

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 53 (1927)  
**Heft:** 26

## Inhaltsverzeichnis

### **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 (suite et fin).* — *Moteurs Diesel S. L. M. avec turbo-soufflante de suralimentation*, par M. Alfred BUCHI, ingénieur, à Winterthur. — *Un Eldorado africain.* — *Le nouveau cimetière et le nouveau port de Pully.* — *Grue de quai, à volée inclinable.* — NÉCROLOGIE : Gédéon Dériaz. — BIBLIOGRAPHIE. — *Service de placement.*

## Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

### Compte rendu de la deuxième session de 1927.

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

*Construction d'un pont près de Maxau-Maximiliansau.* — 1. La Commission centrale constate que le projet de construction d'un pont fixe entre Maxau et Maximiliansau ne soulève aucune objection au point de vue de la navigation et du flottage. 2. Quant à l'exécution des travaux, les dispositions imposées aux entrepreneurs par le Gouvernement allemand, dont la teneur définitive est reproduite ci-dessus, sont reconnues appropriées.

*Note du Secrétariat :* Les dispositions dont parle la résolution ci-dessus ont la teneur suivante :

« 1<sup>o</sup> Si la travée du pont n'est pas montée sans échafaudages, elle doit présenter une passe navigable d'une largeur libre de 65 m. ; le tirant d'air de cette passe navigable devrait être aussi élevé que possible ; il ne peut en aucun endroit être inférieur à 7 m. 60 au-dessus des plus hautes eaux navigables et doit, sur une largeur de 30 m. au moins, être de 8 m. 10 au minimum.

« 2<sup>o</sup> La position définitive de la passe navigable des échafaudages doit être fixée de manière à permettre à la navigation de franchir commodément la passe navigable du pont de bateaux voisin qui restera en exploitation. Cet emplacement sera déterminé d'accord avec les « Wasserbauverwaltungen » compétentes. Si les dépôts de gravier venaient à obstruer le chenal, ils seraient immédiatement enlevés par des dragages, de sorte que les bateaux disposent au droit et au voisinage des échafaudages d'une profondeur au moins égale à celle du seuil le plus haut du secteur Mannheim-Strasbourg.

« 3<sup>o</sup> Les parties inférieures des échafaudages doivent être protégées contre les collisions par des dispositifs de protection établis indépendamment des échafaudages et dont la « Wasserstrassenbehörde » compétente approuvera les détails.

« 4<sup>o</sup> En amont et en aval des lieux de construction, des écriteaux avec l'indication « Achtung Brückenbau » seront apposés sur les deux rives.

« 5<sup>o</sup> Dans le cas où la navigation se trouverait gênée par des échafaudages, des postes d'avertissement seront établis en amont et en aval des lieux de construction.

« 6<sup>o</sup> Si le montage s'effectue au moyen d'échafaudages de nature à gêner la navigation, on tiendra prêts à un emplacement à préciser et situé en amont des lieux de construction, des vapeurs qui, à la traversée de la section où se pratiquent les travaux, remorqueront gratuitement les radeaux descendants, les bateaux naviguant à la dérive et les chalands détachés des convois.

« 7<sup>o</sup> Il sera transmis en temps utile aux autorités compétentes des ports intéressés des Etats représentés à la Commission centrale, un avis à la batellerie indiquant la conduite à tenir par les conducteurs de bateaux et de radeaux. »

<sup>1</sup> Voir *Bulletin technique* du 17 décembre 1927, page 297.

*Construction d'un pont de chemin de fer entre Mannheim et Ludwigshafen.* — 1. La Commission centrale constate que le projet de construction d'un nouveau pont de chemin de fer entre Mannheim et Ludwigshafen, présenté par la délégation de l'Empire et des Etats allemands, ne soulève aucune objection au point de vue de la navigation et du flottage. 2. Quant à l'exécution des travaux, les dispositions imposées aux entrepreneurs par le Gouvernement allemand, dont la teneur définitive est reproduite ci-dessus, sont reconnues appropriées.

*Note du Secrétariat :* Les dispositions dont parle la résolution ci-dessus ont la teneur suivante :

« 1<sup>o</sup> Les trois travées du pont ne doivent pas être échafaudées à la fois ; si elles ne sont pas montées sans échafaudages, la travée centrale doit présenter une passe navigable d'une largeur libre de 65 m., la travée de gauche une passe de 40 m. Le tirant d'air de ces passes navigables doit être aussi élevé que possible ; il ne peut, en aucun endroit, être inférieur à la cote de 7 m. 60 au-dessus des plus hautes eaux navigables.

« 2<sup>o</sup> Les parties inférieures des échafaudages doivent être protégées contre les collisions par des dispositifs de protection établis indépendamment des échafaudages et dont la « Wasserstrassenbehörde » compétente approuvera les détails.

« 3<sup>o</sup> En amont et en aval des lieux de construction, des écriteaux avec l'indication « Achtung Brückenbau » seront apposés sur les deux rives.

« 4<sup>o</sup> Dans le cas où la visibilité pour la navigation se trouverait compromise par les échafaudages, des postes d'avertissement seront établis en amont et en aval des lieux de construction.

« 5<sup>o</sup> Si le montage s'effectue au moyen d'échafaudages de nature à gêner la navigation, on tiendra prêts à un emplacement à préciser et situé en amont des lieux de construction, des vapeurs qui, à la traversée de la section où se pratiquent les travaux, remorqueront gratuitement les radeaux descendants, les bateaux naviguant à la dérive et les chalands détachés des convois.

« 6<sup>o</sup> Il sera transmis en temps utile aux autorités compétentes des ports intéressés des Etats représentés à la Commission centrale, un avis à la batellerie indiquant la conduite à tenir par les conducteurs de bateaux et de radeaux. »

*Service hydrométrique.* — Les résultats obtenus pendant les périodes d'essai de 1926 et 1927 n'ayant pas démontré l'utilité pratique d'un service de prévision des hauteurs d'eau, il est décidé de ne pas poursuivre l'établissement de ce service. (Voir *Bulletin technique* du 5 juin 1926, page 138.)

*Aménagement du Rhin entre Strasbourg et Bâle.* — Il est pris acte des déclarations des Commissaires de France et de Suisse.

*Note du Secrétariat :* Il résulte de ces déclarations que les formalités relatives à l'ouvrage de Kembs sont terminées et que les travaux préparatoires sont commencés.

Quant au projet de régularisation, une prise de contact a eu lieu entre les représentants de l'Allemagne et de la Suisse au