

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 53 (1927)
Heft: 14

Artikel: Commission centrale pour la navigation du Rhin
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-41069>

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>

BULLETIN TECHNIQUE

Réd. : D^r 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.* — *Quelques particularités des ouvrages et installations de l'Usine de Chaney-Pouigny*, par P. PERROCHET, Ingénieur, Directeur de la Banque suisse des chemins de fer, à Bâle (suite). — *Le problème des carburants dans les pays dépourvus de pétrole*, par J. de SEZE, ingénieur des Ponts et Chaussées (suite). — *La marche des trains « directs » entre Genève et Zurich*, par E. LASSURER, ingénieur, à Winterthour. — *Le développement de l'industrie électrique aux Etats-Unis.* — *Sur la définition du mouvement hélicoïdal.* — *Cours international d'orientation sur la rationalisation du travail.* — BIBLIOGRAPHIE. — *Service de placement.*

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

COMPTE RENDU DE LA PREMIÈRE SESSION DE 1927
 (Suite et fin.)¹

AFFAIRES TECHNIQUES

Modification de la berge du Rhin au droit du port de Strasbourg. — En exécution de l'article 359 du Traité de Versailles stipulant que « dans les sections du Rhin formant frontière entre la France et l'Allemagne, et sous réserve des stipulations qui précèdent, aucun travail dans le lit ou sur l'une ou l'autre berge du fleuve ne pourra être exécuté sans l'approbation préalable de la Commission centrale ou de ses délégués », la délégation française avait soumis à la Commission un projet de modification de la berge du Rhin au droit du port de Strasbourg, modification qui était nécessaire pour permettre l'exécution des travaux d'extension du port de Strasbourg. Dans sa session d'avril 1926 la Commission centrale a donné son approbation à ce projet.

Service hydrométrique. — Comme il est dit dans le compte rendu de l'année précédente, le Comité du Service hydrométrique, lors de sa réunion du 3 octobre 1925, n'avait pas encore pu se prononcer définitivement sur l'opportunité de l'établissement d'un Service hydrométrique, étant donné qu'il avait besoin de renseignements relatifs aux possibilités d'allègement à Lauterbourg. Dans sa session de novembre 1925, la Commission centrale avait prié le Comité de poursuivre ses études sur la base de la déclaration des Commissaires français faisant connaître que toutes mesures utiles seraient prises pour assurer l'allègement des bateaux à Lauterbourg. En exécution de cette résolution, le Comité s'est réuni le 3 février 1926 à Karlsruhe. M. Pizon, membre français du Comité, proposa d'instituer à nouveau un service d'essai, cette fois pendant une année, étant donné que la durée du service d'essai institué pendant trois mois en 1925, avait été trop courte pour permettre de se prononcer en pleine connaissance de cause, les usagers du Rhin n'ayant d'ailleurs pas eu suffisamment connaissance de l'existence de ce service. La proposition de M. Pizon adoptée par le Comité a été l'objet d'une discussion lors de la session d'avril 1926 de la Commission centrale, discussion qui a mené à une résolution, priant le Comité de faire le nécessaire en vue de l'établissement d'un service à titre d'essai pendant une nouvelle année et de lui présenter des propositions définitives à l'expiration de l'année d'essai. Comme suite à cette résolution, le Comité s'est réuni à Zurich, le 30 mai 1926, et a rétabli un service d'essai qui a commencé à fonctionner le 1^{er} juillet 1926. L'avis suivant a été porté à la connaissance des intéressés à la navigation :

« 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 à la navigation qu'à partir du 1^{er} 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 des 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. »

Construction de nouveaux ponts sur le Rhin entre Cologne et Mulheim et entre Dusseldorf et Neuss. — Au début de la session de novembre 1926 la délégation de l'Empire et des Etats allemands soumit à la Commission centrale deux projets de construction de nouveaux ponts sur le Rhin entre Cologne et Mulheim et entre Dusseldorf et Neuss. La Commission chargea une sous-commission technique d'examiner ces projets, de faire sur place, si elle le jugeait utile, les constatations nécessaires et de lui faire rapport. Dans le cas où ce rapport ne pouvait être déposé avant la fin de la session, la Commission centrale se réservait de statuer par voie de correspondance.

