

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Protocole de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. 1833-1869 (1869) Ordinaire

5 (27.8.1869)

DE LA

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN.

En présence des Commissaires ci-après dénommés :

Pour Bade	Monsieur DIETZ, Président.
« Bavière	« WEBER.
« France	« A. de ZELTNER.
« Hesse	« SCHMITT.
« Pays-Bas	« de MENTON BAKE.
« Prusse	« HERZOG.

Mannheim, le 27 Août 1869.

Renseignements sur l'état des travaux
du Rhin.

Reproduction faite du Protocole No. VIII. de la Session ordinaire de 1868 les Commissaires ont donné à la Commission Centrale les renseignements suivants sur les travaux du Rhin exécutés en 1868.

BADE. La correction du Rhin a été poursuivie en 1868 d'une manière régulière.

Les sommes qui y ont été dépensées, non compris les frais d'administration, se sont élevées, savoir :

I. Sur la partie bado-française	
dans l'étendue du district de	Loerrach 51,068 fl. 41 kr.
„ „ „ „ „	Fribourg 75,767 „ 40 „
„ „ „ „ „	Emmendingen 14,937 „ 4 „
„ „ „ „ „	Lahr 46,363 „ 30 „
„ „ „ „ „	Offenbourg 45,403 „ 24 „
„ „ „ „ „	Achern 89,334 „ 28 „
„ „ „ „ „	Rastatt 95,459 „ 4 „
	à reporter 418,333 fl. 51 kr.

II. Sur la partie bado-bavaroise

dans l'étendue du district de Karlsruhe	46,552 fl. — kr.	
„ „ „ „ „ Bruchsal	11,373 fl. 44 „	
„ „ „ „ „ Mannheim	41,308 fl. 56 „	99,234 fl. 40 kr.
	<hr/>	
Total général		517,568 fl. 31 kr.

Dans la dépense totale ci-dessus indiquée sont compris:

Travaux ordinaires du Rhin:

Frais de surveillance	17,250 fl. 11 kr.
„ „ construction	327,283 fl. 48 kr.
„ pour chemins de halage et de digues	16,738 fl. 18 kr.
„ „ travaux extraordinaires le long de la frontière française	95,655 fl. 55 kr.
„ le long de la frontière bavaroise pour la coupure d'Altripp	7,315 fl. 45 kr.
pour d'autres travaux du Rhin	53,324 fl. 34 kr.
	<hr/>
Total	517,568 fl. 31 kr.

A part de l'entretien des rives, de la voie fluviale, des chemins de halage, des plantations, des établissements pour déposer des matériaux etc., ouvrages mentionnés dans les renseignements antérieurs, les travaux du Rhin ci-après désignés ont été ou continués ou achevés, savoir:

I. Sur la partie bado-française.

District de Loerrach. Prolongement des travaux de rives au Schusterinsel.

Retrécissement des ouvertures aux constructions près de Bellingen.

Ouverture d'une coupure et établissement des rives aux frontières des banlieues de Neuenbourg, Blodelsheim-Griessheim.

Construction d'une digue d'inondation près de Kleinkems.

District de Fribourg. Prolongement du rétablissement des rives dans les banlieues de Giessheim, Bremgarten et Hartheim.

District d'Emmendingen. Retrécissement de plusieurs ouvertures aux travaux de rive

District de Lahr. Rétablissement d'une partie de la rive près de Nonnenweier.

Retrécissement de quelques ouvertures aux travaux de rive près de Ottenheim et Meisenheim.

District d'Offenbourg. Nouvel établissement de rive au Kuhgrun près de Marlen et en amont de Kehl.

District d'Achern. Complètement du rétablissement de rive près de Leutesheim et Lichtenau. Etablissement de digue près de Freistett.

District de Rastatt. Prolongation de la grande digue en aval de Stollhofen jusqu'à Soellingen.

II. Sur la partie bado-bavaroise:

District de Carlsruhe. Prolongation des travaux entre Bellenkopf et le Salmengrund supérieur.

