

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **49/50 (1907)**

Heft 23

PDF erstellt am: **13.09.2024**

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>

INHALT: Le Pont de Pymont. — Das Einzelwohnhaus der Neuzeit. — Eindrücke von der Mailänder Ausstellung 1906. — Le Chalet „La Jurassienne“ au Mont-Soleil. Eidg. Polytechnikum in Zürich; Statistische Uebersicht. — Miscellanea: Oltener Tagung der Schweizer Ingenieure und Architekten. Wasserverhältnisse des Rheingebietes von den Quellen bis zur Taminamündung. Wasserkräfte Badens. Neubau der Strassenbrücke bei Laupen. Berner Alpenbahn. Die Jahresversammlung 1907 des Deutschen

Museums. Erweiterung des Nordostseekanals. Neue Handelshochschule in Köln. Neue evangelische Kirche in Degersheim. — Nekrologie: † O. Oehler. — Literatur: Kurzes Lehrbuch der Elektrotechnik. Das Einzelwohnhaus der Neuzeit. P. Stührens Ingenieur-Kalender 1908. Kalender für Gesundheitstechniker per 1908. Betonkalender 1908. Eingegangene literar. Neuigkeiten. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- u. Architekten-Verein. Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein. G. e. P.; Stellenvermittlung.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur unter der Bedingung genauer Quellenangabe gestattet.

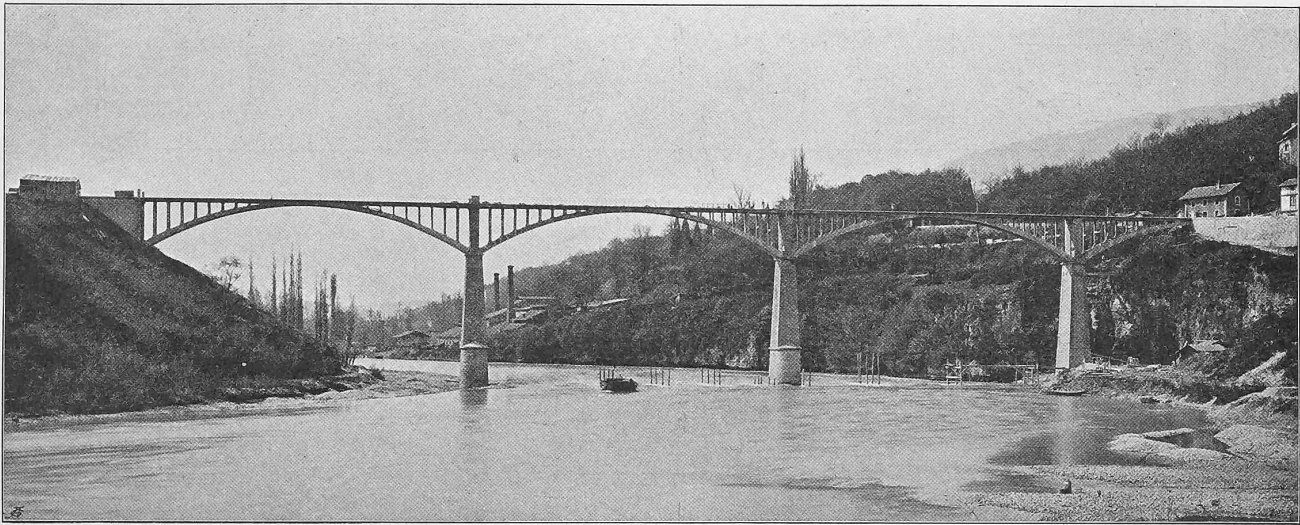


Fig. 1. Vue générale du Pont de Pymont, prise d'amont.

Le pont de Pymont.

Extrait d'une note par Monsieur P. Schanderfer, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du Département de la Haute Savoie.

L'absence de pont sur le Rhône entre Seyssel et Bellegarde, sur une longueur de 18 kilomètres, a fait poser dès 1885 le problème de la construction d'une traversée du fleuve en face de la gare de Pymont sur la ligne de Culoz à Genève, gare qui se trouve à peu près à égale distance de Bellegarde et de Seyssel.

