

Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **52 (1926)**

Heft 1

PDF erstellt am: **09.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

BULLETIN TECHNIQUE

DE LA SUISSE ROMANDE

Réd. : D^r 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. — Le Silo de la Minoterie Coopérative des Sociétés suisses de Consommation, à Zurich. — Sur le choix du type de turbine le mieux adapté au service des installations à faible chute, à régime variable. — Concours pour l'étude d'un projet du nouveau bâtiment aux voyageurs de la gare de Fribourg. — CARNET DES CONCOURS. — Service de placement.*

Commission centrale pour la navigation du Rhin.

Compte rendu de la deuxième session de 1925.

La Commission Centrale pour la navigation du Rhin, siégeant à Strasbourg dans le Palais du Rhin, sous la présidence de M. Jean Gout, ministre plénipotentiaire, a tenu du 4 au 18 novembre sa deuxième session de 1925.

La Commission a consacré une notable partie de sa session à poursuivre la revision de la Convention de Mannheim en vue d'établir le statut définitif du Rhin. Les Commissaires Plénipotentiaires ont arrêté en première lecture les textes relatifs à la matière des ouvrages et travaux. La suite de la discussion a été renvoyée à la prochaine session.

Par ailleurs, outre les décisions d'ordre intérieur et les jugements rendus dans les procès portés en appel devant la Commission, les résolutions suivantes ont été prises :

Voyage d'exploration 1924

La Commission, au vu du rapport du Comité technique du voyage d'exploration de 1924, constate avec satisfaction que depuis le dernier voyage d'exploration en 1908, des améliorations considérables ont été apportées à la voie navigable, améliorations susceptibles de faciliter la navigation et de favoriser son développement.

En ce qui concerne les obstacles qui entravent encore cette navigation et qui ont été signalés par le Comité, ainsi que les améliorations recommandées par celui-ci, la Commission :

1^o prend acte de la déclaration des Commissaires allemands qu'il n'est plus effectué dans le chenal du Rhin de dragages ayant pour objet de se procurer du gravier dans un but commercial, et que les dragages exécutés pour maintenir ou rétablir le chenal sont réduits au minimum strictement nécessaire ;

2^o renouvelle ses recommandations tendant à l'interdiction absolue du rejet dans le lit mineur de sable provenant de dragages ;

3^o prend acte des déclarations des Commissaires allemands que la construction du nouveau pont de Duisbourg-Hochfeld sera terminée d'ici deux ou trois ans environ et qu'il en résultera à ce moment la disparition de la gêne sérieuse provenant pour la navigation des positions relatives des piles du pont existant et de celles du pont en construction ;

4^o prend acte de la déclaration des Commissaires allemands que le service de remorquage gratuit, établi au pont de Dusseldorf, fonctionnera jusqu'au milieu de 1926, et qu'ils feront connaître à la prochaine session les mesures projetées par le Gouvernement allemand pour remédier aux dangers que court sur ce point la navigation ;

5^o prend acte des déclarations des Commissaires allemands que les travaux de dérochement entrepris dans le deuxième chenal du Bingerloch, ont pour objet d'assurer une profondeur de 2 m. à l'étiage sur une largeur de 60 m., et prie les

Commissaires de tenir la Commission au courant de l'avancement des travaux et de leurs résultats ;

6^o constatant les avantages qu'a procurés la suppression des ponts de bateaux de Wesel et de Cologne, recommande la mise à l'étude de la suppression progressive de ceux qui subsistent et principalement de ceux de Naxau et de Spire qui, portant des voies de chemin de fer, constituent pour la navigation une sujétion extrêmement gênante. Elle recommande aussi la mise à l'étude de la suppression progressive des ponts de bateaux qui sont situés entre Strasbourg et Bâle, en raison de la gêne qu'ils apportent à la navigation par suite de la force du courant ;

7^o prend acte de la déclaration des Commissaires allemands qu'il n'est plus établi sur le Rhin de ponts volants à câble longitudinal et que la suppression de ceux qui existent encore sera réalisée progressivement ;

8^o recommande la mise à l'étude, dans le plus bref délai possible, de la question de la signalisation uniforme du tirant d'air des ponts ;

9^o prend acte de ce que la profondeur que l'on se propose d'atteindre sur le secteur Mannheim-Sondernheim est la même que sur le secteur Sondernheim-Strasbourg, étant entendu que cette profondeur ne peut être inférieure à 2 m. sous l'Etiage Equivalent ;

10^o prend acte des déclarations des Commissaires allemands et français qu'il sera procédé à une étude commune de la question du balisage par amers fixes sur le Rhin supérieur et prie ces Commissaires d'informer la Commission, en temps utile, des résultats de cette étude ;

11^o demande qu'il soit procédé, dans le plus bref délai possible, par les administrations allemande et française à l'étude de la suppression de l'entrave à la navigation que constituent actuellement les ponts de Strasbourg-Kehl et prie les Commissaires des deux Etats de tenir la Commission au courant de la suite des pourparlers engagés à ce sujet ;

12^o prend acte de la déclaration des Commissaires français que les brise-glaces des ponts de bateaux de Schönaue et de Markolsheim ont été supprimés et que ceux de Huningue ne peuvent l'être en raison de la nature du fond qui ne permet pas un ancrage suffisamment sûr.

La Commission prie les Commissaires des Etats riverains de lui faire part des suites que leurs Gouvernements se proposent de donner aux autres recommandations du Comité.

Note du Secrétariat :

Le protocole final du Comité du voyage d'exploration a déjà été publié (voir *Bulletin technique* N° 15 du 18 juillet 1925, page 177). Les autres rapports seront publiés prochainement.

Minimum d'équipage

Les articles 2, 3, 4, 6 et 7 des Instructions relatives à la composition de l'équipage des bateaux naviguant en amont de Duisbourg, instructions en vigueur dans les Etats riverains autres que les Pays-Bas, seront remplacés par les dispositions suivantes :

Article 2. — En règle générale, pour les bateaux non munis