de Strasbourg.* — En exécution de l'article 359 du Traité de Versailles stipulant que « dans les sections du Rhin formant frontière entre la France et l'Allemagne, et sous réserve des stipulations qui précèdent, aucun travail dans le lit ou sur l'une ou l'autre berge du fleuve ne pourra être exécuté sans l'approbation préalable de la Commission centrale ou de ses délégués », la délégation française avait soumis à la Commission un projet de modification de la berge du Rhin au droit du port de Strasbourg, modification qui était nécessaire pour permettre l'exécution des travaux d'extension du port de Strasbourg. Dans sa session d'avril 1926 la Commission centrale a donné son approbation à ce projet.

*Service hydrométrique.* — Comme il est dit dans le compte rendu de l'année précédente, le Comité du Service hydrométrique, lors de sa réunion du 3 octobre 1925, n'avait pas encore pu se prononcer définitivement sur l'opportunité de l'établissement d'un Service hydrométrique, étant donné qu'il avait besoin de renseignements relatifs aux possibilités d'allègement à Lauterbourg. Dans sa session de novembre 1925, la Commission centrale avait prié le Comité de poursuivre ses études sur la base de la déclaration des Commissaires français faisant connaître que toutes mesures utiles seraient prises pour assurer l'allègement des bateaux à Lauterbourg. En exécution de cette résolution, le Comité s'est réuni le 3 février 1926 à Karlsruhe. M. Pizon, membre français du Comité, proposa d'instituer à nouveau un service d'essai, cette fois pendant une année, étant donné que la durée du service d'essai institué pendant trois mois en 1925, avait été trop courte pour permettre de se prononcer en pleine connaissance de cause, les usagers du Rhin n'ayant d'ailleurs pas eu suffisamment connaissance de l'existence de ce service. La proposition de M. Pizon adoptée par le Comité a été l'objet d'une discussion lors de la session d'avril 1926 de la Commission centrale, discussion qui a mené à une résolution, priant le Comité de faire le nécessaire en vue de l'établissement d'un service à titre d'essai pendant une nouvelle année et de lui présenter des propositions définitives à l'expiration de l'année d'essai. Comme suite à cette résolution, le Comité s'est réuni à Zurich, le 30 mai 1926, et a rétabli un service d'essai qui a commencé à fonctionner le 1<sup>er</sup> juillet 1926. L'avis suivant a été porté à la connaissance des intéressés à la navigation :

« La Commission centrale pour la Navigation du Rhin a décidé, le 26 avril 1926, de faire fonctionner le service des prévisions des hauteurs d'eau à titre d'essai pendant une nouvelle année. Avis est donc donné aux intéressés à la navigation qu'à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1926 les prévisions pour

les échelles de Strasbourg et de Maxau seront communiquées à nouveau lorsque les hauteurs d'eau seront inférieures à 3 m 20 à l'échelle de Strasbourg et à 4 m 70 à celle de Maxau. Chaque prévision sera valable pour le jour suivant, à savoir pour 14 h. à Strasbourg et pour 20 h. à Maxau. Au début les hauteurs d'eau prévues seront portées à la connaissance des intéressés par voie d'affiche comme précédemment dans les ports de Strasbourg, Kehl, Karlsruhe, Lauterbourg, Mannheim et Ludwigshafen, ainsi qu'au pont de bateaux de Maxau. Aucune responsabilité n'est assumée pour l'exactitude de ces renseignements. »

*Construction de nouveaux ponts sur le Rhin entre Cologne et Mulheim et entre Dusseldorf et Neuss.* — Au début de la session de novembre 1926 la délégation de l'Empire et des Etats allemands soumit à la Commission centrale deux projets de construction de nouveaux ponts sur le Rhin entre Cologne et Mulheim et entre Dusseldorf et Neuss. La Commission chargea une sous-commission technique d'examiner ces projets, de faire sur place, si elle le jugeait utile, les constatations nécessaires et de lui faire rapport. Dans le cas où ce rapport ne pouvait être déposé avant la fin de la session, la Commission centrale se réservait de statuer par voie de correspondance.

La sous-commission présidée par M. Herold, a tenu plusieurs séances pendant la session de la Commission centrale. Au cours des discussions, la plupart des membres déclarèrent qu'ils ne pourraient se faire une opinion sans avoir visité les lieux où les nouveaux ponts devaient être construits. Cette visite eut lieu le 29 novembre 1926, à bord du vapeur « Preussen », mis à la disposition de la sous-commission par le Gouvernement allemand. Sur rapport de M. Herold, la Commission centrale a pris, par voie de correspondance, des résolutions dans lesquelles elle constate que les projets de construction des ponts entre Cologne et Mulheim et entre Dusseldorf et Neuss ne soulèvent aucune objection au point de vue de la navigation et que les dispositions imposées aux entrepreneurs par le Gouvernement allemand, quant à l'exécution des travaux, sont reconnues appropriées. Ces dispositions ont pour objet la réglementation de la navigation pendant l'exécution des travaux de construction ; elles visent notamment la question des échafaudages, l'établissement d'un poste d'avertisseurs, si les besoins de la navigation l'exigent, le remorquage gratuit des radeaux descendants, des bateaux naviguant à la dérive et des chalands abandonnés par les convois, l'établissement d'écriteaux portant l'indication « Achtung Brückenbau » en amont et en aval des lieux de construction, et enfin la transmission, en temps utile, aux autorités compétentes des ports intéressés des Etats représentés à la Commission centrale, des avis à la batellerie.

*Reconstruction du pont de chemin de fer près de Wesel.* — Dans sa session de novembre 1926 la Commission centrale a également été saisie par la délégation de l'Empire et des Etats allemands d'un projet de reconstruction du pont de chemin de fer près de Wesel. La sous-commission technique chargée de l'examen des projets de ponts nouveaux, a également reçu mandat d'étudier ce projet. Elle s'est réunie pendant la session de la Commission centrale et sur rapport de son

<sup>1</sup> Voir *Bulletin technique* du 18 juin 1927, page 153.