La difficulté du problème tenait d'une part à l'importance de l'ouvrage à créer, un pont de 200 m de longueur avec chaussée à 31 m au-dessus de l'étiage en un point où le courant du fleuve est très rapide sur un fond de sable et gravier très affouillable, d'autre part aux ressources restreintes qu'on pouvait espérer réunir pour un ouvrage qui ne pouvait être incorporé que dans le réseau des chemins vicinaux ordinaires d'une petite commune de la

habituels d'ouvrages en maçonnerie ou en fer, les spécialistes du béton armé.

Ce concours fut ouvert en 1903 sur un programme définissant les conditions générales auxquelles il devait être satisfait, mais laissant toute latitude en ce qui concernait le système de construction à adopter.

A côté de plusieurs projets remarquables de ponts suspendus qui furent présentés, la Commission interdépartementale instituée pour juger le Concours se trouva en présence de deux projets de pont en arc en béton armé dressés par la Maison Hennebique et ce fut le projet présenté par M. S. de Mollins, l'un des plus anciens ingénieurs de Mr. Hennebique, qui fut choisi par la Commission interdépartementale comme présentant le plus de garanties et offrant une économie même sur un pont suspendu à deux voies, tout en permettant le croisement des véhicules au droit de deux des piles prévues grâce à des encorbellements réalisés en ces points.

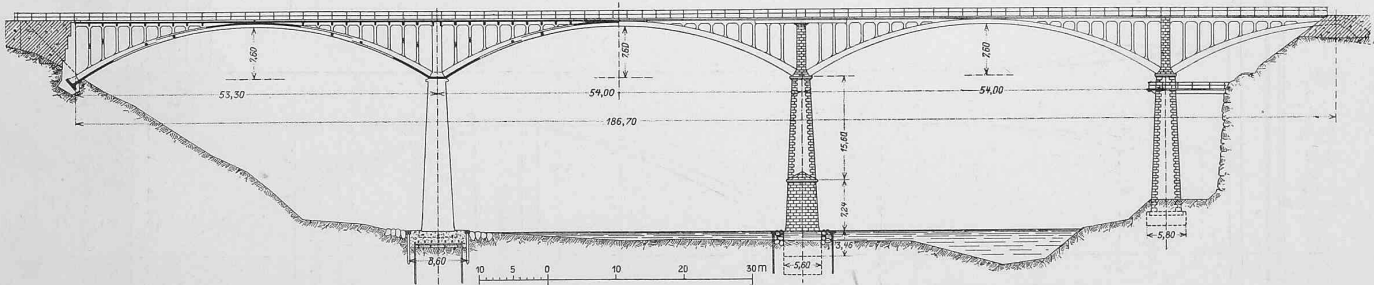


Fig. 2. Elévation et coupe longitudinale du pont de Pymont. Echelle 1:1000.

Haute Savoie. Il s'agissait, en un mot, de construire un ouvrage d'art très important avec une dépense aussi faible que possible.

De nombreuses études furent faites, et il semblait que, seul un pont suspendu pût donner la solution cherchée, quand l'expérience de plusieurs ouvrages en béton armé construits dans le département, dans des conditions d'économie exceptionnelles, engagèrent le service vicinal de la Haute Savoie à mettre le projet de l'ouvrage au concours en appelant à concourir, en dehors des constructeurs

Le projet ayant été approuvé par décision de M. le Ministre de l'Intérieur en date du 11 février 1905, un marché fut passé avec la Société „la Grenobloise“ qui s'engageait à exécuter l'ouvrage moyennant le prix forfaitaire de 180 000 francs.

La dépense s'éleva en fin de compte à 212 200 francs, par suite, d'une part, de travaux supplémentaires commandés (puits de mines dans les piles exigés par le Génie Militaire et exhaussement du garde-corps) jusqu'à concurrence de 5874 francs, par suite, d'autre part, de difficultés exception-