

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 58 (1932)
Heft: 26

Artikel: Commission centrale pour la navigation du Rhin
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-44887>

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: 26.01.2026

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

BULLETIN TECHNIQUE

Rédaction : H. DEMIERRE et
J. PEITREQUIN, ingénieurs.

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 DE TECHNIQUE SANITAIRE

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

SOMMAIRE : *Commission centrale pour la navigation du Rhin. — L'aménagement des forces du Rhin postérieur et du Rhin d'Avers. — De l'urbanisme*, par M. Albert SARTORIS, architecte. — CHRONIQUE. — *Le calcul des ponts.* — SOCIÉTÉS : *Société suisse des ingénieurs et des architectes* (suite et fin). — BIBLIOGRAPHIE. — CARNET DES CONCOURS.

Ce numéro contient 16 pages de texte.

Commission centrale pour la navigation du Rhin

Compte rendu de la session de novembre 1932.

La Commission centrale pour la navigation du Rhin a tenu, à Strasbourg, sa session d'automne du 10 au 19 novembre 1932, sous la présidence de Sir John Baldwin, commissaire de Grande-Bretagne, suppléant M. Jean Gout, président de la Commission, empêché pour des raisons de santé.

La Commission a poursuivi ses travaux concernant la révision de la Convention de Mannheim, révision qu'elle a terminée en première lecture ; elle a siégé comme Tribunal d'appel et a prononcé quatre jugements sur des affaires contentieuses relatives à la navigation rhénane.

En outre, elle a pris les résolutions suivantes :

Modifications au Règlement de Police pour la Navigation du Rhin.

Navigation entre Bâle et Maxau. L'article 22, N° 1 du Règlement de police est modifié comme il suit :

« Entre Bâle et Neuenburg, la navigation est interdite quand la hauteur des eaux dépasse 4,65 m à l'échelle de Rheinfelden. Entre Neuenburg et Strasbourg, la navigation est interdite quand la hauteur des eaux dépasse 4,20 m à l'échelle de Brisach. Entre Strasbourg et Lauterbourg, la navigation des vapeurs est interdite quand la hauteur des eaux dépasse 5 m à l'échelle de Strasbourg. Entre Lauterbourg et Maxau, la navigation des vapeurs est interdite, dès que le niveau des eaux atteint ou dépasse 7 m à l'échelle de Maxau (cote indiquée à la colonne III mentionnée aux N° 2 et 3 ci-après). »

La disposition ci-dessus entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1933.

Largeur et longueur des radeaux. L'article 32, § 2 du Règlement de police est modifié comme il suit : « La largeur des radeaux ne doit pas dépasser 20 m sur le canal latéral au Rhin (section de Huningue à Kembs), 63 m entre Mannheim et Millingen, 47 m en aval de Millingen sauf sur la section comprise entre le point de séparation du Neder-Rijn avec l'Yssel d'une part et Vreeswijk d'autre part où elle ne doit pas dépasser 28 m.

» La longueur des radeaux, non compris les gouvernails, ne doit pas dépasser 220 m, sauf sur le canal latéral au Rhin (section de Huningue à Kembs) et sur la section comprise entre le point de séparation du Neder-Rijn avec l'Yssel d'une part et Vreeswijk d'autre part où elle ne doit pas dépasser 160 m. »

La disposition ci-dessus entrera en vigueur le 1^{er} mai 1933.

Etiage équivalent. La Commission centrale décide que les niveaux du nouvel Etiage équivalent seront ceux qui correspondent pendant la période 1926-1930 aux débits équivalents aux échelles principales, les débits équivalents étant ceux qui n'ont pas été réalisés vingt jours sans glaces en moyenne par an pendant la période 1906-1930. En conséquence, les niveaux de l'Etiage équivalent sont les suivants :

Waldshut	164	Oberlahnstein	139
Bâle	— 37	Coblence	116
Brisach	80	Andernach	129
Rhinau	237	Linz	102
Strasbourg	148	Cologne	61
Maxau	316	Dusseldorf	20
Spire	215	Ruhrort	— 64
Mannheim	184	Rees	— 9
Worms	— 86	Emmerich	18
Kostheim	— 65	Lobith	910
Mayence	— 17	Hulhuizen	849
Biebrich	64	Pannerden	845
Bingen	103	Nimègue	691
Trechtingshausen	99	Tiel	336
Caub	108		