Jonction de trois éperons à la coupure de Knielingen.

Fermeture de l'embouchure du vieux Rhin dit Hoernlesgrund

Etablissement d'un pont de jonction des chemins de halage à la coupure de Linkenheim.

District de Bruchsal. Fermeture d'une ouverture au Rielachgrund. Revêtement en pierres des rives dans les banlieues de Oberhausen und Rheinhäusen.

District de Mannheim. Formation d'un seuil au moyen de la submersion de saucissons à la coupure d'Altripp.

Rétablissement d'une construction flanquante près du port de Mannheim.

Etablissement d'une échancrure à l'extrémité de la coupure de Friesenheim.

Etablissement d'une construction flanquante de 1700 pieds de longueur en aval du canal de Frankenthal.

Les progrès de la correction du Rhin en 1867 et 1868 se résument en ce qui suit:

1° travaux du Rhin le long de la rive française.

A la fin de l'année 1868 le chenal du Rhin se trouvait sur une étendue de 58,514 perches (Ruthen) au milieu des rives normales du fleuve et sur une longueur de 2480 perches seulement en dehors du lit normal, formant des détours de 2820 perches de longueur.

Le thalweg du Rhin ayant en à la fin de l'année 1866 entre les deux rives une longueur de 56,534 perches, il en résulte que pendant les deux dernières années les eaux du fleuve ont pu être concentrées sur une nouvelle longueur de 1880 perches dans le lit régularisé. Cette régularisation a surtout été exécutée dans les banlieues de Griessheim, Bremgarten et Hartheim, ainsi que sur d'autres points.

Il est à espérer que des résultats analogues seront atteints sous peu.

Les travaux de rives exécutés du côté badois sur la ligne prescrite comprenaient à la fin de 1868 une longueur totale de 51,024

perches, ils étaient à la fin de 1866 de 50,142 perches, les travaux exécutés pendant les deux dernières années occupent par conséquent 882 perches. Pendant cette période biennale 98 $\frac{1}{2}$ arpents de franc-bords (Vorland) ont été plantés de bois propre à fournir des fascines.

II. Travaux du Rhin le long de la rive bavaroise.

Pendant les années 1867 et 1868 les travaux ont été avancés d'une longueur de 7120 pieds et 1497 pieds ont été revêtus en pierres. On n'a pas élevé de nouvelles digues, mais celles qui existent ont été exhaussées et renforcées, savoir dans la banlieue de Hochstetten sur une longueur de 2150 pieds et sur celle de Liedolsheim de 970 pieds, longueur totale 3120 pieds. Huit arpents et demi des franc-bords ont été plantés d'arbre propres à fournir des fascines.

BAYERN.

	fl.	kr.
A part des travaux d'entretien dont les frais se sont élevés à	37,322	46
les travaux nouveaux ci-après indiqués ont été exécutés en 1868,		
savoir:		
1° Prolongement jusqu'à 200 Mèt. de la construction flanquante		
à l'éperon dit Bruchek	4,762	58
2° Prolongement de la construction flanquante de l'éperon Nro.		
IV. à la coupure de Knielingen vers l'éperon No. VIII. 200		
Mètres.	5,664	33
3° Rétablissement d'une construction flanquante à la pointe su-		
périeure de l'éperon No. XI. à la coupure de Knielingen vers		
l'éperon No. I. dans la coupure de Wørth	6,555	02
4° Rétablissement d'une construction flanquante et revêtement en		
pierres dans la coupure de Wørth	3,988	39
5° Prolongement d'une construction flanquante à l'embouchure de		
la coupure de Neupfotz 150 Mèt.	2,977	01
6° Prolongement d'une construction flanquante de l'éperon No. I.		
ou établissement provisoire d'un seuil au moyen de la submer-		
sion de fascines à fosses 100 Mèt.	1,978	36
7° Revêtement en pierres à la coupure de Germersheim (rive		
gauche)	983	53
8° Revêtement en pierres dans la coupure No. I. de Rheinheim		
(rive gauche) 50 Mèt.	989	45
à reporter	65,223	13

