

A. Ouverture solennelle

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **IABSE congress report = Rapport du congrès AIPC = IVBH
Kongressbericht**

Band (Jahr): **2 (1936)**

PDF erstellt am: **20.07.2024**

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.

A

OUVERTURE SOLENNELLE
FEIERLICHE ERÖFFNUNG
CEREMONIAL OPENING MEETING

Salle des séances du Reichstag à l'Opéra Kroll

Berlin, 1^{er} octobre 1936, 10 heures

Leere Seite
Blank page
Page vide

Freiherr von Eltz-Rübenach,
Reichs- und Preussischer Verkehrsminister, Berlin.

Messieurs!

Au nom du Gouvernement allemand, je souhaite la bienvenue aux participants au deuxième Congrès de l'Association Internationale des Ponts et Charpentes. Je tiens tout particulièrement à vous transmettre le salut du Führer et Chancelier du Reich, qui porte un intérêt tout spécial à vos travaux et qui est enchanté de ce que votre réunion se tienne en Allemagne. Le Führer attache une grande importance à votre congrès; en effet, sur son désir exprès, les membres du Gouvernement allemand figurent tous dans le Comité d'Honneur du Congrès.

J'exprime le voeu que le travail de votre Congrès soit des plus féconds. Je souhaite qu'il contribue à encourager vos recherches et à enrichir les connaissances techniques et scientifiques dans le domaine du génie civil. Le programme de votre réunion, qui contient des questions de haute actualité des domaines de la construction métallique, de la construction de béton armé et de l'étude des terrains, ainsi que votre volumineuse Publication Préliminaire promettent un magnifique résultat scientifique.

La nouvelle Allemagne s'efforce à apporter une part active à la collaboration des peuples dans le domaine de la culture. Cette collaboration intellectuelle peut fortement contribuer au rapprochement des peuples; elle permettra de jeter entre les différentes nations les ponts de la compréhension réciproque.

Le Gouvernement allemand a prouvé, autrefois déjà, tout l'intérêt qu'il porte à votre Association et à ses Congrès. En effet, sur une proposition de votre Vice-président, M. le *Dr. Klönne*, il a invité, en 1932, l'Association Internationale des Ponts et Charpentes à tenir son deuxième Congrès à Berlin en 1936. A cette époque, l'Association n'a pu donner suite à cette invitation du Gouvernement allemand car elle devait faire droit à une invitation plus ancienne du Gouvernement italien. Des circonstances spéciales ont poussé l'Italie à demander le renvoi à plus tard du Congrès de Rome. A mon plus grand plaisir l'Association a accepté alors une nouvelle invitation du Gouvernement allemand et a fixé son Congrès à Berlin et Munich.

Messieurs! Lorsqu'en mai 1932 Monsieur *Guernier*, Ministre français des Travaux publics, ouvrait votre premier Congrès à Paris, en tant que représentant du Gouvernement français, la France, et avec elle toute l'Europe, se trouvaient sous la pénible impression de l'odieux attentat, dont avait été victime, quelques jours auparavant, M. *Paul Doumer*, Président de la République Française. Ce tragique évènement avait jeté une ombre sur le premier Congrès et sur ses manifestations. Aujourd'hui encore, une partie du monde est bouleversée par les passions politiques et déchirée par de sanglants combats. Je suis cependant bien persuadé que ces tristes évènements ne troubleront pas l'harmonie qui a toujours caractérisé la collaboration des spécialistes des sciences techniques.

Le relèvement de l'Allemagne au cours de ces trois dernières années a puissamment influencé son activité dans le domaine de la construction. L'exécution de grands travaux était un moyen tout particulièrement capable de réduire l'armée de plusieurs millions de chômeurs que nous possédions et de redonner du travail et du pain à de nombreux ouvriers.

Parmi le grand nombre d'ouvrages construits au cours de ces dernières années, beaucoup intéressent votre Association. Nous avons en effet construit un très grand nombre de *ponts*. Je pense aux ponts d'autoroutes que vous connaissez : au pont sur le Main à Francfort, au pont de Mangfall, au pont du Sulzbachtal, au pont de Siebenlehn, au pont sur la Saale à Lehesten et au viaduc de Bergen, aux nouveaux ponts sur le Rhin à Duisburg, Krefeld et Neuwied, au pont de la digue de Rügen, qui va être ouvert au trafic un de ces prochains jours et, pour citer également un ouvrage en béton armé, au nouveau pont sur la Moselle à Coblenze. Dans la construction de ces ponts nous n'avons pas seulement attaché une grande importance à l'emploi de nouvelles méthodes mais encore au côté esthétique de la question. Nous avons exigé que les ouvrages s'adaptent aussi harmonieusement que possible au paysage et nous n'avons pas seulement pris garde aux soins apportés à leur exécution et à la résistance de leurs matériaux. Nous avons construit un grand nombre d'ouvrages d'un autre genre mais qui cependant se rattachent aussi à votre domaine d'activité, je pense aux charpentes les plus diverses. Je citerai la «Deutschlandhalle» et le «Reichssportfeld» à Berlin, les nombreux hangars à avions et à dirigeables, les constructions de Nuremberg et le grand nombre de constructions industrielles exécutées en Allemagne. Ces ouvrages présentent de nombreux progrès techniques et de nombreuses nouveautés. On constate un développement réjouissant de la construction métallique et de la construction de béton armé. L'Administration de la Navigation intérieure, qui est rattachée à mon Ministère, a fait construire à Niederfinow une écluse élévatrice unique en son genre. J'espère qu'il vous sera donné, au cours de ces prochains jours, de visiter quelques-uns de ces ouvrages et de juger par vous-mêmes de la capacité des ingénieurs allemands ainsi que de nos ateliers et de nos entreprises de construction.

Je souhaite au deuxième congrès international des Ponts et Charpentes un cours heureux et un plein succès scientifique. Quant aux congressistes étrangers, je leur souhaite un excellent séjour en Allemagne et j'espère qu'à côté de nouvelles connaissances scientifiques ils rapporteront chez eux d'agréables impressions et de bons souvenirs.

Prof. Dr. A. Rohn,

Président du Conseil de l'Ecole Polytechnique Fédérale, Zurich,
Président de l'Association Internationale des Ponts et Charpentres.

*Herr Reichsverkehrsminister,
Exzellenzen,
Herr Generalinspektor,
Meine verehrten Damen,
Meine Herren Kollegen.*

Zu einer Zeit größter Unsicherheit und Unbestimmtheit auf internationalem Boden gehört gewiß eine außergewöhnlich optimistische Weltanschauung dazu, internationale wissenschaftliche Kongresse ins Leben zu rufen.

Unter diesen Zeitumständen war es für unsere Vereinigung ein besonderes Glück, daß sie die Organisation ihres 2. Internationalen Kongresses dem Deutschen Reich und seinen vielseitigen, machtvollen und hervorragenden technisch-wissenschaftlichen Einrichtungen anvertrauen konnte.

Der allererste Dank, dem ich, im Namen der Internationalen Vereinigung für Brückenbau und Hochbau, Ausdruck verleihen möchte, gebührt daher der Hohen Deutschen Regierung für den diesem Kongreß gewährten Schutz; er gebührt dem Deutschen Organisationsausschuß, der unter der zielbewußten und tatkräftigen Leitung des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen, *Dr. Todt*, diesen Kongreß in jeder Beziehung in vorbildlicher Weise vorbereitet hat.

