Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **28 (1902)**

Heft 3

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

28me Année. 5 Février 1902. N° 3.

Bulletin technique de la Suisse romande

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET ARCHITECTES. — Paraissant deux fois par mois.

Rédacteur en chef : M. P. HOFFET, professeur à l'Ecole d'Ingénieurs de l'Université de Lausanne.

SOMMAIRE : *Les ponts en fer et l'esthétique (suite)*, par M. E. Elskes, ingénieur des chemins de fer fédéraux, Berne. — *Villa Ormond, à San Remo*, par M. Paul Bouvier, architecte, Neuchâtel, avec une planche hors texte. — *Pavage système « Leuba »*, par M. Charles Borel, ingénieur, Neuchâtel. — *Sur quelques principes généraux de l'art de bâtir et d'étendre les villes (suite)*, par M. J. Pidoux. — *Note sur le calcul des arcs continus*, par M. Henry Lossier, ingénieur civil, Lausanne. — **Divers :** *Compagnie vaudoise des Forces motrices des lacs de Joux et de l'Orbe. — Société vaudoise des ingénieurs et architectes. — Société suisse des ingénieurs et architectes, Section de Neuchâtel. — Installation de la Société générale italienne Edison, à Milan. — Ecoles enfantines, à Genève. — Un nouveau siphon pour W.-C. — Concours pour le bâtiment de service de l'administration des chemins de fer fédéraux, à Berne.* — NÉCROLOGIE : *M. Albin Bucher.* — ADJUDICATIONS : *Policlinique universitaire à Lausanne. — Demande d'ingénieurs.* — **Concours :** *Chemins de fer fédéraux.*

Les ponts en fer et l'esthétique.

(Suite) [1].

Nous voudrions illustrer par une brillante série de clichés les quelques règles que nous avons énoncées, et faire ressortir la laideur de certaines cages métalliques à côté des qualités esthétiques d'autres ouvrages mieux réussis. Le lecteur trouverait sans doute bien vite la différence et ses raisons, et nous pourrions nous dispenser de longues explications.

Par malheur, les clichés sont une marchandise rare et plutôt ingrate ; ceux qui précèdent sont un monument bien mesquin consacré à la mémoire de L. Gonin, et nous préférons en donner moins pour les avoir un peu plus distincts et plus grands.

Nous nous bornerons donc à une demi-douzaine d'exemples de laideur ou de beauté et renverrons le lecteur que ce sujet intéresse à des ponts connus et à des images qu'on trouve sans difficulté dans toutes les bibliothèques.

Notre fig. 4 représente un des plus beaux ponts métalliques qu'on ait construits ces dernières années ; c'est le pont François-Joseph, sur le Danube, à Budapest, ouvrage issu d'un grand concours international, œuvre de l'ingénieur Feketehàzy.

[1] Voir n° 1, page 6.

Bien que ce soit un pont à treillis très simple, à grands triangles et à barres plutôt massives, les courbes gracieuses — parce qu'elles sont naturelles — des deux membrures des poutres, et surtout le grand arc du tablier, dont le profil en long est accentué par la saillie des trottoirs extérieurs, lui ôtent sans contredit toute raideur et toute lourdeur ; tout est bien apparent, on comprend sans effort la fonction des barres principales, et le croisillonnage de détail de quelques barres (voir en particulier le portail sur la pile, près de la rive opposée) n'a rien de choquant. Il n'y a pas de contreventement au-dessus du tablier ; le nombre des barres qu'on voit de loin est réduit à un minimum et les angles qu'elles forment entre elles ne se répètent pas ; en résumé : courbures, clarté, variété, tels sont, croyons-nous, les mérites esthétiques de ce pont, dont les maçonneries sont simples et l'ornementation de détail concentrée sur les portails des piles.

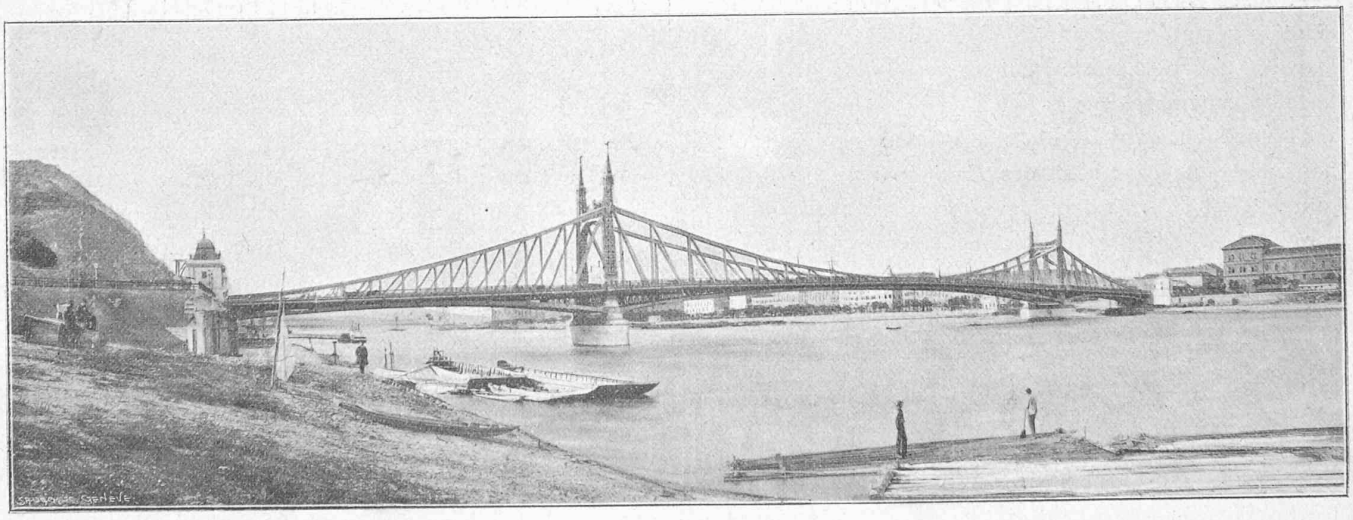

Fig. 4. — Pont François-Joseph, sur le Danube, à Budapest.

Nous donnerons comme deuxième exemple de cette simplicité unie à la grâce des lignes (fig. 5) le pont du chemin de fer sur l'Aar à Brugg (Argovie ; ligne du Bötzberg). Cet ouvrage, non moins aisé à comprendre, donne aussi bien que le précédent l'idée de la force unie à la légèreté, caractères principaux de la charpente métallique, sans fatiguer par un treillis trop monotone ou trop serré ; nous dirions, si nous ne craignions de faire sou-