

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 59 (1933)  
**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

Rédaction : H. DEMIERRE et  
J. PEITREQUIN, ingénieurs.

## DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les 15 jours

ORGANE DE PUBLICATION DE LA COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

**SOMMAIRE :** *Commission centrale pour la navigation du Rhin : Compte rendu de la session de novembre 1933. — Ponts récents en béton armé (suite), par M. A. SARRASIN, ingénieur. (Planche hors texte N° 5). — Nouvelles conceptions en matière d'urbanisme. — CORRESPONDANCE : L'eau chaude dans le ménage. — CHRONIQUE. — Une conférence du professeur Tchlenov sur la situation actuelle de l'économie russe. — L'assainissement des concours d'architecture. — BIBLIOGRAPHIE.*

## Commission centrale pour la navigation du Rhin

### Compte rendu de la session de novembre 1933.

La Commission centrale pour la navigation du Rhin a tenu à Strasbourg sa session d'automne, du 14 au 22 novembre 1933, sous la présidence de M. Jean Gout, ministre plénipotentiaire.

Elle a examiné, au cours de cette session, les observations faites par les gouvernements des Etats représentés sur le projet de convention relatif à la réduction générale de la capacité de transport des bateaux rhénans qu'elle avait élaboré au cours de sa session extraordinaire du mois de juillet. Des amendements ont été apportés à ce projet. D'autre part, la Commission, confirmant sa précédente résolution sur la nécessité de modifier certains tarifs ferroviaires, afin d'éviter que les mesures de déjaugeage n'aient pour effet d'aggraver la crise de la navigation, a émis le vœu que les gouvernements intéressés invitent les administrations compétentes à s'entendre pour la mise en pratique de ladite résolution. Un accord complet n'ayant pu toutefois être réalisé, certaines délégations se sont réservé d'en référer à leurs gouvernements. Le cas échéant, une session extraordinaire sera consacrée à cette affaire.

La Commission a siégé comme Tribunal d'appel et a prononcé trois jugements sur des affaires contentieuses relatives à la navigation rhénane.

En outre, elle a pris les résolutions suivantes :

#### Projets de construction de ponts-routes près de Neuwied, à Krefeld et à Duisbourg.

1. La Commission centrale constate que les projets de construction de ponts-routes sur le Rhin, près de Neuwied, à Krefeld et à Duisbourg, ne soulèvent aucune objection au point de vue de la navigation et du flottage.

2. Les dispositions que le Gouvernement allemand se propose de prendre pendant l'exécution des travaux dans l'intérêt de la navigation sont reconnues appropriées.

*Note du Secrétariat.* — Ces dispositions sont les suivantes :

#### *Dispositions relatives au pont de Neuwied :*

1. Tant que des échafaudages seront établis dans le bras droit du fleuve, le bras gauche devra rester entièrement libre. Ce n'est qu'après avoir enlevé tous les échafaudages du bras droit du fleuve qu'on pourra commencer le montage d'échafaudages dans le bras gauche. Dans les échafaudages qui seraient établis dans le bras gauche, il sera réservé pour la navigation et le flottage une passe navigable de 100 m au moins de largeur et de 7,60 m au moins de tirant d'air au-dessus des plus hautes eaux navigables. Du 1<sup>er</sup> novembre au 1<sup>er</sup> mars, les échafaudages doivent être enlevés du Rhin.

2. Des dispositions seront prises pour éviter, notamment par temps brumeux, le rassemblement de bateaux dans le voisinage des lieux de construction.

#### *Dispositions relatives au pont de Krefeld :*

1. Dans le cas où des échafaudages seraient établis pour la construction de la travée principale du pont, une passe de 100 m au moins de largeur et de 7,60 m au moins de tirant d'air au-dessus des plus hautes eaux navigables sera laissée libre pour la navigation.

#### *Dispositions relatives au pont de Duisbourg :*

1. Pendant les travaux de construction de la partie centrale du pont (troisième étape), on laissera libres de tout échafaudage dans la travée droite deux passes navigables dont l'une, du côté droit, ayant une largeur de 80 m au moins pour la navigation descendante, et l'autre, du côté gauche, ayant une largeur de 60 m au moins, pour la navigation montante.

#### *Dispositions communes aux trois ponts :*

1. Les parties inférieures des échafaudages seront protégées contre les collisions par des dispositifs de protection établis indépendamment des échafaudages et dont les détails devront être approuvés par l'Administration compétente.

2. En amont et en aval des lieux de construction, des écriteaux avec l'indication « Achtung Brückenbau » seront apposés sur les deux rives.

3. Dans le cas où la navigation se trouverait gênée par les échafaudages, des postes d'avertisseurs seront établis en amont et en aval des lieux de construction.

4. En outre, des vapeurs seront mis gratuitement à la disposition des radeaux, bateaux à voile, bateaux à la dérive et chalands détachés des convois, pour les remorquer au besoin à travers les lieux de construction. Ces vapeurs se trouveront à petite distance des chantiers. (En outre, pour le pont de Neuwied, l'emploi d'un vapeur sera obligatoire pour les bateaux à la dérive ; l'emploi de deux vapeurs, dont l'un en avant et l'autre à l'arrière, sera obligatoire pour les radeaux).

5. Les avis à la batellerie réglant les services de remorquage et d'avertisseurs, indiquant les règles à suivre pour la conduite des bateaux et des radeaux pendant l'exécution des travaux et destinés à être publiés, seront transmis en temps utile aux autorités compétentes des ports intéressés des Etats représentés à la Commission centrale.

#### **Travaux d'aplanissement des berges entre Kehl et Greffern.**

La Commission a pris, par voie de correspondance, à la date du 26 juillet 1933, la décision suivante :

« La Commission autorise l'exécution du projet d'aplanissement des berges abruptes de rive droite sur la section du Rhin entre Kehl et Greffern, présenté par la délégation de l'Empire et des Etats allemands. »

#### **Aménagement du Rhin entre Strasbourg et Bâle.**

En ce qui concerne les travaux du bief de Kembs, des déclarations du Commissaire français il résulte que l'état d'avancement des travaux au 1<sup>er</sup> octobre 1933 était le suivant :

1. **Barrage :** le barrage est entièrement achevé, à l'exception des rampes d'accès sur les deux rives et de l'immersion des blocs de protection contre les affouillements à l'aval des seuils. Les protections de rive à l'aval du barrage doivent encore être complétées ; les protections de rives à l'amont, ainsi que les canaux de drainage, sont achevés. Les ouvrages d'évacuation des eaux usées sont en service.