Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 52 (1926)

Heft: 4

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: 03.07.2025

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

52e année · 13 février 1926 · N° 4

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. Dubois, ingénieur (suite et fin). — *Les alliages aluminium-silicium.* — *Concours pour l'étude d'un projet du nouveau bâtiment aux voyageurs de la gare de Fribourg* (suite et fin). — *Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.* — Carnet des concours. — *Service de placement.*

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

Rapport 2, du Comité technique
ayant effectué le voyage d'exploration en 1924.

Coblence, le 30 août 1924.

Secteur Emmerich-Coblence.

Depuis le voyage d'exploration de 1908, il n'a pas été exécuté sur le secteur prussien, depuis la frontière néerlandaise près de Bimmen, jusqu'à Coblence, de travaux de régularisation de quelque importance. En général, les travaux ont été limités à l'entretien du chenal et des ouvrages des rives.

La profondeur projetée pour le secteur compris entre la frontière et Ruhrort, qui est de 3 m. au-dessous de l'étiage équivalent, est réalisée partout, dans ce secteur, sur une largeur minimum de 150 m. : il existe des profondeurs notablement plus grandes sur une largeur plus réduite, et cette circonstance a permis de continuer la navigation pendant les eaux exceptionnellement basses en 1921.

Il existe sur le secteur en amont de Ruhrort, entre Ruhrort et Düsseldorf, trois endroits où, actuellement, la profondeur de 3 m. au-dessous de l'étiage équivalent 1923 n'est pas réalisée sur toute la largeur projetée de 150 m.

D'après les indications de l'administration compétente, il y sera remédié par des dragages dès que l'état des eaux le permettra. Il n'y a pas eu de ce fait de difficultés sérieuses pour la navigation, qui se règle, en général, en amont de Ruhrort, sur la profondeur projetée pour le secteur en amont de Cologne, soit 2 m. 50.

Par ailleurs, la profondeur de 3 m. au-dessous de l'étiage équivalent 1923 existe jusqu'à Cologne et celle de 2 m. 50 en amont de Cologne jusqu'à Coblence sur une largeur minimum de 150 m.

Le Comité recommande de surveiller avec une attention toute spéciale les points où la séparation du fleuve en deux bras, notamment entre les km. 106 et 104 (Weissenturmer Werth) et au km. 92 (Niederwerth) peut, pour certains états des eaux, entraîner quelques difficultés pour la navigation ; les travaux d'amélioration entrepris doivent être continués et, au besoin, complétés en ayant naturellement égard à l'opportunité de ne pas aggraver les dangers d'inondation.

Près de Düsseldorf et sur divers autres points, dans les courbures accentuées du fleuve, il se forme sur la rive convexe des atterrissements qui exigent des dragages réitérés. La situation des lieux ne permettant pas d'y augmenter les rayons de courbure, il n'est pas possible d'exécuter des travaux de régularisation pour mettre fin à la formation des atterrissements et aux dragages qu'ils rendent nécessaires.

Le Comité estime que, dans son ensemble, la voie navigable, de Bimmen à Coblence, se trouve dans un état pleinement satisfaisant.

On a construit, depuis 1908, des ponts fixes à Wesel et à Cologne en remplacement de ponts de bateaux. Le Comité constate avec satisfaction que deux ponts de bateaux ont été ainsi supprimés sur les quatre dont la suppression avait été particulièrement recommandée à la suite du voyage d'exploration de 1908. On a construit, en outre, un pont de chemin de fer au km. 283, deux autres ponts-route à Cologne et deux ponts de chemins de fer aux km. 131,0 et 101,1. Tous ces ponts ont été exécutés suivant les dispositions admises par la Commission Centrale.

Les installations des ports et l'outillage de manutention ont été perfectionnés. C'est surtout le port de Ruhrort qui a été considérablement agrandi. D'autres installations importantes sont, soit en construction (par exemple à Cologne), soit en projet.

On a donc, à cet égard, tenu compte, dans toute la mesure désirable, des besoins du trafic. On a, en particulier, réalisé à Ruhrort des installations tout à fait remarquables en rapport avec l'importance économique exceptionnelle du bassin que ce port dessert.

Observations particulières.

La pile déjà construite pour un nouveau pont de chemin de fer près de Hochfeld, à côté d'une pile d'un pont déjà existant, constitue un obstacle sérieux pour la navigation, obstacle qui ne disparaîtra qu'après l'achèvement du nouveau pont, par la suppression des piles de l'ancien. Il est donc hautement désirable de hâter la reprise et l'achèvement des travaux de construction du nouveau pont.

Les dépôts de sable et de gravier qui se sont formés par suite de remous en aval de la nouvelle pile seront enlevés par des dragages. Il y a lieu de penser qu'après la suppression des vieilles piles, ces dépôts ne se reproduiront plus.

La courbure accentuée du fleuve à Düsseldorf est une cause de difficultés et de dangers pour les bateaux descendant à la dérive ; ces bateaux risquent d'être entraînés sur le quai de rive droite, sur les bateaux qui y stationnent et sur les embarcadères, par le courant qui vient s'appuyer fortement sur cette rive ; ils risquent aussi d'être entraînés sur la pile centrale du pont de Düsseldorf. Pour y remédier, il appartient aux autorités compétentes d'étudier quelles seraient les mesures les plus efficaces, par exemple le remorquage obligatoire sur ce parcours ou l'obligation, pour les bateaux qui le franchissent à la dérive, de laisser traîner une chaîne pour mieux gouverner comme cela se pratique, à l'occasion, sur le Rhin supérieur.

Signé : Hœbel (Président), Montigny (Vice-président), Herold, Langen, Spiess, Denil, Reed, Pallucchini, König, Strickler, de l'Espinasse (Secrétaire).