	fl.	kr.
Report	65,223	13
9° Revêtement en pierres dans la coupure de Mechtersheim 150 Mèt.	2,511	34
10° Exhaussement de la construction flanquante en amont de Spire du côté d'Altlussheim	4,703	11
11° Evidement et élargissement de la coupure d'Angelhofen	25,248	16
12° Revêtement en pierres dans la coupure d'Otterstadt	999	08
13° Mise à circulation de la coupure d'Altripp	728	21
14° Revêtement en pierres dans la coupure de Friesenheim	3,908	42
Total général	103,122	25

FRANCE. Le Gouvernement français a entrepris sur la rive gauche du Rhin, depuis 1840 des travaux qui concordent avec ceux que le Gouvernement badois exécute sur la rive droite et qui ont pour but de concentrer toutes les eaux dans un seul bras formant un lit mineur ou de régularisation de 200 à 250 mètres de largeur à rives submersibles. Quant au lit majeur, servant à l'évacuation des eaux en temps de crue, il est formé par les anciennes digues d'inondation du Rhin insubmersibles et que l'on cherche seulement à rectifier quand elle présentent une configuration défectueuse.

Les résultats avantageux obtenus par la régularisation du Rhin ont été développés dans les rapports des années antérieures, fournis à la Commission Centrale, et nous nous bornerons à les énumérer succinctement. Ainsi la profondeur du chenal a été augmentée, son développement a été diminué, les écueils provenant de troncs d'arbres, sont devenus plus rares à l'emplacement du thalweg, les encombrements, et arrêts par les glaces pendant l'hiver n'existent plus, les chemins de halage ont été établis par suite de la construction même des rives régularisées et la navigation a pu apprécier les avantages réalisés à son profit par l'entreprise de la régularisation du fleuve.

En outre, au moyen de colmatage des anciens bras situés entre les rives et les digues on a rendu à l'agriculture des espaces immenses, qui autrefois, étaient improductifs.

L'amélioration de l'hygiène et de la salubrité des localités riveraines a été une conséquence naturelle des travaux.

Nous avons à rendre compte de la situation actuelle et des principales circonstances survenues depuis la présentation du rapport de 1867.

Les dépenses faites par le Gouvernement français dans la campagne de 1868, consistent en :

1° travaux de régularisation:

travaux proprement dits pour construction des rives,
 enrochements, enlèvement des obstacles à la navigation etc. 1,067,835 fr. 82 cts.

2° travaux d'exhaussement des digues:

Rectification, exhaussement et fortification des digues 35,680 fr. 54 cts.
 Construction des chemins d'accès des bacs 9,687 fr. 67 cts.

total général 1,113,204 fr. 3 cts.

Dans ces dépenses ne figurent pas les traitements des ingénieurs et des conducteurs payés sur les fonds du personnel et montant à la somme de 66,800 francs.

Les crédits consacrés au service du Rhin en 1868 ont été supérieurs de 212,000 francs à ceux affectés aux travaux dans le cours de la campagne précédente et ils ont été maintenus pour l'année 1869, ce qui permet de garnir d'enrochements une plus grande longueur des rives exécutées en simples tunages et d'éviter ainsi leurs dégradations continues lors des crues.

La situation de la longueur des rives existant au mois de Mai 1869 est de 166,313 mètres; la longueur totale du cours du Rhin le long de la frontière française étant de 134,140 mètres, on voit que l'entreprise de la régularisation du fleuve est avancée en ce qui concerne la France aux $\frac{166,313}{134,140}$ ou $\frac{90}{100}$.

Mais il est à remarquer qu'une grande longueur des rives existantes demande encore à être consolidée par des enrochements pour pouvoir résister aux corrosions du fleuve.

HESSE. A la section Hessoise du Rhin pour des travaux d'entretien du chenal et des rives ainsi que pour des travaux de développement des rives et des plantations en 1868 il a été dépensé, savoir:

pour travaux de rives	15,084 fr. — cts.
„ plantations	1,417 fr. — cts.
total	16,501 fr. — cts.

