

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 51 (1925)
Heft: 14

Artikel: Commission centrale pour la navigation du Rhin
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-39516>

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: 15.07.2025

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

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 : Compte rendu du Bureau au sujet de l'activité de la Commission Centrale en 1924. — L'usine du lac Tremorgio. — Détermination de la résistance à la compression des mortiers et bétons, par J. BOLOMEY, ingénieur-directeur des travaux d'aménagement des chutes de Barberine et Vernayaz (Chemins de fer fédéraux), suite. — Conduite maîtresse de gaz jouant le rôle de poutre tubulaire d'une passerelle construite exclusivement par soudage au moyen d'électrodes « Quasi-Arc ». — SOCIÉTÉS : Union des Centrales suisses et Association suisse des Electriciens. — Société suisse des Ingénieurs et des Architectes. — BIBLIOGRAPHIE. — CARNET DES CONCOURS. — Service de placement.*

Commission centrale pour la navigation du Rhin.

Compte rendu du Bureau au sujet de l'activité de la Commission Centrale en 1924.

Strasbourg, le 15 avril 1925.

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin a tenu au cours de l'année 1924 deux sessions, la première en avril et la deuxième en décembre.

Composition de la Commission.

La composition a subi au cours de l'année les changements suivants :

M. Wand, Commissaire bavaïrois des Etats allemands, a été remplacé par M. Kranzbuehler, Commissaire hessois des Etats allemands ; M. Segers, Commissaire de Belgique, a été remplacé par M. de Visscher ; Sir Cecil Hurst a été désigné comme Commissaire de Grande-Bretagne ; M. Jolles, Commissaire des Pays-Bas, décédé, a été remplacé par M. Canter Cremer.

En conséquence, à la fin de l'année 1924, la Commission Centrale était constituée comme suit :

Président : M. Jean Gout.

Etats allemands : MM. les Commissaires Seeliger, Peters, Fuchs, Kranzbuehler ; M. le Commissaire adjoint Wand.

Belgique : MM. les Commissaires Brunet, de Visscher.

France : MM. les Commissaires Mahieu, Silvain Dreyfus, Fromageot, Berninger.

Grande-Bretagne : MM. les Commissaires Baldwin, Sir Cecil Hurst.

Italie : MM. les Commissaires Rossetti, Sinigaglia.

Pays-Bas : MM. les Commissaires Jonkheer van Eysinga, Krollier, Canter Cremers.

Suisse : MM. les Commissaires Herold, Valloton.

Le Secrétariat est composé comme suit :

Secrétaire général : M. Hostie (Belge).

Secrétaire général-adjoint : M. Charguéraud - Hartmann (Français).

Membres du Secrétariat : M. de L'Espinasse (Néerlandais). M. Gerlach (Allemand).

Les inspecteurs de la navigation sont :

Pour le secteur suisse : M. Moor, ingénieur cantonal à Bâle.
Pour le secteur Ia : M. Antoine, ingénieur des Ponts et chaussées à Strasbourg.

Pour le secteur Ib : M. l'Oberbaurat Bær, à Mannheim.

Pour le secteur II : M. le Baurat Pabst, à Mayence.

Pour le secteur III : M. l'Oberbaurat Degener, à Coblenze.

Pour le secteur IV : M. le Jonkheer Dittlinger, à la Haye.

Revision de la Convention de Mannheim.

Dans sa session d'avril, la Commission a adopté en première lecture la plupart des textes relatifs à la liberté de la navigation, l'égalité de traitement, la liberté du transit, l'interdiction

de péages et au régime des ports rhénans. La matière des formalités douanières sur le Rhin a également été traitée.

Dans sa session de décembre, la Commission a poursuivi ses travaux de révision et a terminé la première lecture des textes relatifs aux Tribunaux de navigation et à sa juridiction en tant que tribunal d'appel pour les affaires de la navigation du Rhin.

Ensuite, la Commission a commencé l'examen de la matière des ouvrages et travaux.

Relations avec d'autres organismes internationaux.

La Commission a continué à suivre les travaux de la Commission Consultative et Technique des Communications et du Transit de la Société des Nations.

Parmi les objets traités qui intéressent spécialement la Commission Centrale se trouvent l'unification du droit privé et l'unification du jaugeage.

En ce qui concerne l'unification du droit privé, la Commission Consultative et Technique a chargé sa sous-commission de navigation intérieure de constituer un comité d'études dès le moment où cette sous-commission estimerait que les travaux de la Commission Centrale seraient suffisamment avancés pour justifier un examen de la question d'un point de vue plus général.

Enfin, en ce qui concerne le jaugeage, un projet de convention générale a été établi en s'inspirant des conclusions de la Commission Centrale.