Aménagement du Rhin entre Strasbourg et Bâle. D'après la déclaration des Commissaires français, l'état d'avancement des travaux de Kembs est le suivant :

En ce qui concerne le barrage, le seul travail de génie civil restant à faire est la construction du seuil de la troisième ouverture à partir de la rive gauche entre parafouilles terminés. De l'équipement mécanique et électrique, il reste à monter les vannes et les treuils des troisième et quatrième ouvertures à partir de la rive gauche. Les travaux de protection des rives sont à peu près terminés, de même que les canalisations de drainage. Les ouvrages d'adaptation des déversements d'eaux usées sur les deux rives sont terminés, à l'exception de l'équipement mécanique et électrique des stations de pompage.

En ce qui concerne la dérivation, les travaux sont entièrement terminés.

Les écluses sont achevées.

À l'usine, les travaux de génie civil sont terminés : les deux premiers groupes sont achevés, le montage des trois autres groupes est en cours. Les installations électriques sont à peu près terminées.

Le canal a été ouvert à la navigation le 1^{er} mai 1932 ; la première surélévation du plan d'eau a été commencée le 4 juillet. La cote de la retenue provisoire 240 NN a été atteinte le 23 août. On entreprendra la surélévation au-dessus de

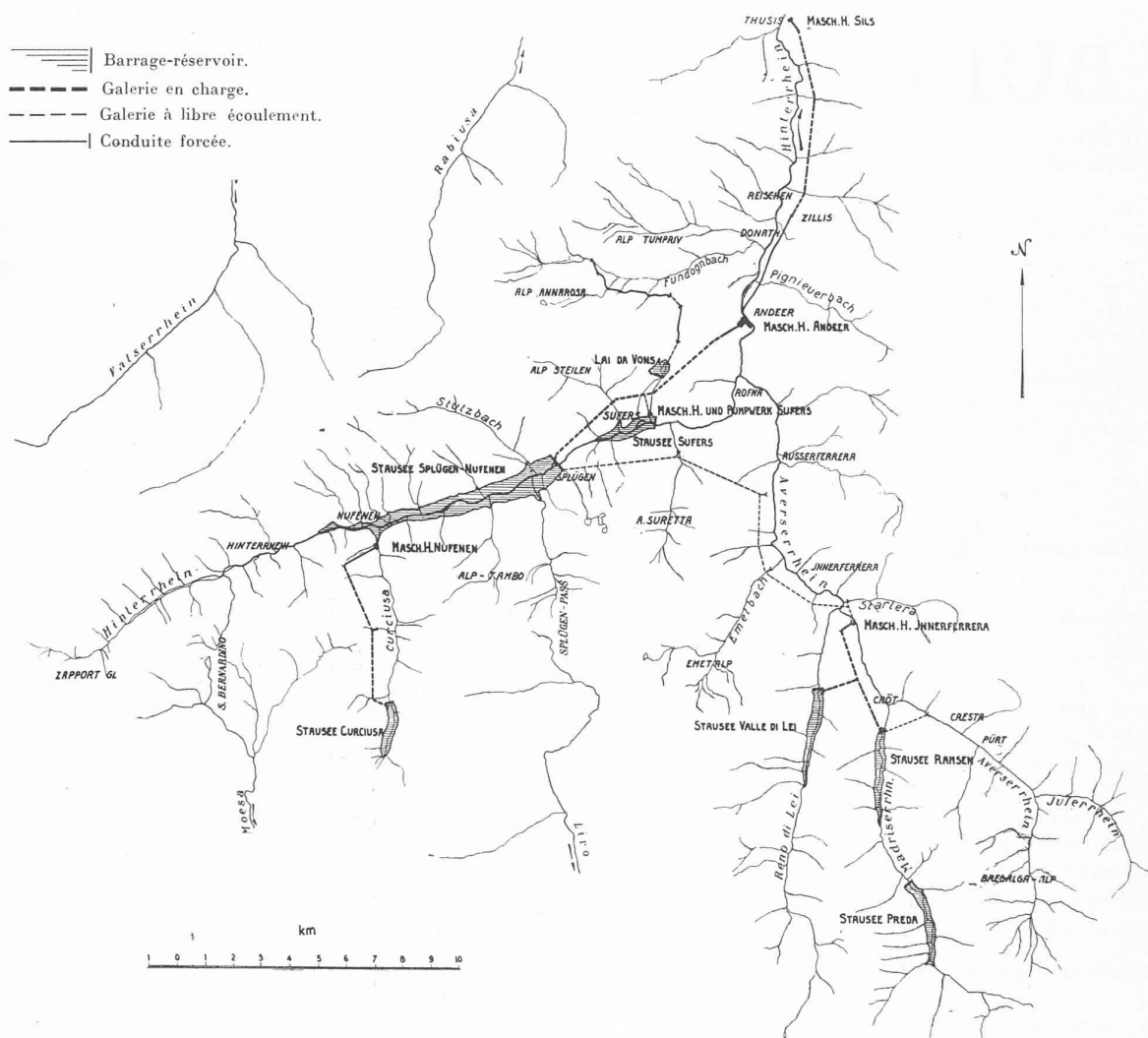


Fig. 1. — Projet d'aménagement du bassin du Rhin postérieur. Plan de situation 1 : 250 000.

cette cote jusqu'à la retenue définitive au début du mois de décembre prochain.

Les deux premiers groupes de l'usine ont été mis en service le 1^{er} octobre.

D'après la déclaration du Commissaire suisse, les travaux de la régularisation du Rhin se sont poursuivis normalement et le programme de la deuxième année a été approuvé par la commission des travaux. Les bas niveaux du Rhin ont permis de commencer le couronnement des épis et la construction de quelques digues, travaux qui n'étaient pas prévus au programme de la première année. Sur certains secteurs régularisés on peut constater une amélioration du chenal.

