

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 52 (1926)  
**Heft:** 15

**Artikel:** Commission centrale pour la navigation du Rhin  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-40303>

### **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:** 22.01.2025

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

# BULLETIN TECHNIQUE

Réd. : D<sup>r</sup> H. DEMIERRE, ing.

DE LA SUISSE ROMANDE

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 nouveau silo à alumine de la Société pour l'industrie de l'aluminium, à Chippis*, par M. AUG. CHEVALLEY, ingénieur à Monthey. — *Deuxième concours restreint pour l'étude du nouveau bâtiment aux voyageurs à Genève-Cornavin* (suite). — *Du calcul des boulons des brides d'une conduite forcée*, par JULES TÂCHE, ingénieur, à Vevey. — *Durcissement superficiel des aciers par azoturation.* — *L'acier Freund.* — *Session de Bâle de la Conférence Mondiale de l'énergie.* — **SOCIÉTÉS :** *Société vaudoise des Ingénieurs et des Architectes* (suite). — *Section genevoise de la Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.* — *Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.* — *Service technique suisse de placement.* (Rapport annuel pour l'année 1925). — **BIBLIOGRAPHIE.** — *Service de placement.*

Cette livraison contient 16 pages de texte.

## Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

### Avis à la batellerie.

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin a décidé, le 26 avril 1926, de faire fonctionner le service des prévisions des hauteurs d'eau à titre d'essai pendant une nouvelle année. Avis est donc donné aux intéressés de la navigation, de ce qu'à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1926 les prévisions pour les échelles de Strasbourg et de Maxau seront communiquées à nouveau lorsque les hauteurs d'eau seront inférieures à 3 m. 20 à l'échelle de Strasbourg et à 4 m. 70 à celle de Maxau. Chaque prévision sera valable pour le jour suivant, à savoir pour 14 h. à Strasbourg et pour 20 h. à Maxau. Au début les hauteurs d'eau prévues seront portées à la connaissance des intéressés par voie d'affiche comme précédemment dans les ports de Strasbourg, Kehl, Karlsruhe, Lauterbourg, Mannheim et Ludwigshafen, ainsi qu'au pont de bateaux de Maxau. Aucune responsabilité n'est assumée pour l'exactitude de ces renseignements.

Strasbourg, le 29 juin 1926.

### Compte rendu du Bureau au sujet de l'activité de la Commission Centrale en 1925.

(Suite.<sup>1</sup>)

#### Dispositions conventionnelles et réglementaires.

*Patentes de bateliers.* — La Convention du 14 décembre 1922 et le protocole additionnel du 22 décembre 1923 ayant été ratifiés par tous les Etats représentés sont entrés en vigueur le 8 juillet 1925. Le Règlement du 14 décembre 1922 relatif au même objet est entré en vigueur à la même date.

Deux dispositions additionnelles à ce règlement ont été adoptées par la Commission au cours de l'année 1925. Elles ont l'une et l'autre un caractère transitoire.

*Minimum d'équipage.* — La Commission a arrêté le 16 novembre 1925 un texte nouveau pour les articles 2, 3, 4, 6 et 7 des instructions relatives à la composition de l'équipage des bateaux naviguant en amont de Duisbourg en vigueur dans les Etats riverains autres que les Pays-Bas. Il a été entendu que les instructions en vigueur dans les Pays-Bas seraient modifiées dans le même sens. Les instructions modifiées sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1926. La modification n'a pas eu pour objet de changer en fait la composition des équipages, mais uniquement de simplifier la procédure (compte tenu du fait que la plupart des bâtiments auxquels ces instructions s'appliquent sont maintenant pourvus de moyens mécaniques pour la manœuvre des ancres et des câbles de remorque), en faisant de l'exception la règle et inversement. Une rédaction d'ensemble de ces instructions destinée à en faciliter l'usage est en préparation.

<sup>1</sup> Voir *Bulletin technique* du 3 juillet 1926, page 161.

*Divers.* — Une légère modification, de pure forme, a été apportée à l'art. 2 § 4 du Règlement de police de 1912. Aucune autre disposition conventionnelle ou réglementaire n'a été arrêtée ou édictée au cours de l'année. La Commission a approuvé le 24 avril 1925 le texte français du Règlement de police de la Navigation et du flottage de 1912. Certains changements ont encore été apportés à ce texte le 12 novembre 1925.