La sous-commission présidée par M. Herold, a tenu plusieurs séances pendant la session de la Commission centrale. Au cours des discussions, la plupart des membres déclarèrent qu'ils ne pourraient se faire une opinion sans avoir visité les lieux où les nouveaux ponts devaient être construits. Cette visite eut lieu le 29 novembre 1926, à bord du vapeur « Preussen », mis à la disposition de la sous-commission par le Gouvernement allemand. Sur rapport de M. Herold, la Commission centrale a pris, par voie de correspondance, des résolutions dans lesquelles elle constate que les projets de construction des ponts entre Cologne et Mulheim et entre Dusseldorf et Neuss ne soulèvent aucune objection au point de vue de la navigation et que les dispositions imposées aux entrepreneurs par le Gouvernement allemand, quant à l'exécution des travaux, sont reconnues appropriées. Ces dispositions ont pour objet la réglementation de la navigation pendant l'exécution des travaux de construction ; elles visent notamment la question des échafaudages, l'établissement d'un poste d'avertisseurs, si les besoins de la navigation l'exigent, le remorquage gratuit des radeaux descendants, des bateaux naviguant à la dérive et des chalands abandonnés par les convois, l'établissement d'écriteaux portant l'indication « Achtung Brückenbau » en amont et en aval des lieux de construction, et enfin la transmission, en temps utile, aux autorités compétentes des ports intéressés des Etats représentés à la Commission centrale, des avis à la batellerie.

Reconstruction du pont de chemin de fer près de Wesel. — Dans sa session de novembre 1926 la Commission centrale a également été saisie par la délégation de l'Empire et des Etats allemands d'un projet de reconstruction du pont de chemin de fer près de Wesel. La sous-commission technique chargée de l'examen des projets de ponts nouveaux, a également reçu mandat d'étudier ce projet. Elle s'est réunie pendant la session de la Commission centrale et sur rapport de son

¹ Voir *Bulletin technique* du 18 juin 1927, page 153.

président, M. Herold, la Commission centrale a pris une résolution constatant que la reconstruction du pont de chemin de fer, telle qu'elle est projetée par le Gouvernement allemand, ne modifie en rien les conditions actuelles de navigabilité. Elle a toutefois exprimé le désir que l'on profitât, dans l'intérêt de la navigation, de l'occasion de la reconstruction, pour porter le tirant d'air de l'ouvrage de 8 m 80 à 9 m 10 et a pris d'ores et déjà note avec satisfaction de la déclaration des représentants allemands, que leur Gouvernement serait prêt à envisager cette solution si elle était possible à des frais raisonnables. Elle a reconnu appropriées les dispositions imposées aux entrepreneurs par le Gouvernement allemand, quant à l'exécution des travaux. Ces dispositions sont analogues à celles relatives aux ponts nouveaux dont il a été question plus haut et ont également pour objet la réglementation de la navigation pendant les travaux de reconstruction.

Aménagement du Rhin entre Strasbourg et Bâle. — Dans sa session de novembre 1926 la Commission centrale a pris acte des déclarations des Commissaires français et suisses quant à l'état des pourparles relatifs à la question de l'aménagement du Rhin entre Strasbourg et Bâle. Il résulte de ces déclarations que les négociations entre la France et la Suisse, quant au projet de Kembs, sont terminées, que deux contrats de concession ont été passés le 7 juillet 1926 par la Société des Forces motrices du Haut-Rhin avec la Suisse, d'une part, et avec la France, d'autre part et que la Suisse et la France ont passé, le 27 août 1926, une Convention pour le règlement de leurs rapports au sujet de certaines clauses du régime juridique de la future dérivation de Kembs. Cette Convention a été communiquée à la Commission centrale. Le Gouvernement français a déposé le 24 avril 1926 un projet de loi relatif à la concession. Ce projet a été examiné par les Commissions compétentes de la Chambre française des Députés. Quant à la régularisation, la délégation suisse a déclaré que le Gouvernement fédéral espère être bientôt à même d'amorcer des négociations avec les Etats voisins.

AFFAIRES NAUTIQUES

Jaugeage (voir plus haut : Relations avec d'autres organismes internationaux).

AFFAIRES ECONOMIQUES

Statistiques rhénanes (voir plus haut : Relations avec d'autres organismes internationaux).

Ports de Strasbourg et de Kehl. — L'article 65 du Traité de Versailles avait mis, pour une durée de sept années, c'est-à-dire jusqu'au 10 janvier 1927, le port de Kehl sous le même régime d'exploitation que le port de Strasbourg, les deux ports étant constitués à ce point de vue en un organisme unique administré par un directeur de nationalité française nommé par la Commission centrale et placé sous le contrôle de celle-ci.

