

# Les ponts modernes. 20e siècle [Bernard Marrey]

Objekttyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **83 (1996)**

Heft 3: **Raum auf Zeit? = Au temps l'espace? = Space for a time?**

PDF erstellt am: **12.07.2024**

## **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.

«So I was wrong.» ▶

Philip Johnson wurde 90. Auszüge aus einer Zuschrift Harry Seidlers:

«Als intelligenter, an besten Schulen ausgebildeter Spross einer wohlhabenden Familie war Johnson dazu prädestiniert, bereits in jungen Jahren der Architekturabteilung des New Yorker MOMA als Direktor vorzustehen.

Aufgrund eben dieser kunsthistorischen Ausbildung ist es auch nicht verwunderlich, dass Johnson in seinem 1932 mit Russell Hitchcock publizierten Buch über den Internationalen Stil dieses Phänomen als festgelegten «Stil», und nicht als neue, die Architekturauffassungen revolutionierende Philosophie und Baumethodologie begriff.

In Harvard, wo er während des Zweiten Weltkrieges bei Gropius studierte, soll es, weil Johnson mit Nazi-Deutschland geliebäugelt hatte, zwischen ihm und seinem Lehrer zu offenen Streitereien ge-

kommen sein. Johnson selber spielte seine «Nazi-Vergangenheit» jeweils mit den Worten herunter: «Ich schwärmte lediglich für die bildnerischen Inszenierungen» – damit meinte er Speers spektakuläre Massenveranstaltungen von 1930.

Harvard wurde bald zur Geburtsstätte einer neuen Architekturrichtung in den USA. Zeitgenossen Johnsons, wie Pei, Barnes, Rudolph u.a., revolutionierten die amerikanische Architektur. Von Gropius' neuer Lehre wurden allerdings nur oberflächliche Bilder populär, nicht aber die Prinzipien, Methoden und ästhetischen Vorstellungen, von denen sie ausgingen. Das Fehlen dieser wesentlichen Grundlagen war dann wohl mit daran schuld, dass die spätere Entwicklung in eine historistische Haltung abglitt.

Johnsons Architektenkarriere begann vielversprechend. Internationale Aufmerksamkeit erregte er bekanntlich mit seinem «Glashaus» in New Canaan, dem Mies' Projekt

für das Farnworth House als Vorbild diente. Johnsons Entwürfe der 50er und 60er Jahre waren nie original, lehnten sich stark an jene anderer an: Beim Hodgson House griff er Breuers H-förmigen Grundriss auf; eine Zeichnung von Mies war Vorbild für das Leonhardt House; seine Bauten für die S. Thomas-Universität waren eine Replik auf die Campusstruktur von Mies' I.T.T.-Gebäuden; die baldachinartige Decke der Synagoge in Port Chester ging auf John Soanes Eigenheim in London zurück; im Creeger House verwendete er die flachen Gewölbe der Maisons Jaoul von Le Corbusier, usw.

Nach 1960 nahm sein Interesse an historischen Vorläufern noch zu. Seine Bildersprache verschlechterte sich. Aber Johnsons «postmoderner Stil» erlangte immense Publizität und brachte überall in der westlichen Welt seinen dekorativen Kitsch hervor.

Interessant ist, dass diese Modeerscheinung in Ländern mit tiefer



Philip Johnson (links) und Harry Seidler

reichenden kulturellen Wurzeln (in Europa, Skandinavien, Südamerika) wenig Anklang fand, sondern vor allem in der angelsächsischen Welt ihre Blüten trieb, neben den USA und England in Kanada und hier in Australien, wo dieser Stil, obschon längst totgesagt, noch immer mit Eifer praktiziert wird.

Johnson, ungeachtet seiner verheissungsvollen Anfänge als Architekt, trägt wesentlich Schuld an der kulturlosen Entwicklung in der Architektur der letzten Jahre. «So lag ich eben schief», äusserte er sich kürzlich achselzuckend dazu.»

Harry Seidler

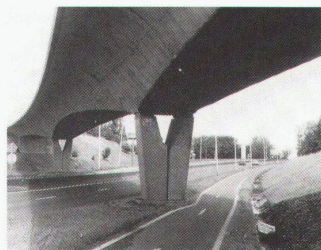
(übersetzt und gekürzt)

Commentaire du livre ▶

Bernard Marrey.  
Les Ponts Modernes. 20<sup>e</sup> siècle.  
Picard éditeur, Paris, 1995.

