Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 51 (1925)

Heft: 17

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: 14.07.2025

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

51e année 15 août 1925 N° 17

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 : *La régularisation du Rhin entre Strasbourg et Bâle avec description sommaire de la régularisation en aval de Strasbourg*, par K. Spiess, *Oberbaurat, à Karlsruhe* (suite et fin). — *Transformation de l'usine de Ruppoldingen.* — *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 et fin). — *Le nouveau viaduc de la Paudèze.* — *Concours pour l'étude d'un projet du nouveau bâtiment aux voyageurs à Genève-Cornavin* (suite). — *Comparaison des prix de revient des transports par canaux et par chemins de fer.* — Sociétés : *Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.* — *La maison bourgeoise en Suisse.* — *Service de placement.*

La régularisation du Rhin entre Strasbourg et Bâle[1]

avec description sommaire de la régularisation en aval de Strasbourg

par K. SPIESS, Oberbaurat à Karlsruhe.

(Suite et fin.)

3. Régularisation de la section Strasbourg-Bâle.

f) *Exécution des travaux.*

Dans les deux sections de la régularisation, de Brisach-Bâle et de Strasbourg-Brisach, l'exécution des travaux doit essentiellement s'adapter aux conditions données par les érosions du fond entre Istein et Weisweil et par l'alluvionnement entre Weisweil et Kappel. Nous rappelons ici que la division de toute la régularisation de Strasbourg à Bâle, en deux secteurs, Brisach-Bâle et Strasbourg-Brisach, division établie pour l'élaboration des projets d'exécution, n'a pas été dictée par des considérations techniques, mais par les raisons énumérées au commencement de ce rapport. Quoiqu'on ait établi un projet indépendant pour chaque secteur, le projet du secteur inférieur se base sur l'hypothèse que la régularisation du secteur amont s'exécutera au plus tard simultanément avec celle du secteur aval. Pour l'organisation des travaux, on peut provisoirement s'en tenir à la division adoptée pour les projets, selon laquelle le secteur Bâle-Brisach de la régularisation s'étend de la barre d'Istein, au km. badois 8 (km. franç.9) jusqu'à Brisach, au km. badois 57 (km. franç. 59), tandis que le secteur de régularisation Brisach-Strasbourg part du km. badois 57 (km. franç. 59) pour s'arrêter au km. badois 125,5 (km. franç. 127,4). Pour l'exécution des travaux, il sera indiqué de subdiviser ces deux secteurs en lots, et ceux-ci en tronçons correspondant à l'avancement annuel. La progression annuelle maximum est limitée par la préparation des matériaux nécessaires et, en particulier, des fascines. En outre, il faut tenir compte de la nécessité de maintenir dans des limites économiques la réunion et l'emploi du matériel de construction et de la main-d'œuvre, ce qui impose une nouvelle limitation de l'avancement des travaux. Le développement possible des chantiers ne s'étendra pas nécessairement sur un tronçon continu ; on peut, au contraire, le composer de telle façon, qu'en cas d'état défavorable du lit, la partie prévue au programme sera renvoyée et remplacée par la partie suivante. Il résulte de l'étude de ces dispositions que, dans chaque lot, on peut escompter une progression annuelle des travaux de 6 km. en amont du km. badois 98, et de 6,5 km. en aval de ce point. Le programme des travaux pour l'ensemble de la régularisation est développé ci-dessous selon des considérations exclusivement techniques et en vue de l'organisation des chantiers.

Sur le parcours à érosions d'Istein à Sasbach-Markolsheim, le programme des travaux est essentiellement dicté par l'approfondissement persistant et, par conséquent, par le déblaiement nécessaire du tronçon alluvionné entre Weisweil et Kappel. En ce moment, l'abaissement le plus prononcé se rencontre entre la barre d'Istein et les environs de Grissheim, au km. badois 38 (km. franç. 40). Depuis ce point, l'abaissement annuel diminue vers l'aval. Il s'agit donc, en premier lieu, de fixer le plafond jusqu'aux environs du km. 38. Sur ce tronçon, le chenal navigable projeté suit à peu près le talweg actuel, lequel ne se déplace pas aussi rapidement, à cet endroit, que plus en aval. Presque partout, on pourra donc éviter la transposition des bancs de gravier. Dans leur position actuelle, ces derniers assurent déjà le colmatage complet des casiers entre les épis. Il est, par conséquent, possible de fixer assez rapidement le fond, en barrant les mouilles, au moyen d'épis et de seuils de fond, placés à différents endroits du parcours en érosion. Ce travail exercera déjà une action favorable sur les tronçons intermédiaires dont le programme renvoie l'aménagement aux années suivantes.

Pour donner au fleuve une pente plus régulière, il faut supprimer l'exhaussement existant entre Weisweil, au km. badois 78 (km. franç. 80) et Kappel, au km. badois 92 (km. franç. 93) et abaisser le fond du lit. Mais ici le fond ne pourra pas s'approfondir, tant que persiste l'apport actuel de matériaux, tel qu'il a été décrit au chapitre *b* «Etat et régime du fleuve». Il faut toutefois se

[1] Voir *Bulletin technique*, du 18 juillet 1925, page 178.