Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 28 (1902)

Heft: 6

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://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

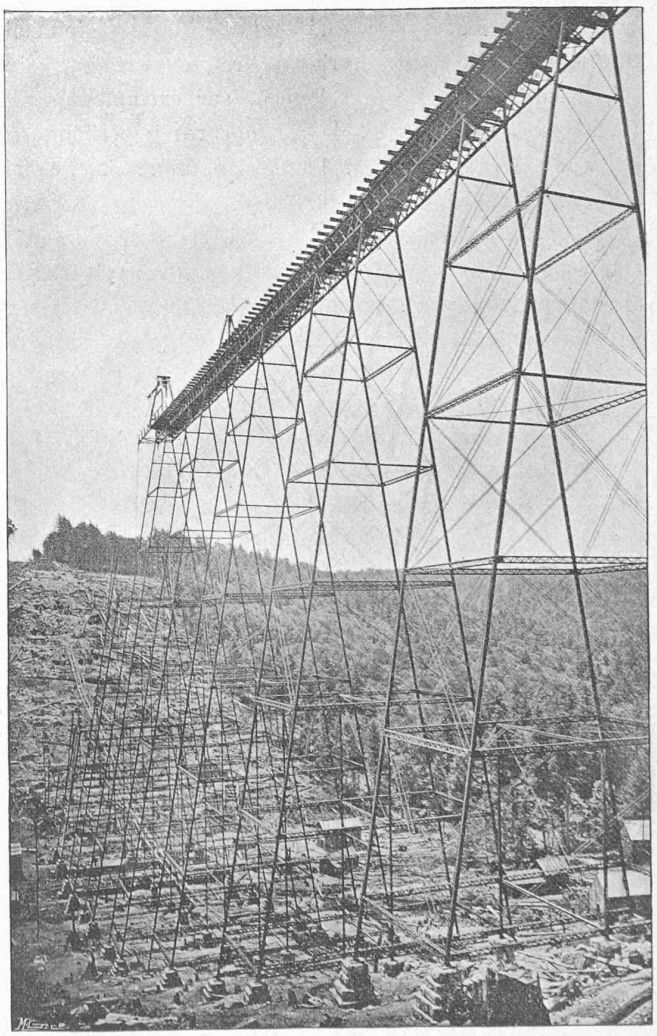

Fig. 9. — Viaduc de Kinzua. (Etats-Unis)

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