L'alinéa 11 dudit article 65 stipulait en outre ce qui suit : « Au cas où à l'expiration de la sixième année, la France estimerait que l'état d'avancement des travaux du port de Strasbourg rend nécessaire une prolongation de ce régime transitoire, elle aura la faculté d'en demander la prolongation à la Commission centrale du Rhin qui pourra l'accorder pour une période ne dépassant pas trois ans. »

Se fondant sur cet alinéa, la délégation française avait demandé à la Commission centrale la prolongation du 10 janvier 1927 au 10 juillet 1929 du régime de l'article 65, étant entendu que certaines installations seraient toutefois évacuées dès 1926. La Commission centrale décida, dans sa session d'avril 1926, que le régime transitoire serait prolongé, mais seulement jusqu'au 10 juillet 1928, étant entendu que les évacuations anticipées offertes par la délégation française seraient réalisées le 1^{er} juin 1926 ; que, ainsi que la délégation française l'avait suggéré, le Gouvernement allemand aurait la faculté de désigner pour le port de Kehl un représentant dont la nomination serait soumise à l'agrément de la Commission centrale et avec lequel correspondrait le directeur français, et, enfin, que le Gouvernement français acceptait de faire supprimer au plus tard à la date du 10 janvier 1927 le Centre de contrôle de Kehl de la Commission interalliée

de navigation de campagne et de provoquer en même temps certaines limitations de l'intervention des autorités militaires dans les travaux à effectuer dans le port de Kehl.

Droit privé et droit social. — La réunion du Comité de droit privé qui avait été prévue pour le printemps de 1926 a dû être remise par suite de diverses circonstances. Elle s'est tenue à La Haye en été de mars 1927. Le Comité d'études pour l'unification du droit social de la navigation rhénane ne s'est pas encore réuni.

AFFAIRES JUDICIAIRES

Recours : L'année 1926 a marqué une augmentation très sensible du nombre des recours portés devant la Commission centrale. En effet, le nombre des appels interjetés devant la Commission ayant été de 15 en 1926¹, la moyenne réalisée dans la période comprise entre 1894 et 1913 (10 à 11 par an) se trouve dépassée.

Avis consultatif : Un tribunal s'étant adressé à la Commission en vue d'obtenir un renseignement touchant la compétence *ratione loci* des tribunaux de navigation du Rhin, au sens des dispositions de l'Acte de navigation, la Commission a décidé qu'elle ne pouvait se prononcer à *titre consultatif* sur la question qui lui était soumise.²

AFFAIRES INTÉRIEURES

Le budget pour 1927 a été fixé à 175.000 frs. suisses. Le Rapport annuel pour 1925 approuvé à la session de novembre a été publié à la fin de l'année.

Quelques particularités des ouvrages et installations de l'Usine de Chancy-Pougny

par P. PERROCHET, Ingénieur, Directeur de la Banque suisse des chemins de fer, à Bâle.

(Suite.)³

Installations électriques.

Le projet des installations électriques proprement dites a été établi par les services compétents des Etablissements Schneider & C^{ie} en collaboration avec les organes techniques de la Banque suisse des chemins de fer.

Dispositions générales.

Le schéma des connexions (fig. 9) donne une idée générale de l'importance des installations électriques qui comprennent dans leurs grandes lignes : les 5 alternateurs triphasés de 7000 kVA à 11 000 V avec neutre à la terre ou par l'intermédiaire d'une résistance qu'on peut faire varier de 2 à 6 ohms, le double jeu de barres omnibus à 11 000 V, les jonctions aux 3 groupes transformateurs de 14 000 kVA, 11 000/120 000 V avec neutre à la terre, le poste 120 000 V avec les départs de 2 lignes principales du transport d'énergie à cette même tension et quelques départs locaux à 11 000 V. Ce schéma fait ressortir en outre le détail des connexions des appareils

¹ Dans ce chiffre est compris un recours parvenu au Secrétariat en janvier 1926 mais que les Tribunaux ont compté dans leur statistique comme appel interjeté en 1925 ; — en outre, sur ces 15 recours, il y a deux groupes d'affaires connexes.

² La commission avait déjà en 1922 répondu à une demande analogue en disant qu'elle ne pouvait se prononcer que si elle était saisie en deuxième instance d'un litige dont la solution dépendrait de cette question.

³ Voir *Bulletin technique* du 18 juin 1927, page 154.