Objekttyp: **TableOfContent**

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

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

Heft 6

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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. 20 Mars 1902. No 6.

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* (fin), par M. E. Elskes, ingénieur des chemins de fer fédéraux, Berne. — *Chauffages électriques*, par M. A. Boucher, ingénieur, Lausanne. — *La nouvelle gare aux marchandises de Bel-Air, à Lausanne,* par M. F. Isoz, architecte, Lausanne. — **Divers :** Du concours pour le bâtiment de service des chemins de fer fédéraux, à Berne et de la question des concours d'architecture en général. — Genève. Rapport du Jury sur le concours de façades. — Concours pour un plan de rectification, d'embellissement et d'assainissement de la ville de Genève. — Association amicale des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne. — Toits terrasses. — Appareil d'attaches automatiques des wagons. — Tunnel du Simplon : état des travaux en février 1902.

Les ponts en fer et l'esthétique.

(Fin) [1].

Ce viaduc du Pecos est un vrai cauchemar ; il est si possible plus déplaisant qu'une cage, parce qu'on n'en voit même pas, de loin, certaines petites barres qui l'habilleraient encore un peu ; on est embarrassé de dire ce qui est le plus laid, des travées d'approche posées sur des allumettes, ou de l'ouvrage central sans base aucune : l'aspect manque à tel point de stabilité et la monotonie en est si désespérante que l'œil cherche en vain où se reposer. Fort heureusement pour notre pays, ce viaduc est au Texas.

La figure 9 représente un ouvrage du même genre, le viaduc de Kinzua (chemin de fer de l'Erié, Pensylvanie); mieux proportionné, semble-t-il, que celui du Pecos, ce pont relativement moderne a cependant déjà dû être reconstruit; on a remplacé les aiguilles à tricoter par des palées plus massives, qui ne seront pas encore, à coup sûr, un régal pour les yeux, mais qui ne donneront pas à tel point le vertige, même sur le papier. Nous croyons d'ailleurs que ces *trestle-bridges*, économiques et trop peu connus chez nous, pourraient encore être rendus acceptables dans certains cas, avec un peu de recherche.

Notre fig. 10 est un dernier exemple de laideur, laideur due ici au moins autant à la forme disgracieuse des poutres qu'à la monotonie des barres et à leur aspect trop grêle, surtout dans les parties comprimées; ce pont — celui du premier plan — sert de passage à une route sur le Mississipi, à Winona (Minnesota). Le pont de chemin de fer qu'on voit en arrière est lui-même bien loin de la perfection; mais n'a-t-il pas l'air honnête et presque cossu à côté de l'image émaciée de son grand efflanqué de voisin?

Qu'on veuille bien comparer ces monstres sans consistance et leurs appuis imperceptibles avec les lourdes travées et l'architecture antique du pont Britannia (fig. 11), construit en 1849 par Stephenson, sur le détroit de Menai. C'est là une cage, et même une prison fermée; et cependant cette image robuste, tranquille et fière montre que l'on comprenait mieux au début, même en Angleterre, ce qu'on doit à un pont et au public. Le pont du Carrousel à Paris (*Schweiz. Bauzeitung 1898*, vol. XXXII, p. 82), avec ses tympans garnis de cercles, est une autre preuve

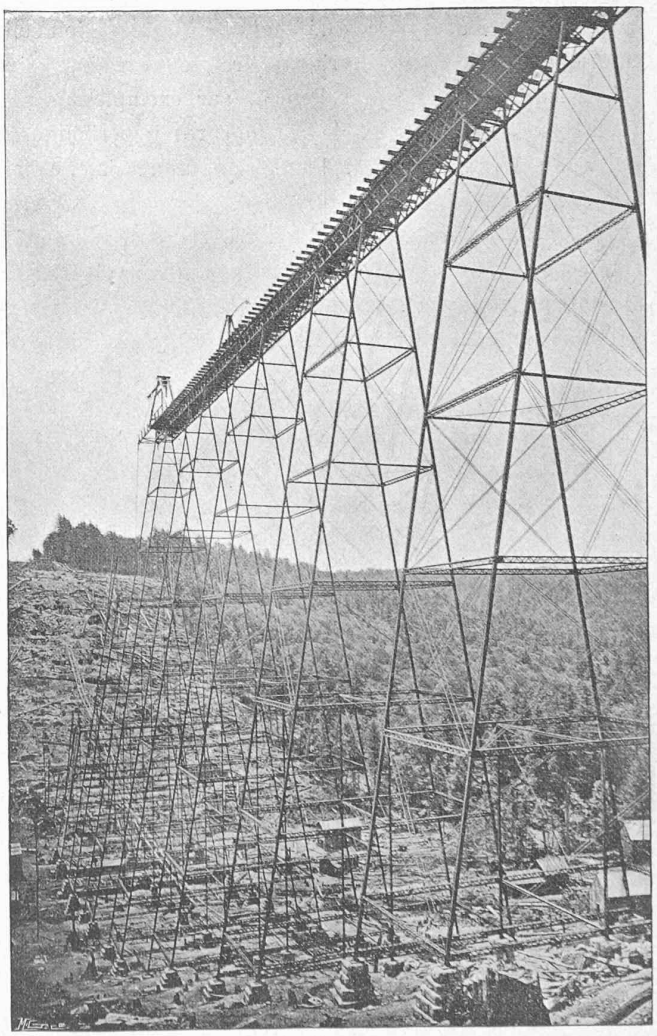

Fig. 9. — Viaduc de Kinzua. (Etats-Unis)

[1] Voir No du 5 février 1902, page 25.