L'Association permanente des Congrès de Navigation a, de son côté, décidé la constitution d'un comité chargé d'étudier l'unification des statistiques de navigation intérieure. La Commission Centrale a été invitée à se faire représenter au sein de ce Comité.

Liberté de la navigation en général.

Au début de 1924, la situation générale, telle qu'elle s'était développée depuis l'occupation de la Ruhr, parut telle qu'un examen sur place pouvait offrir des chances d'avoir des suites favorables aux intérêts internationaux de la navigation. En conséquence, le Secrétaire Général de la Commission Centrale accompagné du Secrétaire général-adjoint effectua dans le courant du mois de février un voyage dans les Territoires occupés en vue de se rendre compte de la manière dont la résolution de décembre 1923 était appliquée. Au cours de ce voyage, MM. Hostie et Charguéraud-Hartmann se mirent en rapport notamment avec le Comité Directeur des Douanes, avec la Commission Interalliée de navigation de campagne et avec le « Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen ». Les résultats de ce voyage furent consignés dans un rapport du 23 février 1924 qui a paru dans le numéro du 26 avril 1924 de cette revue.

A la suite d'une plainte du « Verein », en date du 29 février 1924, le Secrétaire Général intervint encore avec succès auprès du C. D. D. pour l'établissement des services douaniers nécessaires, permettant les allègements dans la « Gebirgsstrecke ».

Au cours de la première session de 1924 (24 mars) les questions qui avaient fait l'objet du Rapport de MM. Hostie et Charguéraud-Hartmann furent examinées d'une manière

approfondie par la Commission Centrale avec le concours des autorités occupantes représentées par le Baron Rolin-Jaquemyns, Haut-Commissaire, assisté notamment de M. Carteron, président du C. D. D. ainsi que du colonel Dumont et du commandant de Carsalade, délégués de la C. I. N. C.

Au cours de cet examen, les suites ultérieures des mesures envisagées ainsi que diverses mesures nouvelles édictées dans l'intérêt de la navigation, furent portées à la connaissance de la Commission Centrale. Ces mesures nouvelles, telles qu'elles résultaient d'un exposé du président du C. D. D. et des déclarations des délégués de la C. I. N. C. ont été publiées dans les numéros des 26 avril et 10 mai 1924 de cette revue.

Par lettre du 14 juin 1924, la Délégation néerlandaise adressa à la Commission un exposé concernant certaines questions qui n'étaient pas encore liquidées.

Au cours du voyage d'études que le président de la Commission Centrale effectua sur le Rhin en juin 1924, ces points ainsi que ceux oralement présentés par une délégation du « Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen » furent discutés à Coblenz au cours d'une entrevue entre le Président et le Secrétaire Général de la C. C. R. d'une part, le Comité des Communications de la H. C. I. T. R. présidé par le Baron Rolin-Jaquemyns, d'autre part et consignés dans un mémorandum porté à la connaissance des intéressés. (Voir rapport du bureau dans le numéro du 30 août 1924 de cette revue.)

On sait comment à la suite de l'accord de Londres l'état de choses antérieur au 11 janvier 1923 fut rétabli. Aussi à la session de décembre, la Commission Centrale n'eut-elle plus à entrer dans l'examen du fond.

Dispositions conventionnelles et réglementaires.

Patentes de bateliers. La convention du 14 décembre 1922 et le protocole additionnel du 22 décembre 1923 relatifs à la modification du régime de la délivrance des patentes de bateliers, et dont le compte rendu précédent a donné un résumé, ont été ratifiés au cours de l'année 1924 par la Belgique, la France, l'Italie, les Pays-Bas et la Suisse : les Commissaires

des Etats allemands et de Grande-Bretagne ont fait connaître que la ratification par leur Gouvernement aurait lieu prochainement.

Patentes spéciales et temporaires. La Commission a décidé dans sa session de mars de mettre fin au régime temporaire des patentes spéciales institué par suite des circonstances extraordinaires de 1923, étant entendu que les patentes délivrées dans les conditions prévues à la suite de ces circonstances demeureront valables jusqu'à la mise en vigueur du nouveau régime des patentes.

Aucune autre disposition conventionnelle ou réglementaire n'a été arrêtée ou édictée au cours de l'année. (A suivre.)

L'usine du lac Tremorgio.

Généralités

L'usine à haute chute de Tremorgio utilise la chute du Lagasca, affluent de la rive droite du Tessin, dans la Haute Levantine, entre le lac de Tremorgio, à l'altitude de 1828 m. et le talweg du Tessin, près de Rodi, à l'altitude de 945 m. La chute brute est donc d'environ 880 m. Quant au lac Tremorgio, alimenté par un bassin versant de 5,3 km², il a une superficie d'environ 360 000 m², une profondeur maximum de 55 m. et une capacité totale de 11 000 000 m³ (Fig. 1).