Ich darf wohl hier etwa die Worte gebrauchen, mit denen der Herr Reichskanzler letzten Sonntag Herrn *Dr. Todt* gekennzeichnet hat: Ein Idealist größten Ausmaßes im Glauben an das zu unternehmende Werk, zugleich ein Realist und schärfster Denker in dessen Verwirklichung.

Ist dies nicht die schönste Definition des Ingenieurs, als dessen Vorbild ich unsern Kongreßpräsidenten begrüßen möchte.

Unter den Mitarbeitern des Herrn *Dr. Todt* sei mir gestattet, Herrn Ministerialrat *Schütte* zu nennen, der sich in restloser Hingabe und mit größter Sachkenntnis für diesen Kongreß eingesetzt hat. Mein Dank gebührt sodann unseren wissenschaftlichen Mitarbeitern aus allen Kulturstaaten, die in Verbindung mit unseren Generalsekretären und technischen Beratern, die wissenschaftliche Vorbereitung dieses Kongresses getroffen haben.

Es freut mich besonders festzustellen, daß die dreisprachige vollinhaltliche Herausgabe der Kongreßberichte auf Wunsch des Deutschen Organisationsausschusses erfolgte und durch seine weitgehende finanzielle Hilfe ermöglicht wurde. Ebenfalls war es der Wunsch des Deutschen Organisationsausschusses, den Wirkungsgrad der Arbeitssitzungen dieses Kongresses dadurch wesentlich zu verbessern, daß alle Mitteilungen gleichzeitig in der einen oder andern Kongreßsprache angehört werden können.

Meine Damen und Herren.

Der internationalen Zusammenarbeit treten heute auf dem Felde der Politik beinahe täglich neue Schwierigkeiten entgegen. Umsomehr sind alle Bestrebungen zu unterstützen, die dazu geeignet sind, die geistigen Fäden unserer Kultur nicht zerreißen zu lassen. Hierin liegt der Hauptwert internationaler Kongresse, veranstaltet und besucht von Männern, die sich bewußt sind, daß sie auf geistigem Gebiete eine wertvolle Vorarbeit zu leisten haben, die sich hoffentlich später auch darüber hinaus, auf politischem Gebiete, auswirken werde. Die Ingenieure sind unter den geistigen Arbeitern ganz besonders dazu geeignet, diese Vorarbeit zu leisten, denn einmal führt sie ihre Tätigkeit oft über die Landesgrenzen hinaus, dann aber liegt ihnen jede konstruktive Aufgabe, jede aufbauende Arbeit im Rahmen der Anwendung untrügbarer Naturgesetze besonders nahe.

Es waren solche Überlegungen, die es uns zur Pflicht machten, alles aufzubieten, um den eingeführten vierjährigen Turnus unserer Kongresse wenn immer möglich aufrecht zu erhalten.

Nachdem festlag, daß die Abhaltung unseres 2. Kongresses in diesem Jahr in Rom — wie ursprünglich vorgesehen — nicht möglich sei, konnte, jedoch erst am 14. Januar dieses Jahres, in München endgültig beschlossen werden, diesen 2. Kongreß achteinhalb Monate später in Berlin durchzuführen. Man muß diese Vorbereitungszeit miterlebt haben, um zu wissen, welche Aufopferung aller Beteiligten nötig war, um in so kurzer Frist eine in jeder Hinsicht gleich einwandfreie Tagung vorzubereiten.

* * *

Der Wunsch, die Bauingenieure zu wissenschaftlicher und konstruktiver Zusammenarbeit zusammenzuschließen, führte zu einer ersten freien Tagung, die im Jahre 1926 in Zürich abgehalten wurde. 1928 folgte ein ebenfalls freier Kongreß in Wien, worauf 1929 unsere Internationale Vereinigung gegründet wurde. Ihr 1. Kongreß wurde 1932 in Paris, leider im Schatten der wenige Tage zuvor erfolgten Ermordung des Präsidenten der Französischen Republik, durchgeführt.

Die Beteiligung an diesem Kongreß übertrifft alle unsere Erwartungen; trotz aller Schwierigkeiten dieser Zeit sind 36 Staaten durch 1200 Teilnehmer vertreten. Dieser Kongreß wird somit einen Markstein in der Entwicklung unserer Vereinigung und was wesentlicher ist, einen Markstein in den Richtlinien der Vorbereitung internationaler Zusammenarbeit darstellen.

Unsere Mitglieder wissen alle, daß ein in Deutschland durchgeführter Kongreß jede Gewähr für beste Organisation, nutzbringende Arbeit und anregende Erholung und Geselligkeit bietet; darüber hinaus aber hegen unsere Mitglieder das größte Interesse für eine Fühlungnahme mit ihren deutschen Kollegen und mit dem deutschen Volke überhaupt, — mit diesem Volke, das sich in so verständnisvoller und vorbildlicher Weise im Werke des Wiederaufblühens des Deutschen Reiches eingespannt hat.

* * *

Erlauben Sie mir eine kurze persönliche Reminiszenz: Vor 36 Jahren wurde ich als Statiker und Konstrukteur bei der Gutehoffnungshütte im Ruhrgebiet

angestellt. Ich verdanke den acht Jahren, die ich dort blieb, außergewöhnlich viel; vor allem die Freude an der Arbeit und die Freude am Beruf.

Zähigkeit, Fleiß und Arbeitswillen sind die ureigensten Eigenschaften des deutschen Volkes; dieser Geist hat die deutsche Industrie und Wirtschaft in hervorragender Weise befruchtet und sie zu ihrer Machtstellung geführt. Ich werde diesem Lande stets dankbar bleiben für die großzügige Lehrzeit, die es mir geboten hat; sie war für mein ganzes Leben von wegleitender Bedeutung.

* * *

Meine Aufgabe sollte eigentlich heute darin liegen, Ihnen einige Merkmale der Entwicklung der deutschen Ingenieur-Baukunst zu skizzieren; Ihnen einige Namen ihrer hervorragendsten Förderer zu nennen. Ich werde mich jedoch in dieser Beziehung sehr kurz fassen und zwar aus einem zweifachen Grunde. Erstens sind die Grundzüge der Entwicklung der deutschen wissenschaftlichen Bautechnik in unseren Fachkreisen derart allgemein bekannt, daß hier nicht der Ort ist, darauf einzugehen. Zweitens aber dürfte es ausgeschlossen sein, mit wenigen Worten diese glanzvolle Geschichte darstellen und auch nur wenige Namen unter ihren Hauptpionieren hervorheben zu wollen.

Zusammenfassend muß jedoch betont werden, daß in Deutschland in selten einheitlicher Weise die Vertreter der Bauwissenschaften und der Bauausführungen Hand in Hand arbeiten. Die Forschungsarbeiten führender Wissenschaftler haben stets die größte Anerkennung seitens der Bauunternehmungen gefunden, sie sind dort angewendet und erprobt worden; jede praktische Erfahrung bot wieder Anlaß zu neuer wissenschaftlicher Arbeit.

