

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 51 (1925)  
**Heft:** 15

## 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:** 16.07.2025

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

# BULLETIN TECHNIQUE

## DE LA SUISSE ROMANDE

Réd. : D<sup>r</sup> 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.* — *La régularisation du Rhin entre Strasbourg et Bâle avec description sommaire de la régularisation en aval de Strasbourg* par K. SPIESS, Oberbaurat à Karlsruhe. — *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. — *Concours pour l'étude d'un projet du nouveau bâtiment aux voyageurs à Genève-Cornavin.* — 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.

(Suite<sup>1</sup>)

##### Affaires techniques.

*Service hydrométrique.* La Sous-Commission du Service hydrométrique s'est réunie deux fois au cours de l'année 1924 et a examiné dans ces réunions les rapports présentés au sujet des études concernant la prévision des niveaux du Rhin. La Sous-Commission a constaté que pour le limnimètre de Marlen la prévision serait possible 30 heures à l'avance avec une approximation de 10 cm. en temps d'étiage et de 25 cm. en temps d'eaux moyennes. Or, une prévision de 30 heures à l'avance ne suffirait pas à la navigation de Mannheim à Strasbourg, étant donné que les trains de bateaux ont besoin de deux à trois jours pour le voyage sans rupture de charge, suivant la saison. C'est pourquoi la Sous-Commission a envisagé alors d'étendre la prévision à un port situé approximativement à mi-chemin entre Mannheim et Strasbourg, de sorte que l'on puisse gagner le temps nécessaire avec une prévision convenable pour le voyage de Mannheim jusqu'à une des stations intermédiaires et de celles-ci jusqu'à Strasbourg. Il était nécessaire d'envisager en même temps la possibilité de donner, dans les stations intermédiaires, aux bateaux le moyen d'alléger ou de compléter leur chargement.

A la suite de ces discussions, les études des prévisions ont été étendues au poste de Maxau et il en résulte que, entre les niveaux d'eau prévus et les niveaux d'eau effectifs, il pourra se produire des différences atteignant 15 cm. en basses eaux ; de plus les prévisions pour Maxau pourront être faites 36 heures à l'avance.

En ce qui concerne l'organisation d'un service d'essai éventuel, la Sous-Commission a estimé que des instructions devront être données aux observateurs des cinq postes suisses de Nol, Andelfingen, Zurich, Mühlau et Murgenthal. Ces observateurs devront noter chaque jour à huit heures du matin les hauteurs d'eau aux échelles et les communiquer immédiatement par télégramme à un poste central. Dans ces télégrammes, il devra également être fait mention des tendances constatées dans chacun de ces postes, soit à la baisse, soit à la hausse. Le poste central en déduira les niveaux d'eau à prévoir à l'aval sur le Rhin et les communiquera aussitôt par télégramme aux postes situés entre Strasbourg et Mannheim. Ces renseignements seront donnés sans que leur inexactitude éventuelle puisse engager en aucune façon la responsabilité du service de prévision.

La Commission Centrale, en examinant les résultats des études faites par la Sous-Commission, a pris dans sa séance du 3 décembre 1924 la résolution suivante :

« La Commission adopte les conclusions de la Sous-Commission du Service hydrométrique et décide qu'il y a lieu d'établir

un service de prévision des hauteurs d'eau à titre d'essai, sans cependant que les bénéficiaires des indications fournies par ce service puissent avoir aucun recours au cas où les indications ne seraient pas vérifiées. Elle estime que ce service doit fonctionner à Karlsruhe ou, à défaut, à Strasbourg. La Sous-Commission continuera à suivre et diriger les travaux du poste de centralisation. »

Le Gouvernement allemand ayant fait connaître les motifs pour lesquels il n'était pas en mesure d'admettre l'établissement de ce service d'essai à Karlsruhe, des mesures sont prises pour assurer son fonctionnement à Strasbourg.

##### Voyage d'exploration.

Conformément à l'article 31 de l'Acte de Mannheim de 1868 et suivant le programme que la Commission Centrale avait établi dans sa session de décembre 1923, le voyage d'exploration a eu lieu du 18 août au 15 septembre 1924. Les personnes suivantes y ont pris part :

Pour les Etats allemands : MM. Hœbel, président ; Spiess, Ickes, Herold, Langen (membres adjoints).

Pour la Belgique : M. Denil.

Pour la France : MM. Montigny (Vice-président, remplacé par M. Antoine sur le secteur Coblenz-Karlsruhe).

Pour la Grande-Bretagne : MM. Mitchell, Reed (membre adjoint).

Pour l'Italie : M. Pallucchini.

Pour les Pays-Bas : M. Kœnig.

Pour la Suisse : M. Strickler.

M. de l'Espinasse, secrétaire ; M. Gerlach, interprète.

Les différentes constatations et appréciations de l'état du chenal, du balisage, des ponts et bacs et des ports, peuvent être résumées comme suit :

*Chenal.* Le Comité a acquis la conviction que, dans les eaux conventionnelles néerlandaises, l'état du chenal répond d'une manière pleinement satisfaisante aux besoins de la navigation. Parmi les autres voies de navigation néerlandaises qu'il a visitées, le Comité constate que le Noord est l'objet d'un nouvel et important perfectionnement en ce que sa largeur sera portée bientôt à 200 mètres sur toute sa longueur.

Dans le secteur Emmerich-Coblenz, le chenal offre, dans l'ensemble, des conditions très favorables pour la navigation : le Comité est d'avis qu'en certains points de ce secteur il n'est pas possible actuellement de renoncer entièrement aux dragages pour l'entretien des profondeurs, mais il recommande de chercher à obtenir autant que possible en ces points par des travaux de régularisation une amélioration permanente du chenal.

Sur le secteur de Coblenz à Assmannshausen, le chenal conserve sa largeur et sa profondeur normales sans qu'il soit nécessaire de procéder à des travaux d'entretien de quelque importance.

Entre Assmannshausen et Bingen (région du Bingerloch) le Comité est d'avis qu'on doit continuer à se proposer comme premier objectif à atteindre, de porter à deux mètres la profondeur du second chenal sous l'étiage équivalent avec une largeur suffisante, sans modifier les niveaux d'amont et sans

<sup>1</sup> Voir *Bulletin technique*, du 4 juillet 1925, page 165.