

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 46 (1920)  
**Heft:** 6

**Artikel:** Le canal du Rhin au Danube par le Neckar  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-35760>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 02.02.2025

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

**Le canal du Rhin au Danube, par le Neckar.**

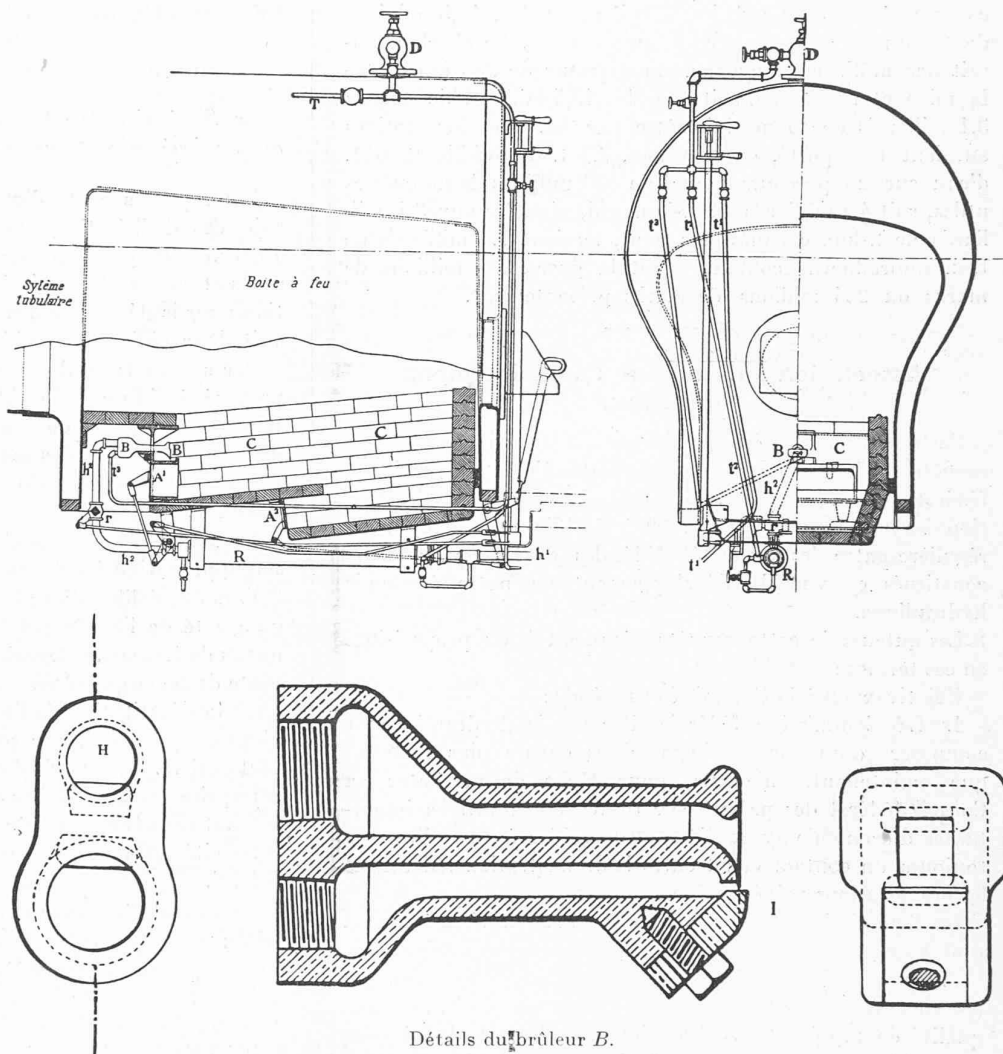
Le *Sudwestdeutscher Kanalverein*, qui a organisé l'exposition signalée à la page 46 de notre numéro du 21 février 1920, nous communique, sur le projet de canal, équipé pour livrer passage à des bateaux de 1200 tonnes, du Rhin au Danube par le Neckar canalisé, une étude de M. Ehlgötz, inspecteur des travaux publics à Mannheim, que nous résumons très succinctement :

Le canal, part de Rheinau-Mannheim — où des remorqueurs de 200 HP. sont substitués aux grands remorqueurs du Rhin — atteint une première écluse près de la station d'aviation de Lanz, où les bateaux sont élevés à l'altitude de 98,5 m., dessert Schwetzingen par le moyen du chemin de fer relié au port fluvial, puis après avoir franchi une deuxième écluse qui élève le plan d'eau à 105 m., rejoint le Neckar en aval de Heidelberg dont la traversée ne présente pas de grandes difficultés. Plus en amont il faudra pratiquer un approfondissement du seuil qui permettra d'ailleurs d'implanter la centrale projetée dans un lieu où elle ne déparera pas le paysage.

Un élargissement de la voie d'eau procurera l'espace nécessaire au barrage, à l'écluse et à la centrale de Haarlass (plan d'eau à 110,5 m.). Le premier port en amont de Heidelberg est celui de Neckargemünd desservant, par chemin de fer, un hinterland important. En amont de la centrale de Neckarsteinach, le plan d'eau est à la cote 119 m., et jusqu'à Eberbach la voie est excellente, avec une largeur minimum de 80 m. et une profondeur minimum de 2,8 m. Après le barrage d'Eberbach la voie navigable prend un temps la forme d'un canal latéral au Neckar et atteint le port de Neckarretz.

A Kochendorf commence le deuxième tronçon du canal latéral, sur la rive droite du Neckar (plan d'eau 150,8 m.) qui aboutit par Neckarsulm à Neckargartach. Largeur du plan d'eau 37 m., profondeur minimum 4 m. Le canal latéral rejoint le Neckar près de Heilbronn desservi par un port. Une écluse de 8,2 m. de chute élève le plan d'eau à la cote 159,0 m.

En amont de Stuttgart où un grand port est projeté, le Neckar canalisé au moyen de barrages constitue entre Cannstadt et Hedelfingen, sur 5 à 6 km. de longueur, une voie navigable de 74 m. de large. A Plochingen la voie dévie de la vallée du Neckar dans celle de la Fils qu'elle longe jusqu'à Geislingen où elle gravit l'Alb par une échelle d'écluses puis, après un parcours de 25 km., s'élève de nouveau



Foyer pour chauffage au mazout de la *Baldwin Locomotive Works Co.*

au moyen de quatre écluses pour déboucher dans le Danube en amont de Friederichsau.

Les dépenses d'établissement du canal du Neckar, de Mannheim à Plochingen, y compris les écluses, les barrages des centrales avec leurs canaux d'amenée et de fuite, sont devisées à 165 millions de marks au cours d'avant la guerre ou à 825 millions au cours actuel.

Les 26 centrales produisant 70 000 HP., travailleraient sur un seul rail collecteur et la distribution serait aux mains d'un seul organe central. Grâce à cette organisation et à la création de réservoirs, dont l'un d'un million de m<sup>3</sup>, les centrales de réserve à vapeur seraient réduites au minimum.

**Electrification des chemins de fer et transports improductifs.**

Dans un plaidoyer pour l'électrification des chemins de fer allemands, publié par la *Deutsche Strassen- und Kleinbahn-Zeitung*, M. Trautvetter, ingénieur, collaborateur au Ministère allemand des travaux publics, tire argument en faveur de sa thèse des énormes transports improductifs de combustible nécessités par la traction à vapeur. D'après ses constatations, les chemins de fer prussiens-hessois auraient