Der Geist der Arbeit und der fruchtbaren Verbindung der Leistungen des Wissenschaftlers und des Konstrukteurs — dieser Geist, der mich während meines Jugendaufenthaltes in Deutschland so begeistert hatte, dieser Geist, den die Lehrer der Technischen Hochschulen Deutschlands weit um sich verbreitet haben, dieser Geist tritt uns heute in noch vermehrtem Maße bei Schritt und Tritt entgegen. Erlauben Sie mir, hierfür als einziges Beispiel das gewaltige Unternehmen der Reichsautobahnen zu nennen, das unter der Leitung unseres Herrn Kongreßpräsidenten steht. Dieses gewaltige Unternehmen ist eine wunderbare Synthese von zeitgemäßer Verkehrsförderung und Arbeitsbeschaffung. Die Reichsautobahn dürfte übrigens gegenwärtig zu den größten Auftraggebern für Brückenbauten gehören. Wir freuen uns auch ganz besonders, daß wir nachher Gelegenheit haben werden, den Leiter dieses Unternehmens über seine Lebensaufgabe sprechen zu hören. Wir danken ihm auch für die Überlassung der schönen Denkschrift: Drei Jahre Arbeit an den Straßen Adolf Hitlers.

* * *

Und nun, meine Damen und Herren, bleibt mir noch übrig, Sie als Kongreßteilnehmer und Mitglieder unserer Vereinigung herzlich willkommen zu heißen. Unsere Vereinigung bemüht sich, ihre wissenschaftliche Aufgabe und ihre Beziehungen zu ihren Mitgliedern auch in der Zeit zwischen den Kongressen zu fördern durch Herausgabe von Abhandlungen, Mitteilungen usw. Immerhin bieten die Kongresse die einzige Möglichkeit, mit der Gesamtheit unserer Mitglieder in

Beziehung zu treten, Wünsche und Anregungen entgegenzunehmen, die der Verfolgung der Ziele unserer Vereinigung förderlich sein können.

An verschiedenen Abenden werden Reichs- oder städtische Behörden in Berlin, Dresden und München die Kongreßteilnehmer empfangen und mit künstlerischen Darbietungen erfreuen. Sehr lehrreiche Besichtigungen sind für Samstag nachmittag, Sonntag und nächste Woche nach Dresden und von dort zum Teil über die Reichsautobahn nach Bayreuth, München und Berchtesgaden vorgesehen. Neben der Arbeit ist also reichlich für Erholung, künstlerischen und geselligen sowie landschaftlichen Genuß gesorgt. Wir haben allen Grund, dem Deutschen Organisationsausschuß für diese ausgeglichene Zweiteilung des Programmes zu danken. Wir hoffen, daß unsere Mitglieder aus allen Staaten auch die Empfänge und Ausflüge lebhaft dazu benützen werden, jenen gesunden internationalen Geist des Wissenschaftlers und Konstrukteurs zu fördern, der dazu geeignet ist, diesen Kongreß auch in menschlicher Beziehung fruchtbar zu gestalten.

* * *

Mesdames, Messieurs!

Permettez-moi en vue de documenter le caractère international de notre Association, de vous adresser aussi quelques paroles en langue française, l'une des langues officielles de notre Association.

Je voudrais rappeler d'abord que c'est sur le voeu très précis du Comité d'Organisation allemand que l'internationalité de ce Congrès a été assurée de façon particulièrement satisfaisante, tant en ce qui concerne les publications que les séances de travail. Nous espérons que les efforts faits contribueront notamment à augmenter le rendement scientifique et technique de notre réunion.

Vous allez passer quelques journées très bien remplies dans un pays qui a mis tout en oeuvre pour assurer son renouveau économique; le distingué Président de ce Congrès, M. le *Dr. Todt*, est à la tête de l'une des entreprises qui en caractérisent le mieux l'esprit et la volonté. Nous sommes certains que vous apprécierez spécialement l'occasion qui vous est offerte de prendre contact avec vos collègues allemands et avec le peuple allemand en général. Ces contacts d'homme à homme seront très fructueux dès qu'on réalise que tout peuple est le produit de la topographie de son pays, au sens le plus large du mot. Nous sommes appelés, nous autres, placés en dehors de toute activité politique, à préparer à l'aide de nos forces intellectuelles une atmosphère de compréhension réciproque qui permette enfin d'envisager l'aube de temps meilleurs.

Les lois de l'équilibre — que nous avons tous coutume d'appliquer dans notre travail journalier — dominant de même toute tâche politique ou économique. C'est pourquoi je crois spécialement au rôle de l'ingénieur dans la réalisation de l'équilibre économique et politique de notre vieille Europe.

Il a fallu beaucoup d'optimisme pour mener à bien un Congrès International d'ordre scientifique dans les conditions actuelles. Je vous convie à cultiver ces jours prochains cette mentalité optimiste qui assurera le succès de notre Congrès et qui, en somme, seule donnera à notre humanité les forces nécessaires pour aller, et malgré tout, courageusement de l'avant.

* * *

Ladies and Gentlemen!

In view of the international character of our Association, I take the liberty of addressing you briefly in English, which is one of the official languages of the Association.

First of all I would point out that it was the express wish of the German Organising Committee that the international nature of this Congress should be ensured in a very adequate manner as regards the publications and working meetings. We hope that the efforts made will contribute towards increasing the scientific and technical results accruing from our assembly.

You are about to spend some very busy days in a country which has devoted all its energy to the task of building up anew its economic position; *Dr. Todt*, the distinguished President of this Congress is the head of one of the enterprises which characterises best its spirit and will. We are sure that you will particularly appreciate the opportunity offered you of getting into contact with your German colleagues and with the German people in general. These individual contacts are bound to be productive, if we realize that every individual is a product of the topography of his native country, in the widest sense of the word. We, who stand aloof from all political activity, are called upon to use our intellectual forces with a view to creating an atmosphere of mutual understanding that will herald the dawn of better times.

The laws of equilibrium — and we are all accustomed to applying them in our daily work — also govern every human enterprise, both political and economic. That is why I have particular faith in the structural engineer — in the part he will play in establishing economic and political equilibrium in old Europe.

It has needed a great deal of optimism to carry through an International Congress of a scientific nature under the conditions prevailing at the present time. And during these next few days I would urge you to cultivate this spirit of optimism which is the only means of ensuring the success of our Congress and which, in fact, is the only thing that can give mankind the necessary strength to go forward, courageously and in defiance of every difficulty, into the future.

* * *

Meine Damen und Herren!

Es gereicht mir zur besonderen Ehre, allen Stellen der Deutschen Reichsregierung, des Deutschen Organisationsausschusses, der Stadt Berlin und der Technischen Hochschule Berlin, d. h. allen Stellen, die uns in dieser Woche vom 1. bis zum 7. Oktober in freundlichster Weise aufnehmen, den herzlichsten Dank aller Teilnehmer an diesem Kongreß zu entbieten. Ich bin davon überzeugt, daß alle Veranstaltungen dieser Tagung den tiefsten Eindruck hinterlassen werden. Die deutsche Kongreßleitung hat der internationalen Brückenbaukunst ihren zukünftigen Weg geebnet; hierfür ist ihr unsere internationale Vereinigung zu tiefgefühltem Dank verpflichtet.

G. Pigeaud,

Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, Paris,
Vice-président de l'Association Internationale des Ponts et Charpentes.

Mesdames,

Messieurs!

C'est un grand honneur pour moi que d'être appelé à prendre la parole devant un auditoire aussi nombreux et aussi distingué, et cela dans une salle destinée à recueillir tant de discours éloquents et graves. J'en serais fortement ému dans d'autres circonstances. Heureusement aujourd'hui ma tâche n'est pas de prononcer un discours ni même une allocution de caractère technique. Elle est infiniment plus simple et plus agréable.

Elle consiste à dire en quelques mots, au nom des Congressistes de langue française et particulièrement au nom de mes compatriotes français, tout le plaisir que nous éprouvons à nous voir si bien accueillis dans cette Capitale de Berlin par les Autorités Allemandes et par nos Collègues Allemands, à l'ouverture de ce deuxième Congrès officiel de notre Association Internationale des Ponts et Charpentes.