Après un premier volume consacré aux *Ponts modernes des 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> siècles* (Picard, éd., 1990), l'historien français Bernard Marrey nous propose aujourd'hui un survol des ponts et viaducs de notre siècle. Marrey est non seulement le spécialiste du métal appliqué à la construction et des techniques avancées de montage, mais il est de surcroît le biographe de Gustave Eiffel, de Nicolas Esquiellan et d'Eugène Freyssinet. Il est à ce double titre un bon connaisseur des démarches progressistes d'ingénierie. Le livre qu'il nous présente est sans égal jusqu'ici.

Le recueil consacré aux ponts du 20<sup>e</sup> siècle retrace en détail la laborieuse mise au point de divers systèmes réunis en une typologie exhaustive (ponts en arc à tablier supérieur ou inférieur, ponts sur appuis simples, ponts suspendus ou haubanés, en console ou à poutre droite, mobiles, préfabriqués, à bécquille oblique et à structure mixte). L'inventaire entrepris retrace les origines du ciment et des premières applications du béton armé jusqu'aux ouvrages les plus récents



Le pont de l'autoroute sur la route nationale à Orly; architecte: Henri Vicariot, ingénieur: Jean Gaillard, 1958

de précontrainte en préfabrication sérielle. L'aventure évoquée fait apparaître le génie inventif des ingénieurs souvent actifs comme entrepreneurs, mais aussi la nécessité d'expérimentation avec les inévitables échecs, les accidents survenus et les dommages résultant des deux guerres mondiales, ainsi que la tâche de reconstruction. La novation des systèmes ne relève jamais exclusivement de l'art pour l'art mais s'appuie sur une recherche constante d'efficacité et d'économie. La compétition entre partisans de l'acier et du béton trouve une explication inattendue de la part du Comité des Forges qui lance vers 1920 sur le marché des fers ronds à béton qui trouvaient difficilement preneurs. Pour les vendre, il a fallu aug-

menter considérablement le prix des profilés IPN, ce qui a permis en France que le béton armé coûte meilleur marché que le métal! L'histoire des ponts modernes reflète la guerre des brevets et la concurrence effrénée des entreprises. Bien que limitée à la France, l'évocation n'omet nullement les contributions étrangères tant du point de vue des systèmes patentés que du point de vue de l'intervention de spécialistes.

Le rôle de la Suisse apparaît à travers la stature d'ingénieurs comme Robert Maillart avec le pont de Marignier en Haute-Savoie (1920), le pont en arc de Naou-Hounds dans les Pyrénées par Alexandre Sarrasin (vers 1930) et la passerelle sur l'autoroute 86 de Créteil, de Santiago Calatrava (1987). La mise au point des techniques de précontrainte du béton est assurée parallèlement en France et à Zurich par les ingénieurs Brandestini, Birkenmayer, Rüschi et Vogt, lorsque la SNCF envisage le franchissement du Rhône à la Voultre en 1952. Les échanges franco-suisse en ingénierie de ponts sont nombreux et nous apprenons que Henry Lossier (1878–1962) naît à Genève et étudie à Zurich avant de créer en 1919 l'un des plus réputés bureaux d'ingénieurs-conseils à Paris, tandis que

Alain Spielmann né en 1944 à Zurich acquiert une double formation d'architecte et d'ingénieur pour se consacrer notamment à la conception d'ouvrages techniques. Le chapitre biographique nous fournit des renseignements sur les filières de formation principalement impulsées par les deux grandes écoles françaises de Polytechnique et des Ponts et Chaussées. Les modes de collaboration entre architectes et ingénieurs sont évoqués de manière à démystifier totalement le rôle de «carrossier» ordinairement attribué aux premiers. L'architecte est dépeint à l'occasion comme l'initiateur de l'ouvrage qui en détermine le profil en collaboration avec l'ingénieur civil.

Le recueil de Marrey est utile par sa formule rédactionnelle qui évoque le développement chronologique des systèmes de ponts et leur diversité. Chaque ouvrage est décrit en détail à travers une petite monographie habilement illustrée, qui permet d'envisager une visite en connaissance et cause. La précision technologique est remarquable chez cet historien, qui ne néglige aucune référence précise, en citant à tout propos les caractéristiques des ponts qu'il présente et qu'il emprunte à leurs constructeurs.

Gilles Barbey