#### Affaires techniques.

*Aménagement du Rhin entre Strasbourg et Bâle.* — La Commission a pris acte des renseignements fournis par les Commissaires de France et de Suisse au sujet des négociations relatives à la dérivation de Kembs. Comme il a été dit au compte rendu précédent, des échanges de vues généraux avaient eu lieu pendant la réunion des 18 et 19 décembre 1924 de la Sous-Commission instituée pour l'examen du projet général d'exécution de la régularisation du Rhin entre Strasbourg et Bâle, présenté par la délégation suisse, et du projet de dérivation éclusée du Rhin entre Bâle et Strasbourg que la délégation française avait soumis, de son côté, à la Commission. Cette Sous-Commission s'est de nouveau réunie du 5 au 14 mars 1925. Les différentes délégations ayant envoyé des questionnaires relatifs à l'un et à l'autre projet auxquels les délégations française et suisse ont répondu, la Sous-Commission se trouvait devant une documentation complète de sorte que les différentes questions qui se posaient ont pu être examinées d'une manière approfondie.

Pendant sa session la Sous-Commission a procédé à une enquête au cours de laquelle elle a entendu les représentants des organismes suivants :

Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen ; Partikulierschiffer-Verband « Jus et Justitia » ; Deutscher Verkehrsbund ; Chambre de Commerce d'Anvers ; Chambre de Commerce de Strasbourg ; Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin ; Chambre de Commerce d'Amsterdam ; Chambre de Commerce de Rotterdam ; Chambre de Commerce de Bâle ; Société suisse de Remorquage à Bâle.

Le Rapport de la Sous-Commission, présenté par son Président à la Commission Centrale, a été examiné par cette dernière dans sa session d'avril. L'examen de la Commission devait porter d'une part sur l'approbation éventuelle du projet de régularisation présenté par la délégation suisse et d'autre part sur la question de savoir si le projet de dérivation éclusée présenté par la délégation française remplissait les conditions de l'article 358 du Traité de Versailles aux termes duquel « l'exercice du droit de prélever l'eau sur le débit du Rhin pour l'alimentation des canaux de navigation... et du droit exclusif à l'énergie produite par l'aménagement du fleuve... ne devra ni nuire à la navigabilité ni réduire les facilités de la navigation, soit dans le lit du Rhin, soit dans les dérives qui y seraient substituées. » Dans sa séance du 29 avril 1925, la Commission prit à ce sujet la résolution suivante :

« Après avoir pris connaissance du rapport du 14 mars 1925 de la Sous-Commission chargée d'examiner le projet de

régularisation du Rhin entre Bâle et Strasbourg, communiqué par la Suisse en exécution de la résolution du 10 mai 1922, et le projet des sept biefs du canal latéral du Rhin situés en aval du bief de Kembs, projet communiqué par la France en exécution de l'article 358 du Traité de Versailles, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, par application, d'une part, de l'article 359 du Traité de Versailles, et d'autre part, de l'article 358 du même Traité.

Donne son approbation au projet de régularisation et constate que le projet de canal latéral remplit les conditions indiquées par l'article 358 susvisé, le tout sous les réserves et conditions ci-après :

(Voir compte rendu sur la première session 1925 *Bulletin technique*, N° 11 du 23 mai 1925.)

Dans sa session de novembre, la Commission a pris acte des renseignements fournis par les Commissaires français et suisses au sujet des négociations relatives à l'application de la résolution sus-mentionnée.

*Pont de Dusseldorf.* — Les accidents survenus au droit du pont de Dusseldorf ont de nouveau fait l'objet d'un examen au sein de la Commission Centrale. Les Commissaires allemands ayant fait observer que, en raison des travaux d'élargissement de ce même pont, un service de remorquage gratuit était prévu, la Commission a renvoyé cet objet à sa session d'hiver. Au cours de cette session les Commissaires allemands ont déclaré que le service de remorquage gratuit fonctionnerait jusqu'au milieu de 1926 et qu'ils feraient connaître à la prochaine session les mesures envisagées par le Gouvernement allemand pour parer par la suite aux dangers que court la navigation en cet endroit.

*Service hydrométrique.* — Comme il a été dit dans le compte rendu précédent, des mesures ont été envisagées pour le fonctionnement à Strasbourg d'un service d'essai de prévision des hauteurs d'eau. Ce service d'essai a commencé le 27 février et a duré jusqu'au 31 octobre. Le Comité du Service hydrométrique composé d'experts des Etats allemands, de la France, des Pays-Bas et de la Suisse s'est réuni le 3 octobre et a constaté qu'avant de pouvoir se prononcer sur l'utilité d'un service définitif, il avait encore besoin de certains renseignements complémentaires, notamment sur la possibilité d'allègement des bateaux à Lauterbourg. La Commission Centrale, dans sa session de novembre 1925, a prié le Comité du Service hydrométrique, vu la déclaration faite par les Commissaires français que toutes mesures utiles seront prises pour assurer l'allègement des bateaux à Lauterbourg, de poursuivre son étude sur la base de cette déclaration et de lui faire des propositions définitives avant sa prochaine session.