Nous savons combien il a fallu dépenser de bonne volonté et d'efforts pour organiser le Congrès dans des circonstances qui étaient loin d'être favorables. Ceux qui ont eu la charge de préparer les Congrès antérieurs et notamment le premier Congrès officiel, celui de Paris, se rendent bien compte, sans qu'on ait besoin de le leur dire, que les difficultés déjà grandes en temps ordinaire, sont accrues bien vite et presque sans mesure, dès que le temps manque pour persuader, pour décider, pour exécuter.

Ces choses là vous seront mieux dites par des bouches plus autorisées et plus exercées que la mienne. Je n'ai ici qu'une intention et qu'un désir, c'est d'affirmer d'une manière claire et bien sincère nos sentiments de gratitude et d'admiration pour tout ce qui vient d'être fait.

Je regrette bien vivement de ne pouvoir m'exprimer en langue Allemande, car c'est évidemment de nos collègues Allemands que je désire surtout être bien compris. Ils voudront bien excuser mon incapacité et je suis certain qu'en traduisant dans leur esprit mes paroles ils en trouveront bien vite et bien amicalement la signification exacte et leur donneront l'interprétation la plus favorable.

Je suis de ceux qui ont dès le début, dès le Congrès de Vienne, discerné la grande utilité que pouvait avoir une Association internationale s'occupant des Ponts et Charpentes. Je suis de ceux qui ont supporté le poids de difficultés aujourd'hui entièrement effacées. Je suis par conséquent aussi de ceux qui peuvent attacher le plus de prix au succès de nos Congrès. Ceux-ci sont la manifestation la plus claire et la plus démonstrative de l'activité et des progrès de notre Association. Au surplus, ils sont un témoignage de ce que peut réaliser

un ensemble de Nations très diverses lorsqu'elles poursuivent, avec désintéressement, des buts communs et d'ailleurs profitables à toutes.

Le Congrès de Berlin, par son ampleur, par son succès déjà non douteux et déjà manifesté dans cette éminente Assemblée, sera, j'en suis sûr, considéré demain comme une des étapes les plus heureuses de notre Association.

Encore une fois, nos sentiments reconnaissants vont en ce lieu et à cette heure à tous ceux qui, en l'organisant, nous ont si bien compris et si puissamment aidés.

Dr. G. Caffarelli,

Député au Parlement, Secrétaire national du Syndicat fasciste
des Ingénieurs, Rome,

Vice-président de l'Association Internationale des Ponts et Charpentés.

Mesdames,

Messieurs!

C'est pour moi une tâche très agréable que d'apporter ici, en tant que Chef de la Délégation italienne, le salut des Ingénieurs fascistes aux participants à ce deuxième Congrès international des Ponts et Charpentés. Il m'est tout particulièrement agréable, à cette occasion, de remercier le Comité d'organisation allemand et son Président d'avoir bien voulu accepter la préparation de ce Congrès lorsque des événements d'ordre politique nous ont contraints, bien malgré nous, à renoncer à l'organisation de ce Congrès qui devait se tenir au printemps passé dans la capitale de l'Italie.

Nous avons la conviction que le travail que nous faisons ici n'est pas seulement un travail permettant à des ingénieurs de perfectionner leur art et leurs connaissances. Nous sommes au contraire bien persuadés d'édifier dans notre réunion, ainsi que vous le savez tous, une oeuvre de la plus haute importance sociale et spécialement d'une haute portée morale.

Une grande Nation moderne ne peut pas se concevoir sans une organisation technique parfaite et sans une élite d'ingénieurs, choisis parmi ses fils les plus studieux, qui lui permettront de réaliser des progrès dans l'art des constructions, constructions qui fourniront une preuve matérielle de la puissance et du degré de civilisation de cette Nation.

Dans un ouvrage, nous verrons d'autant mieux la supériorité de la conception et nous admirerons d'autant plus la valeur de l'intelligence qui l'a créé que la solution du problème posé sera plus hardie et que l'idée qui a présidé à sa réalisation sera plus géniale.

L'art de construire, qui au cours de ces 50 dernières années a réalisé des progrès magnifiques et inconnus jusqu'alors tant dans le domaine de la construction métallique que dans celui du béton armé, fournit chaque jour de nouvelles preuves de sa vitalité et de son développement, fruits du calcul et d'investigations approfondies.

Les ponts lancés sur des abîmes considérés comme infranchissables et constitués d'arcs d'une légèreté incomparable, les ossatures métalliques qui s'élancent avec la grâce d'un campanile et semblent toucher au ciel, témoignent du désir de l'homme de monter sans cesse vers des sommets plus élevés.

L'essence de nos études correspond à ce magnifique désir de l'homme.

Par bonheur, le dernier mot n'est pas encore dit et la dernière limite de la hardiesse dans la conception n'est pas encore atteinte; notre labeur continue et se perfectionne sans cesse.

C'est ainsi que nous voulons chaque jour surpasser ce qui a été fait la veille.

Le plus important est que nous trouvions avant tout dans nos travaux la satisfaction de notre désir intime d'améliorer les conditions de vie du peuple et de porter, avec les moyens les plus modernes, la civilisation et le bien-être jusque là où la nature semble interdire au progrès toute pénétration.

Notre désir de construire des édifices toujours plus hardis et de jeter des ponts toujours plus téméraires sur les vallées qui séparent les hommes et leurs terres, trouve, dans ces réunions, un merveilleux centre d'études et découvre, dans une magnifique collaboration, la possibilité de nouvelles réalisations.

Ce n'est pas par un simple hasard, que, dans l'ancienne Rome guerrière, l'autorité supérieure de l'Etat était confiée à ceux qui, avant tout, savaient diriger la construction des ponts. — Les « Pontifices » de l'armée romaine représentent la plus ancienne hiérarchie, non seulement parce que le résultat de leur travail était la meilleure garantie de succès militaire et de grandeur de l'Empire, mais parce que les routes, les communications et la civilisation ne sont qu'une seule et même chose.

Rappelons à ce propos que notre tâche de constructeurs tend à rapprocher les hommes et nous voulons avant tout faire du vrai travail constructif, capable de pousser les hommes vers une meilleure entente réciproque, en orientant la pensée et les forces de tous vers ce travail constructif.

C'est pourquoi les efforts que nous faisons, nous les ingénieurs d'Italie, pour améliorer les communications et pour ouvrir des routes nouvelles et toujours meilleures, là où elles faisaient défaut jusqu'alors n'ont pu être interrompus ni lorsque, pendant l'application des sanctions, l'opposition à notre égard semblait être la plus vive ni lorsque les événements de la guerre se succédaient à un rythme accéléré.

Pour atteindre ce but des plus élevés nous avons travaillé et nous avons construit, même lorsque beaucoup pensaient que nous ne pourrions jamais surmonter les difficultés économiques dans lesquelles nous nous trouvions; et aujourd'hui que les plus grandes difficultés sont surmontées, nous continuons encore et nous continuerons toujours à travailler parce que nous considérons la politique du travail comme la meilleure des politiques sociales, permettant d'augmenter la puissance et le bien-être des peuples.

L'art, l'intelligence et la culture rapprochent les âmes et les aident à se comprendre mutuellement, surtout lorsque l'intelligence est orientée vers la construction et vous êtes tous des constructeurs et nous nous vantons d'être un peuple de constructeurs.