Date de la prochaine session. La prochaine session commencera le vendredi, 21 avril 1933 à 16 h. 30.

L'aménagement des forces du Rhin postérieur et du Rhin d'Avers.

M. Lorenz, ingénieur, directeur des « Rhätische Werke für Elektrizität », à Thusis, a exposé le problème de l'aménagement du Rhin postérieur dans une série de brochures très intéressantes, intitulées « Beiträge zur Nutzbarmachung der Hinterrhein-Wasserkräfte », que nous signalons à l'attention

de tous ceux qui se proposent d'entreprendre une campagne en vue d'intéresser le public à quelque grand ouvrage technique. Sans nous arrêter à la justification de cet aménagement que M. Lorenz défend d'ailleurs habilement, mais dont l'opportunité, dans les conjonctures actuelles est discutable, nous en esquisserons, à l'aide de clichés obligeamment mis à notre disposition par l'« Association suisse des Electriciens », le projet, élaboré par la Société « Motor-Columbus » de concert avec les « Rhätische Werke », sur la base de longues et minutieuses études orographiques, hydrologiques, géologiques, topographiques, démographiques et économiques dont on trouvera un compendium dans les brochures publiées par M. Lorenz¹. La série entière est en vente, en librairie, au prix total de 6 fr.

En principe, ce projet de mise en valeur des forces du Rhin postérieur (Hinterrhein) visait à résoudre le problème suivant : Etant donné que les disponibilités hydrologiques du bassin en question se répartissent entre l'été et l'hiver dans le rapport de 9 à 1, aménager ce bassin de façon que ledit rap-

¹ Beiträge zur Nutzbarmachung der Hinterrhein-Wasserkräfte : I. Allgemeines. — II. Die wirtschaftliche Bedeutung. — III. Die Staubeckenanlagen. — IV. Wirtschaft und Siedlung im Rheinwald, ihre Schädigung durch die projektierten Stauseen und die Wiederherstellung durch Realersatz. — V. Das Projekt von 1930/31. — Wirtschaft und Siedlung im Rheinwald. — Die wirtschaftsstörenden Einflüsse der projektierten Staubeckenanlagen im Rheinwald und die Realersatzfrage.