Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 91/92 (1928)
Heft: 18

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: 16.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

INHALT: Le pont-route de Labarthe sur le Drot. — Ueber die günstigste Gestalt des vollen, gewölbten Bodens zylindrischer Kesseltrommeln gleicher Dicke und ihre Festigkeitsberechnung. — Alpine Chirurgische Klinik „La Moubra" in Montana, Kt. Wallis (mit Tafeln 29 bis 32). — Mitteilungen: Internationaler Strassenbahn- und Kleinbahnkongress. Strassenbeton nach dem Vibrationsverfahren. Zur Standsicherheit des Eiffelturms. Von den Kraftwerken der S. B. B. Telephon-Verbindung Schweiz-Schweden. Internationale Wohnungstagung in München. Gaswerk der Stadt Bern. — Wettbewerbe: Altersasyl in Luzern. Bebauungsplan für Sitten. Sekundarschulhaus-Erweiterung Stäfa. Schulhaus Balsthal. — Nekrologie: Franz Gloggner. Henri Eberlé. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Sektion Bern. S. T. S.

Band 91. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. Nr. 18

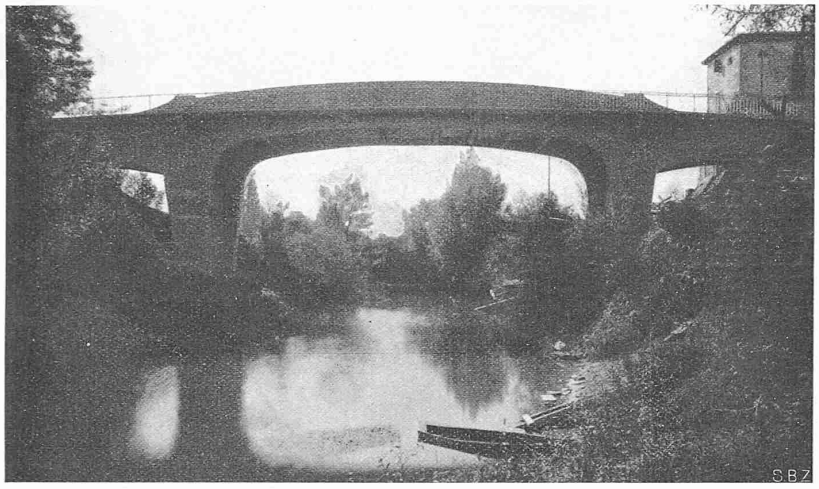

Fig. 1. Le nouveau pont-route de Labarthe sur le Drot (Gironde).

Le pont-route de Labarthe sur le Drot.

Par CH. FATIO, ingénieur E. P. Z., Bordeaux.

Cet ouvrage, construit en 1927 pour le Service Vicinal de la Gironde, se trouve sur le parcours du chemin de Grande Communication No. 9, reliant La Réole à Sauveterre de Guyenne (Gironde) à 5 km de cette première ville. Au passage de ce chemin sur le Drot (un affluent de la Garonne), il existait depuis 100 ans un petit pont suspendu de 20,00 m de portée entre deux énormes culées en maçonnerie, servant en même temps de contrepoids pour l'ancrage. Naturellement ce pont, avec tablier en bois, étant donné l'époque à laquelle il avait été construit, n'était pas capable de supporter les charges très importantes circulant actuellement sur les routes. Il advint que le 25 août 1926 une des chaînes de suspension se rompit au-dessus d'un pylone. Le tablier céda au moment où un attelage s'engageait sur le pont, l'attelage tomba à la rivière, et un accident mortel du conducteur faillit se produire. Le pont s'étant complètement écroulé, il fallut songer à rétablir au plus tôt le passage ainsi intercepté.

Grâce à l'initiative et à la diligence de l'Ingénieur en Chef de la Gironde et de ses collaborateurs du Service Vicinal, on put mettre sur pied, rapidement, l'exécution d'un projet proposé par l'auteur de ces lignes et illustré dans cet article. Le projet consistait en un pont portique de 39,00 m total de longueur, ayant une travée centrale de 22,50 m, deux travées de rive, en porte-à faux de 8,25 m chacune, le tout reposant sur deux pieds-droits de 8,00 m de hauteur.