C'est pourquoi nous, ingénieurs italiens, sommes heureux de pouvoir nous entretenir avec vous et nous faisons, pour ce Congrès international, les vœux les plus sincères de parfaite réussite. Nous voulons vous dire, à vous Monsieur le Président, que nous désirons apporter à ce Congrès notre collaboration la plus efficace et la plus durable.

Dr. Ing. M. Klönne,

Vizepräsident der Internationalen Vereinigung für Brückenbau
und Hochbau, Dortmund.

Mesdames,

Messieurs!

En tant que Vice-président de notre Association j'ai accepté la tâche de présenter les remerciements de tous les congressistes de langue allemande au Gouvernement allemand qui a bien voulu nous inviter à Berlin et préparer ce Congrès. Le programme que nous avons entre les mains nous donne un aperçu de la somme de travail qu'a exigée la mise au point de ce Congrès.

Par la même occasion je voudrais, au nom de la délégation allemande, souhaiter la bienvenue la plus cordiale à tous les congressistes étrangers. Monsieur le *Dr. Todt* et Monsieur le Ministre des Transports du Reich, ont déjà exprimé tout ce qui devait être dit à cette séance d'ouverture solennelle, je n'ajouterai donc que quelques mots.

Nous vous souhaitons à tous un heureux séjour en Allemagne et nous espérons que vous serez satisfaits de tout ce que vous verrez, soit dans les domaines de la technique et de l'esthétique, soit encore dans les domaines de la culture et de la civilisation.

Permettez-moi de vous faire, à mon tour, une prière: Ce que vous voyez, ne le regardez pas seulement avec les yeux et avec la raison, regardez-le aussi un peu avec le coeur! Alors comprendrez-vous peut-être la nouvelle Allemagne et sa situation tout à fait particulière. Jeté par le sort dans les profondeurs de la misère, du désespoir, de la privation de ses droits, des divisions intestines et de l'asservissement, le peuple allemand a été reconduit miraculeusement sur les hauts sommets de la dignité, de l'honneur et de la liberté. Il a retrouvé sa fierté dans la tradition des siècles passés, il est fier du présent et il voudrait être plus fier encore de l'avenir qui, selon son désir, doit être dominé par un idéal de paix et de liberté. C'est dans cette magnifique espérance que peut résider le bonheur des peuples qui, avec compréhension réciproque, jeteront des ponts pour se rapprocher.

Nous nous sommes réunis à ce Congrès, véritable joute intellectuelle, pour encourager une noble émulation, pour acquérir de nouvelles connaissances scientifiques et pour fixer des résultats de recherches approfondies. Je suis cependant bien persuadé que, pour nous tous, le but supérieur et la tâche principale de cette réunion sont de resserrer les liens spirituels qui, harmonieusement, relient les peuples de la terre.

Dr. Ing. F. Todt,

Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Berlin.

Präsident des Deutschen Organisationsausschusses.

Mesdames,

Messieurs!

Il y a deux mois, la jeunesse du monde entier se réunissait en Allemagne pour se livrer à un grand tournoi sportif. Tous les participants et tous les spectateurs ont suivi avec enthousiasme cette XI^{ème} Olympiade et ils ont compris l'idée grandiose du Baron de Coubertin, ce Français de génie, qui a entraîné les peuples à la lutte, il est vrai, mais à une lutte noble où chacun ne cherche à conquérir que de pacifiques lauriers. Nous avons vu jour après jour comme les concurrents luttaient côte à côte avec acharnement pour se serrer amicalement la main sitôt après la décision des arbitres. Cette réunion de la jeunesse du monde entier nous a donné la preuve d'un magnifique développement de l'humanité.

Deux mois se sont écoulés depuis cet événement et pour une seconde fois, les représentants de 36 nations se donnent rendez-vous en Allemagne pour un genre d'Olympiade intellectuelle. Cette fois, les différentes nations n'ont pas envoyé en Allemagne leur jeunesse sportive mais au contraire les hommes de science et les praticiens du vaste domaine technique de la construction des ponts et des charpentes.

Les ponts servent aux communications. Ils relient deux rives séparées par une gorge ou un cours d'eau. De tout temps les ponts ont été considérés comme des monuments caractéristiques de la civilisation d'une époque. Celui qui, dans le constructeur de ponts, ne voit qu'un spécialiste d'une branche technique méconnaît le sens élevé de sa profession. La technique n'est, pour le constructeur de pont, qu'un moyen de remplir sa tâche hautement civilisatrice.

Partout dans le monde on rencontre de magnifiques ponts. Tous les pays représentés à ce Congrès possèdent des ponts millénaires, monuments impressionnants d'une civilisation ancienne, voies de communication d'une existence et d'une valeur millénaires. De même que l'Art de la construction des ponts remonte à la plus haute antiquité ainsi ne perdra-t-il jamais de son importance à l'avenir.

L'importance civilisatrice d'un pont est éternelle. Seule la technique de l'exécution varie au cours du temps. Les découvertes techniques et scientifiques permettent le progrès. Un nouveau matériau est apparu mais, malgré tout, la pierre reste toujours un matériau qui a fait ses preuves. Une amélioration constante du matériau permet un plus ample développement, des portées plus grandes et des formes plus hardies. La tradition des anciens maîtres a été contrôlée et complétée grâce à des théories scientifiques précises. La profession de constructeur de ponts et de spécialiste des sciences qui s'y rattachent est une

des plus belles et des plus profitables car elle permet, par suite du perfectionnement interrompu de la technique, d'ériger des ouvrages immortels d'une importance civilisatrice durable.

L'Association Internationale des Ponts et Charpentes a offert à l'Allemagne «le premier départ» dans ce deuxième Congrès. J'ai donc l'honneur de vous faire la première conférence. Je ne veux pas occuper cette première heure par des questions techniques ou scientifiques. En tant que représentant du pays qui a l'honneur de vous recevoir, je veux vous donner un vaste aperçu de ce que l'Allemagne nationale-socialiste a entrepris au cours de ces trois dernières années dans le domaine de la construction des ponts. Je limiterai mon aperçu aux ouvrages faisant partie de l'oeuvre que je suis chargé d'exécuter c. à. d. de la construction d'un réseau d'autoroutes. Au cours de ce Congrès vous aurez l'occasion de visiter de nombreux chantiers et de nombreux ponts des autoroutes. Dans ma conférence d'aujourd'hui je suivrai d'abord la route que nous suivrons pour nous rendre de Berlin à Dresde et à Munich. Je reviendrai ensuite à Berlin en passant pour l'ouest de l'Allemagne.

Des nombreux clichés qui illustraient la conférence de *M. Todt* nous présentons ci-dessous les plus intéressants.