Comme les berges du lac sont relativement inclinées et qu'un volume considérable se trouve au-dessous du plan d'eau il était indiqué de transformer le lac en bassin d'accumulation au moyen d'une prise sous-lacustre. On envisageait un abaissement du plan d'eau de 26 m. environ qui, combiné avec une retenue de 2 m., soit une dénivellation de 1828,50 à 1800,50 m., correspondrait à un volume de 7,6 millions de m³. Les affluents

naturels du lac comportant en moyenne, 4,5 millions de m³ environ par an, la capacité d'accumulation, de 7,6 millions de m³ est suffisante non seulement pour emmagasiner le débit de tous les affluents pendant les années les plus humides, mais encore pour faire face à l'adduction éventuelle d'autres cours d'eau voisins. (Fig. 2).

La restitution de l'eau au Rio Lagasca s'effectuant à la cote 945,50, la chute brute disponible à l'usine est de 870 m., correspondant à une chute nette moyenne de 830 m. L'usine, travaillant comme usine « de pointe » est équipée pour développer une puissance maximum de 15 000 ch. = 10 000 kW environ et produire 7 à 8 000 000 kWh par an, en moyenne.

L'eau dérivée du bassin de Tremorgio améliore en outre le régime d'étiage du Tessin; elle est utilisée, sous une chute nette de 255 m. environ, par l'usine de la Biaschina et travaillera, sous une chute de 300 m. environ, dans l'usine projetée du Monte Piottino, près de Lavorgo.

Les C. F. F., en qualité de concessionnaires des chutes de la Levantine avaient le droit d'aménager les forces de Tremorgio mais ils y renoncèrent en 1914. A l'instigation de M. Nizzola, président du Conseil d'administration de la Société Motor-Columbus, une demande de concession fut adressée par la Société Motor aux autorités du Tessin et la concession fut accordée, le

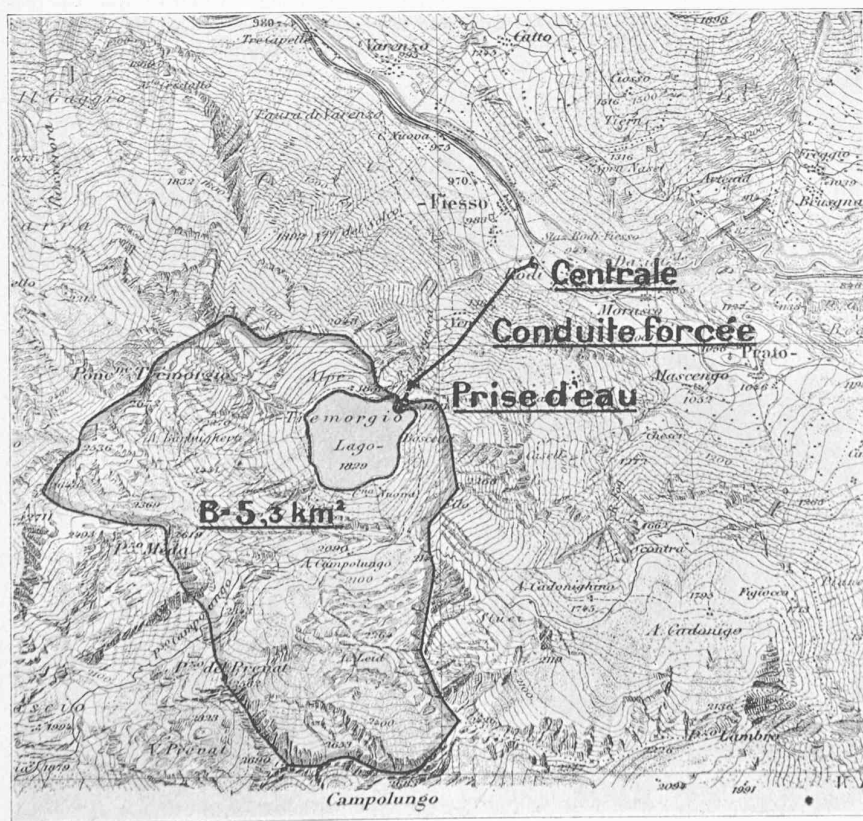


Fig. 1. — Aménagement du lac Tremorgio. — Echelle 1 : 50 000.
(Reproduit avec l'autorisation (27. V. 1925) du Service topographique fédéral.)