

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 56 (1930)  
**Heft:** 8

## 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:** 21.12.2024

**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 : *Ponts de guerre*, par M. A. BUHLER, ingénieur, chef de la section des ponts à la Direction générale des Chemins de fer fédéraux (suite). — *Concours d'idées pour un plan d'aménagement d'une partie de la Rive droite de la Ville de Genève et du quartier de l'île* (suite). — *L'électrification du Jura-Neuchâtelois*. — *Les Congrès internationaux d'architecture moderne*. — *Deuxième Conférence internationale de l'énergie, à Berlin, 1930*. — BIBLIOGRAPHIE.

## Ponts de guerre,

par A. BUHLER, ingénieur, chef de la section des ponts  
 à la Direction générale des Chemins de fer fédéraux.

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

c) Sur le secteur du front austro-serbe l'ouvrage le plus important à reconstruire était le pont sur la Save près de Belgrade. Les figures 27 a à e montrent les phases de reconstruction les plus essentielles pendant les années 1915-1920, accompagnées de quelques explications.

d) Les figures 28 et 29 a à c se rapportent au rétablissement du pont sur l'Oltatul et du viaduc sur la vallée dite Karako dans les Carpathes du front russo roumain-autrichien. Au commencement des travaux au viaduc du Karako, il paraît qu'on avait envisagé la construction de deux piles provisoires en fer, mais par suite du mauvais terrain on décida de n'en construire qu'une seule.

e) Des travaux remarquables au point de vue de la technique des ponts ont été faits sur le front austro-russe, qui ondoyait dans une contrée couverte de montagnes et où les rivières abondent. Les figures 30 a à d donnent une idée nette des événements qui se sont déroulés auprès du pont sur le Dnjestr, près de Zaleszczycki, des chemins de fer secondaires boucoviens.

f) Dans les contrées riches en grands fleuves de l'Allemagne orientale et de la Pologne où ont eu lieu les combats des armées allemandes et russes, il a fallu établir d'énormes constructions de ponts. Ici la situation était tout autre qu'en France. Tandis que dans ce dernier pays il y avait un réseau serré de canaux, de routes et de chemins de fer et que la population était capable d'aider aux travaux, en Pologne toutes ces circonstances favorables manquaient. La difficulté d'établir des passages sur de grands fleuves dont le lit n'est pas corrigé et qui charrient, en hiver, d'énormes blocs de glace n'en était que plus grande.

En premier lieu il faut mentionner la reconstruction de quatre ponts sur la Vistule à Varsovie, savoir deux ponts-routes en ville, le pont Alexandre et le pont Ponia-tovsky, ainsi que deux ponts de chemin de fer, l'un à

double voie sur la ligne de Wilna, et l'autre sur la ligne à simple voie de Brest-Litovsk. En outre il faut mentionner les ponts-routes près de Plock et Wyszogorod, ainsi que le pont de chemin de fer près de Ivangorod, tous les trois situés sur la Vistule. Pour compléter ces indications nous citerons encore les grands ponts du Narew près de Ostrolenka, Pultusk, Rozhan, Wisna, Lomcza et Novo Gorod (deux ponts), ainsi que le pont combiné pour route et chemin de fer près de Modlin (Novo-Georgievsk) de la ligne Varsovie Mlava-Illovo.

Enfin nous considérons comme réparations très remarquables les ponts suivants : trois ponts sur le Niémen à Grodno, Olita et Kovno, le pont sur la Wilia près de Janowo, le pont sur la Duna près de Riga, le pont sur l'Alle à Friedland et le pont sur l'Angerapp près de Darkehmen (14+42+14 m). Nous ajoutons que le pont sur le Niémen près de Grodno, qui avait un tablier continu à deux voies, fut détruit, y compris l'infrastructure. Les portées étaient de 60, 68 et 60 m. Le pont provisoire militaire était du système Lübbecke, avec des travées de 23, 46, 46 et 23 m, en deux étages (fig. 31). Les piles de 40 m de hauteur nécessitèrent 3240 m<sup>3</sup> de bois et 120 tonnes de fer.

Le pont sur la Vistule près de Ivangorod, avec des portées de 87,85+ trois fois 89,6+87,85 m fut miné complètement, exception faite d'une seule travée. Pour le pont provisoire, avec 5 piles, on fit usage du système Roth-Waagner avec des travées de 90 m. Le montage exigea 23 jours. Une série d'autres ouvrages très intéressants furent exécutés lors de la guerre dite de chemin de fer qui s'étendait jusqu'à Rostow sur le Don.

A la vue de tous ces travaux nous devons féliciter nos collègues étrangers qui ont pu rendre d'immenses services à leur patrie et qui remplissaient leur devoir aussi hâtivement que possible jour et nuit et malgré des moyens souvent insuffisants et n'ayant égard ni aux tempêtes ou aux pluies, ni à la chaleur ou au froid.

Tous ces hommes ont eu le plus grand mérite et nous n'avons qu'un seul regret c'est que le but de ces magnifiques efforts n'ait été plus haut et qu'il ait seulement visé à l'anéantissement de vies humaines.

J'évalue à environ 200 km la longueur des ponts

<sup>1</sup> Voir *Bulletin technique* du 5 avril 1930, page 77.