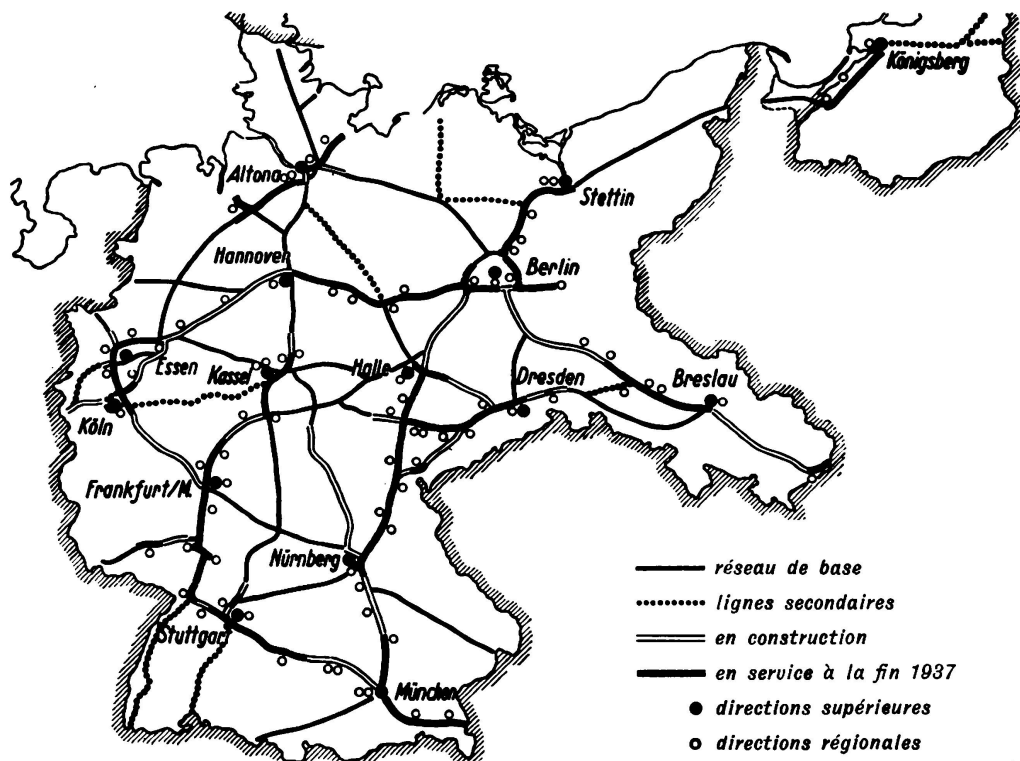


Fig. 1.

Réseau de base (7000 km de longueur) des autoroutes allemandes et premières lignes secondaires projetées. Largeur totale des autoroutes 24 m, deux voies de 7,5 m chacune.



Fig. 2.

Montage du pont en poutres métalliques sur piliers massifs de Rüdersdorf.
Ceinture de Berlin.

Portées: $44,0 + 5 \times 61,2 + 2 \times 42,0 + 4 \times 61,2 + 47,0$. Hauteur 19 m.



Fig. 3.

Pont sur l'Elbe à Dresde. Autoroute Chemnitz—Dresde—Breslau.
5 ouvertures. Portées: $51,0 + 73,0 + 130,0 + 73,0 + 51,0$.

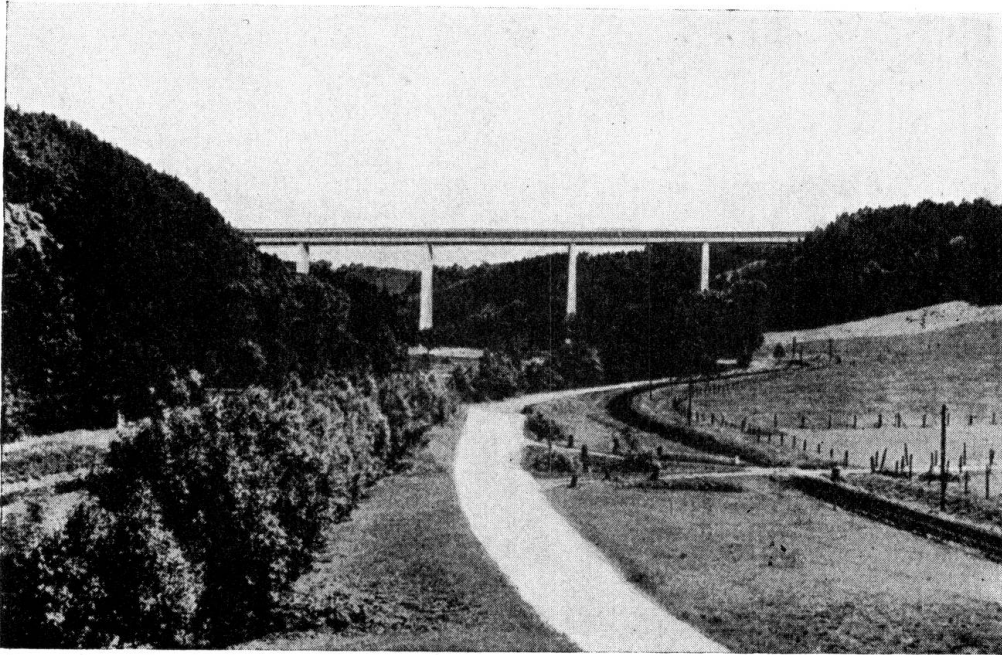


Fig. 4.

Viaduc de Siebenlehen. Autoroute Dresde—Chemnitz.
 6 ouvertures. Portées: 56,1 + 61,2 + 71,4 + 81,6 + 71,4 + 61,2.
 Hauteur 70 m.

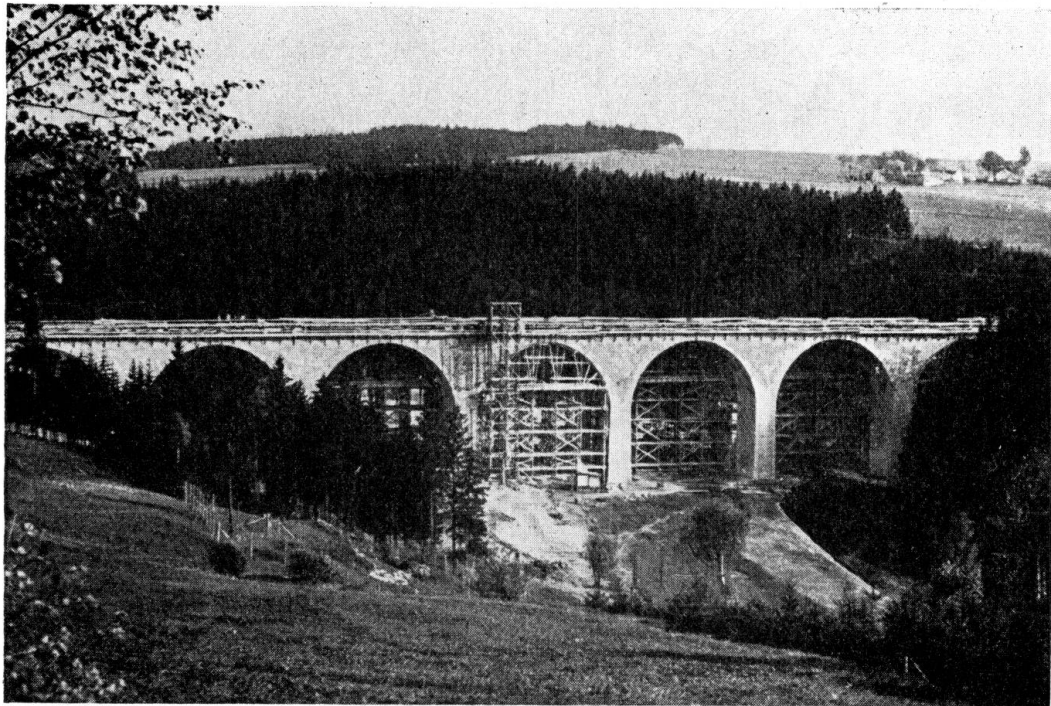


Fig. 5.

Pont sur la Saale à Lehesten. Autoroute Berlin—Munich.
 8 ouvertures de 27 m. de portée. Béton avec revêtement de granit.