L'idée fondamentale du projet consistait à soulager les fondations, en supprimant toute la maçonnerie hors de terre de l'ancienne culée. Les pieds-droits des portiques devaient permettre en effet de reporter les charges vers le bas, et de les répartir par l'intermédiaire de semelles sur ce qu'on laisserait subsister des anciennes maçonneries, d'ailleurs en parfait état, aussi bien que les fondations.

On créa à la cote + 7,00 m une base de 2,50 m sur les 6,50 m de largeur de la culée en maçonnerie. Le pont étant assimilé à un arc à deux articulations établies à la cote + 8,00 m, la répartition des charges devait être assurée par une forte semelle en béton armé de 1,00 m de hauteur.

Ayant supprimé environ 300 t de maçonneries et remblais à chaque culée, il restait une bonne marge pour faire supporter les réactions nouvelles par les anciennes fondations. Compte tenu des conditions de charge les plus défavorables, le calcul ne donne en effet que 2,4 kg/cm² à la base de ces fondations.

Vu les exigences du service de la navigation fluviale, qui obligea, d'une part, de respecter pour le dessous de la travée centrale la cote de + 16,42 de l'ancien pont, et d'autre part l'impossibilité de relever encore le profil en long de la route au passage de la rivière, il ne restait que très peu de hauteur de construction au milieu de la travée centrale. Si cette hauteur pouvait suffire pour le tablier, c'est-à-dire les entretoises reliant les poutres maîtresses, tel n'était pas le cas pour ces dernières, malgré le contrepoids des porte-à-faux des travées de rive. Il fallut donc faire dépasser carrément, au-dessus du tablier, une partie au moins de ces poutres maîtresses.

On créait ainsi sur la longueur de la travée centrale deux parapets, qui, tout en jouant le rôle statique, ne déparent pas l'architecture générale du pont, comme on s'en rendra compte par les fig. 1 et 2. Pour les travées de rive, on n'était pas limité dans la hauteur sous tablier,

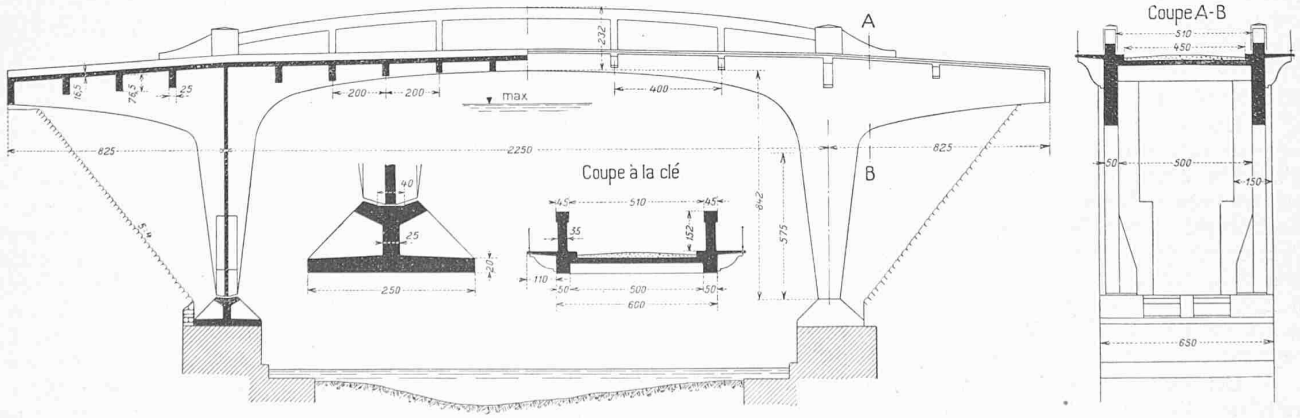

Fig. 2. Elévation générale et coupes longitudinale, vers l'appui (A-B) et la clé, échelle 1 : 250. — Detail de l'articulation 1 : 100.