De plus les sommes suivantes ont été allouées pour les travaux extraordinaires ci-après désignés, savoir:

1° Pour des corrections à la Bonnaue	1,600 fl. — kr.
2° „ „ „ à la Maulbeeraue	1,600 „ — „
3° „ „ „ depuis l'embouchure de la Weschnitz jusqu'à Gernsheim	3,200 „ — „
à reporter	6,400 „ — „

	Report	6,400 fl. — kr.
4°	pour les travaux de correction au Schusterwoerth	3,226 „ — „
5°	„ fixation de la ligne de correction au Buhel supérieur et régularisation de la section du Rhin depuis la frontière bado-bavaroise en amont de Worms jusqu'au Ludwigswoerth	3,916 „ — „
6°	pour travaux de correction du Rhin depuis l'embouchure de la Weschnitz jusqu'à Gernsheim (rive gauche)	2,408 „ — „
7°	pour établissement d'une rive au dessus du bac volant à Oppenheim	1,985 „ — „
8°	pour prolongement de l'ouvrage de séparation à l'extrémité supérieure du Fuldener - Aue (Mayence-Bingen)	4,504 „ — „
	Total pour des travaux extraordinaires	22,439 „ — „
	Par conséquent	
	pour travaux d'entretien	16,501 fl. — kr.
	„ „ nouveaux	22,439 fl. — kr.
	total général	38,940 fl. — kr.

PAYS-BAS. Pour l'entretien et l'amélioration des eaux conventionnelles et des chemins de halage les sommes suivantes ont, en 1868, été dépensées dans les Pays-Bas, savoir :

	Florins	cts.
pour le haut-Rhin	28,450.	95.
„ „ Waal	180,160.	03.
„ la Merwede, les Killes, le Dordsche Kil, le Hollandsch-diep, la vieille et la nouvelle Meuse et la Linge	1,826,328.	21 ¹ / ₂ .
„ „ Bas-Rhin et le Lek	173,043.	19.
„ „ l'Yssel de Gueldre	93,761.	23 ¹ / ₂ .
„ la Keulsche Vaart	19,962.	67 ¹ / ₂ .
„ le Canal de Voorne und Zederik	160,237.	75.
Total	2,481,944.	04¹/₂.

Pour la présente année 1869 les sommes suivantes sont allouées, savoir :

	Florins	cts.
pour le Haut-Rhin	51,500.	—.
„ „ Waal	167,700.	—.
„ la Merwede	485,000.	—.
„ „ Dordsche Kil	63,400.	—.
„ le Hollandsch Diep	28,400.	—.
„ la vieille et la nouvelle Meuse	1,143,890.	—.
„ le Bas-Rhin et le Lek	154,700.	—.
„ l'Yssel de Gueldre	105,000.	—.
„ la Keulsche Vaart	6,500.	—.
„ le Canal de Voorne	131,000.	—.
„ „ Zederik-Canal	55,470.	—.
total	2,392,560.	—.

PRUSSE. L'an 1868 a été beaucoup plus favorable pour l'exécution des travaux du Rhin et pour faire sauter des rochers, que l'année précédente, qui était très humide.

Au commencement de l'année les travaux étaient gênés pendant que le Rhin charriait. Ce n'est qu'à partir de la mi-Juillet que les eaux étaient favorables et le restaient jusqu'au commencement de Décembre pour l'exécution des travaux. Au mois de Décembre les grandes crues amenaient une interruption des travaux.