Fig. 6.

Pont de Mangfall. Autoroute Munich—Frontière (Salzbourg).

Portées: $90 + 108 + 90$. Hauteur 68 m.

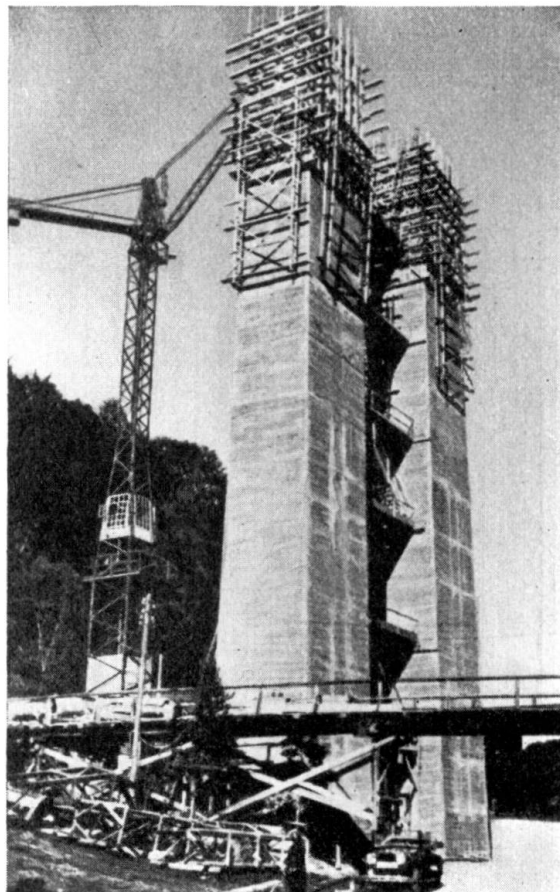


Fig. 7.

Pilier du pont de Mangfall.

Parois de béton armé.

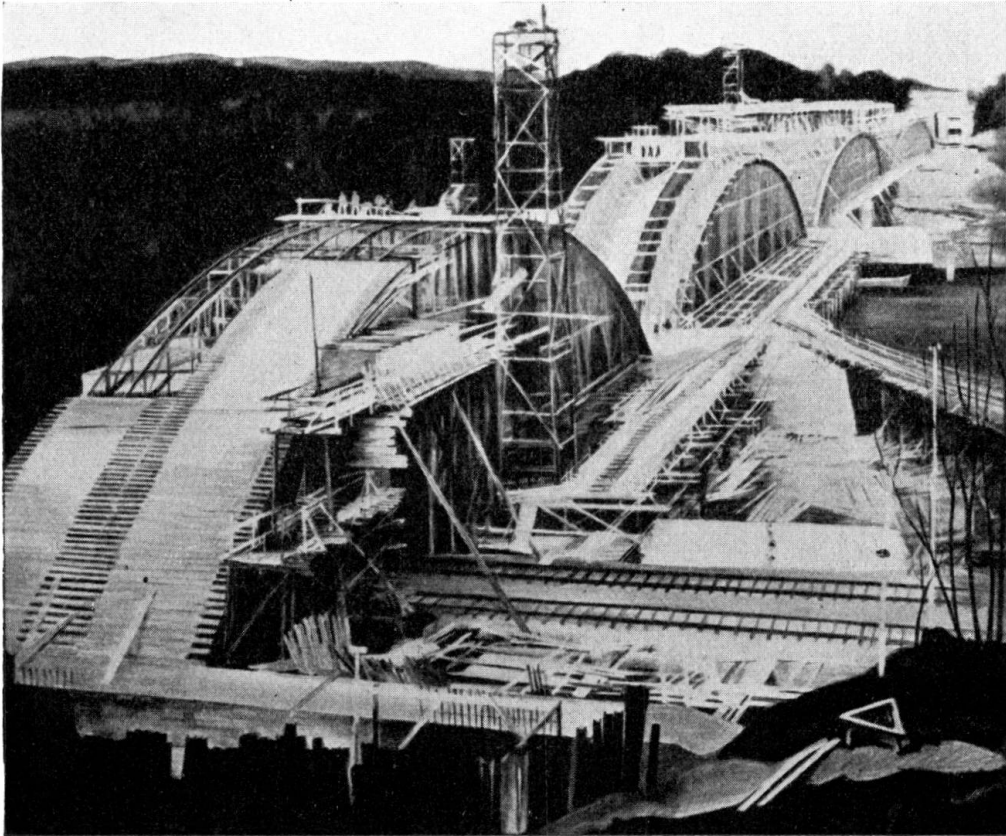


Fig. 8.

Ponts sur le Danube à Leipheim. Autoroute Stuttgart—Munich. 4 arcs de béton armé à trois articulations. Portées: $71 + 81 + 81 + 71$. L'échafaudage suivant un tableau de Protzen.

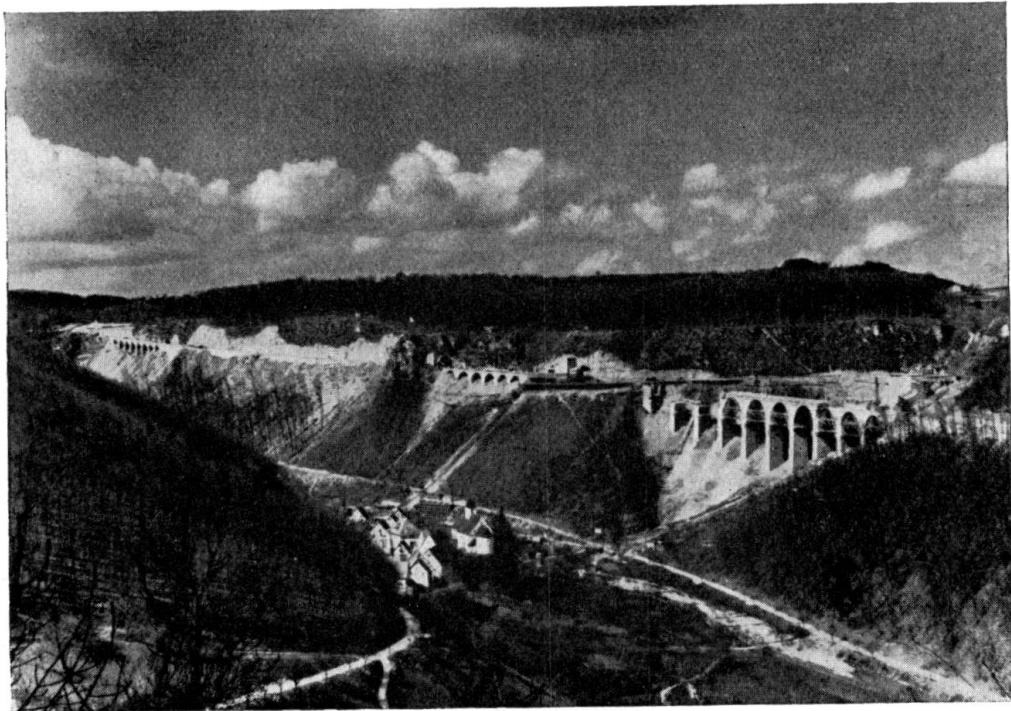
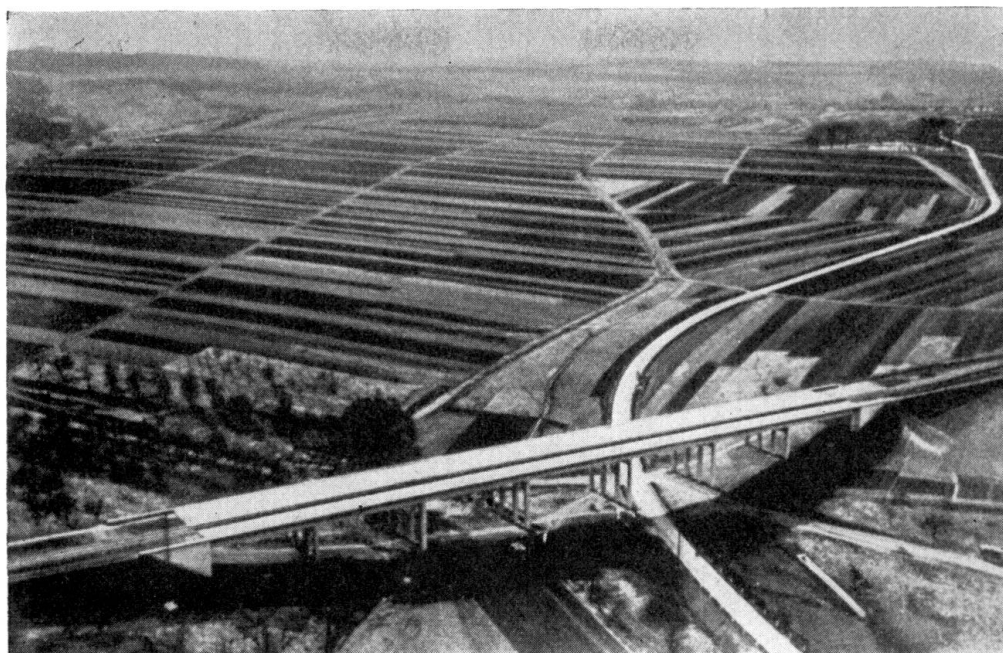