*Voyage d'exploration 1924.* — Le Rapport de M. Baldwin, Commissaire de Grande-Bretagne, au sujet des protocoles et rapports du Comité technique qui a effectué le voyage d'exploration en 1924 sur le Rhin (voir compte rendu précédent) a fait l'objet d'un examen approfondi au sein de la Commission Centrale qui a constaté « 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 : (voir compte rendu sur la deuxième session 1925, *Bulletin technique* N° 1 du 2 janvier 1926).

*Enlèvement d'un rocher dans le lit du Rhin.* — La délégation française a saisi la Commission Centrale du Rhin, conformément à l'article 358 du Traité de Versailles, d'une demande d'enlèvement d'un rocher dans le lit du Rhin entre Strasbourg et Bâle au droit du point km 12,6 français. La Commission a autorisé la délégation française dans sa session de novembre à faire procéder à cet enlèvement.

#### Affaires nautiques.

*Jaugeage.* — Le compte rendu de 1923 a relaté la première phase de l'activité du Comité de jaugeage. Ainsi qu'il avait été prévu dans ce compte rendu la Commission Centrale a transmis les rapports de ce Comité à la Commission Consultative et Technique des Communications et du Transit en suggérant la conclusion d'une Convention Européenne sur

cet objet. Nous avons indiqué plus haut la suite donnée à cette suggestion. Dans l'entretemps le Comité, à la suite d'échanges de vues entre son Président et le Comité de Droit Privé, avait été amené à modifier assez profondément ses conclusions. Le Comité de jaugeage, en effet, éliminait de son projet tout ce qui avait trait à l'immatriculation — objet qui a été repris par le Comité de Droit privé (voir infra) —. Il a paru, dès lors, que l'on pouvait en pratique, sans inconvénient revenir à la notion du jaugeage facultatif, l'immatriculation dont l'obligation a été maintenue par le projet du Comité de Droit Privé présupposant nécessairement le jaugeage qui seul permet de constater les éléments naturels nécessaires à l'identification du bâtiment. C'est sur ces bases modifiées, reprises par la Sous-Commission de Navigation Intérieure de la Commission Consultative et Technique que la Convention Européenne a été conclue.

*Passeports de bateliers.* — L'espoir exprimé dans le compte rendu précédent de voir aboutir les pourparlers entre les Gouvernements allemand et belge tendant à l'abandon de la formalité du visa pour les passeports de bateliers du Rhin s'est réalisé.

Au cours des délibérations qui eurent lieu sur cet objet dans la session de printemps, la Commission put constater que l'accord entre les deux Gouvernements était établi en principe, mais qu'il restait à définir la sphère d'application géographique de l'exemption. L'arrangement qui intervint à la diligence des deux délégations au mois d'octobre 1925 détermine cette sphère d'application en constatant que le régime de la dispense sera appliqué d'une part sur les fleuves, rivières et canaux situés en territoire belge et qui sont en relation avec le Rhin et d'autre part, en Allemagne sur le Rhin et sur certaines voies d'eau qu'il reste encore à préciser par un accord subséquent et parmi lesquelles on comprendrait en tout cas le Rhein-Herne-Kanal et le Main. La Commission prit également connaissance dans sa session de printemps d'un accord intervenu au début de 1925 entre l'Allemagne et la France et prévoyant la gratuité du visa des passeports du personnel terrestre des armements rhénans.

(A suivre.)

## Le nouveau silo à alumine

de la Société pour l'industrie de l'aluminium, à Chippis,

par AUG. CHEVALLEY, ingénieur à Monthey.

Dans le courant de 1925, la Société pour l'Industrie de l'Aluminium, à Neuhausen, se décida à construire un nouveau silo pour l'emmagasinage de l'alumine, à son usine de Chippis.

Après avoir envisagé différentes solutions, cette Société adopta la proposition de la maison *Giovanola Frères*, à Monthey, qui comportait l'exécution d'un silo mixte en fer et béton armé. La construction et le montage ayant présenté quelques particularités, il nous a paru qu'une description de cet ouvrage intéresserait les lecteurs du *Bulletin technique*.

#### Disposition générale.

Le nouveau silo est placé sur un terrain de forme triangulaire, limité sur deux grands côtés par deux voies normales et sur le troisième côté par un canal de décharge souterrain. L'alumine arrive par wagons sur l'une ou l'autre des deux voies, elle est déchargée sur un quai couvert et transportée mécaniquement au silo ; la matière emmagasinée est ensuite livrée aux différentes halles de fabrication par des vagonnets dont les voies passent sous les trémies du silo.