Ont été dépensés:

A. Sur la section du Rhin de Biebrich jusqu'à l'embouchure de la Nahe, rive droite, savoir:

a) pour travaux ordinaires d'entretien	6,222	Thlr.
b) „ „ extraordinaires	4,961	„
total	11,183	„

B. Sur la section du Rhin depuis l'embouchure de la Nahe près de Bingen jusqu'à la frontière des Pays-Bas près de Bimmen:

a) pour travaux ordinaires d'entretien	106,275	„
b) „ „ extraordinaires	173,397	„
total	279,672	„
total général	290,855	„

Parmi les travaux exécutés ou encore en voie d'exécution ceux ci-après dénommés sont les plus remarquables:

1. Dans le premier district depuis l'embouchure de la Nahe près de Bingen jusqu'à Neuwied :

Pour l'entretien et le rétablissement des travaux existants, des plantations et des chemins de halage	29,817 Thlr.
Pour faire sauter des rochers dans le chenal du Rhin entre Bingen et St. Goar	21,495 „
Pour la régularisation du second chenal le long de l'île des souris près de Bingen et la fermeture des ouvertures en aval de Trechtlinghausen	10,502 „
Pour la jonction des ilots à Lorch et la régularisation près de la Schottel	2,407 „

2. Dans le second district depuis Neuwied jusqu'à Worringen :

Pour l'entretien et le rétablissement des travaux existants, des plantations et des chemins de halage	24,684 „
Pour les travaux de correction exécutés au Brohler Grund	7,344 „
Pour la régularisation du fleuve à l'extrémité inférieure du Nonnenwörth	5,742 „
Pour la régularisation du fleuve entre Langel et Casselberg	11,837 „

3. Dans le troisième district depuis Worringen jusqu'à Orsoy:

Pour l'entretien et le rétablissement des travaux existants, des plantations et des chemins de halage	19,666 „
Pour la correction du fleuve exécutée devant Dusseldorfer-Neustadt et pour l'établissement d'une digue directrice au Grandort, rive gauche	16,296 „
Pour la correction du Rhin près de Sturzelberg et la prolongation de la construction directrice à l'embouchure du canal de Neuss	3,487 „
Pour la correction du fleuve à l'île de Bodberg, ainsi que près de Werthhausen et Essenberg	10,019 „
Pour la correction près d'Orsoy	6,532 „

4. Dans le quatrième district depuis Orsoy jusqu'à la
frontière Néerlandaise près de Bimmen.

Pour l'entretien et le rétablissement des travaux existants, des plantations et des chemins de halage	29,885 Thlr.
Pour la régularisation du Rhin en aval du Palmersgrund	15,976 „
Pour la régularisation du fleuve depuis Ork jusqu'à Büssen, à l'extrémité inférieure de l'île de Buderich et au vieux Rhin près de Wesel	9,255 „
Pour la régularisation du fleuve au Reeser-Eiland	8,348 „
Pour les mêmes travaux au Ravenpoll, en aval d'Emmerich	3,558 „
Pour les mêmes travaux au Vossengatt vis-à-vis de Lobith, rive gauche	22,502 „
Pour l'établissement de deux éperons en aval du Mehrumer- Grandort	8,805 „

Sur la section du Rhin entre Bingen et St. Goar en 1868 on a fait sauter 63,200 pieds cubes (ou 440 Schachtruthen) de rochers que l'on a retiré du chenal.

Parmi les travaux exécutés il y avait l'éloignement du Lochstein dans le second chenal près de Bingen, l'éloignement partiel des Pfannenstieler-Leyen, du Katzenstein et du Sommerleye dans les eaux de Caub, afin de les élargir de 20 perches au profit de la navigation. En outre les roches qu'on a fait sauter à la Hasley près d'Oberwesel et au Wilden-Gefähr près de Caub ont été éloignées et le fond a été aplani.

Les travaux considérables qui ont été exécutés dans le nouveau chenal le long de la rive droite de l'île dite „Maeusethurminsel“ près de Bingen sont achevés, et le nouveau chenal a été livré à la circulation dans le courant de cette année. Les ouvertures nombreuses des anciens éperons en pierres au-dessous de Trechtlingshausen sont fermées, afin de donner une configuration régulière à la rive gauche avancée, qui est plate. et de concentrer et approfondir les eaux du chenal.

Une jonction a été établie entre les îlots de Lorch (Lorcher Wörther) qui, situés au milieu du fleuve, avaient donné lieu à un courant transversal fort nuisible au cours régulier du fleuve. L'exécution de ce travail, en applanissant cette difficulté, permet aussi de combler la baie profonde appelée Heimbacher Loch. Le chenal se trouvera par conséquent régulièrement limité et approfondi.

Dans le but de régulariser et de rendre moins dangereux à la navigation le Wilde-Gefähr près de Caub on a exécuté en amont et en aval du fleuve à l'endroit dit „Wegstein“ des travaux destinés à diriger le cours d'eau, et des travaux de même nature sont entrepris sur la rive gauche.

A travers le Brohler-Grund, banc nuisible de gravier et de sable au milieu du Rhin, qui sépare la baie située sur sa rive gauche du courant des eaux, un travail analogue a été construit. Il en résulte que les bateaux peuvent charger et décharger en eau calme et à l'abri du mouvement des vagues produit par les bateaux à vapeur.

Le bras gauche du fleuve au Nonnenwörth ayant besoin d'être élargi et amélioré, parceque l'entrée des convois remorqués et des bateaux à voile y était trop étroite, trop difficile et pour la plus grande partie ensablée, on a établi à la pointe basse de l'île des ouvrages destinés à diriger les eaux, dont on se promet avec le temps un bon résultat.

La partie du fleuve, autrefois très irrégulière, entre Casselberg et Hittorf, à été sensiblement améliorée par des travaux de correction très étendus qui y ont été exécutés, et les travaux de rectification de cette partie sont continués entre Casselberg et Langel par le prolongement des éperons.

Le chenal du Rauen-Ort près de Sturzelberg, autrefois étroit, peu profond et dangereux à cause des dépôts de gravier et de pierre a subi de telles améliorations qu'aujourd'hui les bateaux peuvent le passer facilement et sans danger.

La correction de la partie du fleuve près Neustadt-Dusseldorf est achevée depuis que la construction élevée sur la rive gauche pour diriger le cours d'eau et pour chasser le gravier est terminée.

Les travaux exécutés au fond du fleuve devant Orsoy devaient aboutir à y faire disparaître les alluvions dans la partie droite du fleuve et à élargir le chenal aux extrémités des éperons de la rive gauche, ainsi qu'à éloigner le danger auquel la ville d'Orsoy était exposée par suite des affouillements. Ces travaux ont occasionné au commencement des courants très rapides, qui entravaient le passage des bateaux à voile; cependant des alluvions suffisantes s'étant formées entre les constructions au fond du fleuve, on est parvenu à arrêter ces courants rapides et irréguliers au moyen de l'exhaussement des éperons jusqu'au niveau des eaux moyennes.

Deux nouveaux éperons ont été construits près de Mehrum, qui ont servi à faire disparaître l'encombrement du chenal très gênant à la navigation.

Les alluvions du vieux Rhin près de Wesel ayant augmenté dans ces derniers temps et ce bras du fleuve devant, dans l'intérêt du commerce de Wesel, rester accessible à la navigation, les constructions qui y avaient été commencées ont été poursuivies, et on a, en outre, établi à la pointe supérieure de l'île, dite Buderich, une machine hydraulique destinée à pourvoir le vieux Rhin d'une quantité d'eau plus considérable qu'il n'en avait jusqu'à présent. La baie près de Rees a été fermée davantage, afin d'arriver à un rétrécissement du chenal.

Le quatrième ouvrage très considérable destiné à resserrer le courant près de Palmerswaard au dessus d'Emmerich a été achevé.

La plus grande partie des travaux de correction au Ravenpoll en aval d'Emmerich est terminée et les bancs de sables qui s'y trouvaient autrefois et qui entravaient la navigation ont été enlevés, de sorte qu'à présent on peut y passer sans empêchement.

Le chenal autrefois peu profond du Vossengat sur la rive gauche en face de Lobith a été considérablement amélioré par les travaux de correction du fleuve

Dietz.

Weber.

A. de Zeltner.

Schmitt.

R. W. J. C. de Menton-Bake.

Herzog.

Pour copie conforme :

Le Président

Dietz