Fig. 9.

Pont de Drachenloch. Autoroute Stuttgart—Ulm. Traversée des Alpes de Souabe. Béton armé. Portées: $9 \times 15,5$. Hauteur au-dessus du terrain 42 m.



Vue aérienne de la Hansa. Mise à disposition par le Ministère de l'Air. No. 2525/38.

Fig. 10.

Viaduc de Denkendorf. Autoroute Stuttgart—Munich.

Béton armé. 7 ouvertures.

Portées: $24,75 + 26,25 + 27,0 + 30,0 + 27,0 + 26,25 + 24,75$.

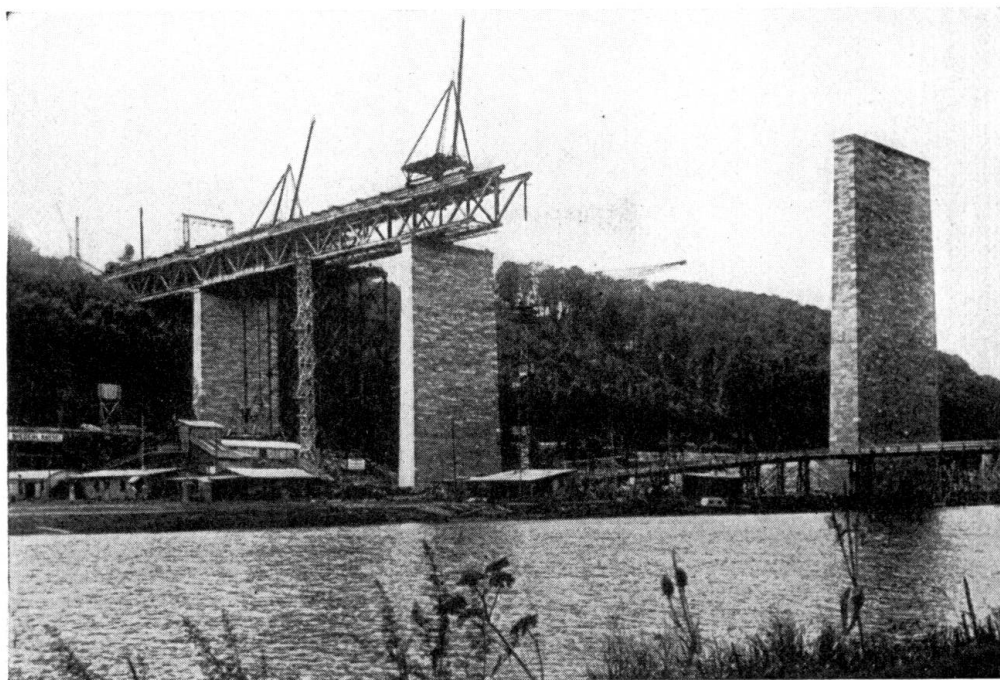


Fig. 11.

Pont de Werra. Autoroute Hannovre—Francfort s/Mein.

5 ouvertures. Portées: $64,0 + 80,0 + 96,0 + 96,0 + 80,0$.

Hauteur 61 m.

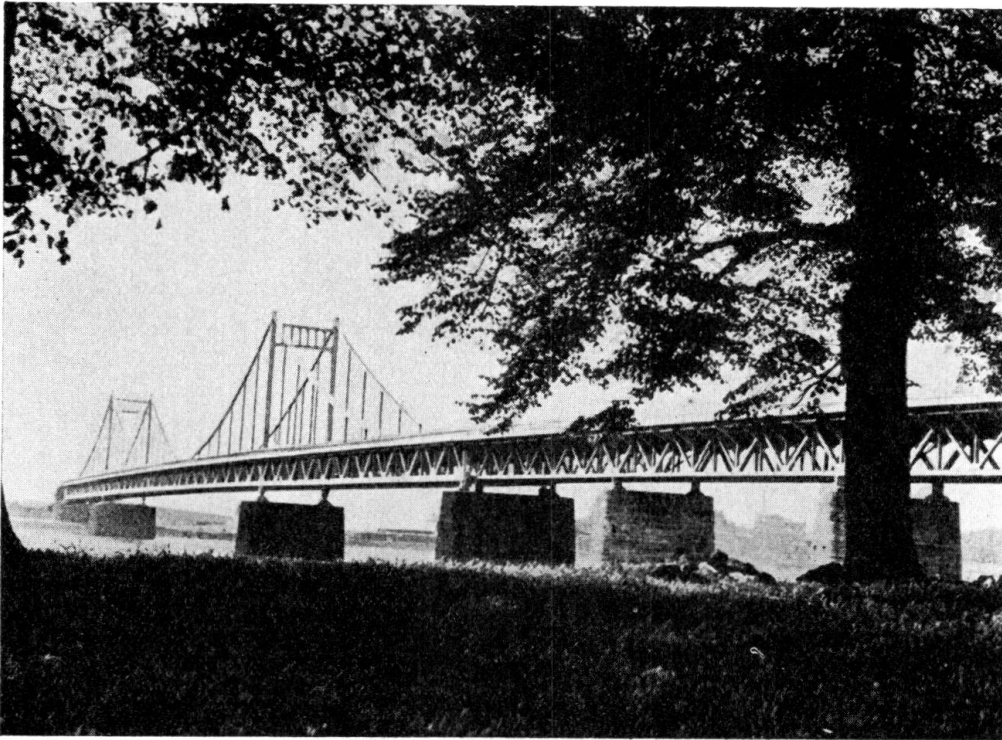


Fig. 12.

Pont Adolf-Hitler sur le Rhin à Crefeld. Portées: 125,0 + 250,0 + 125,0.

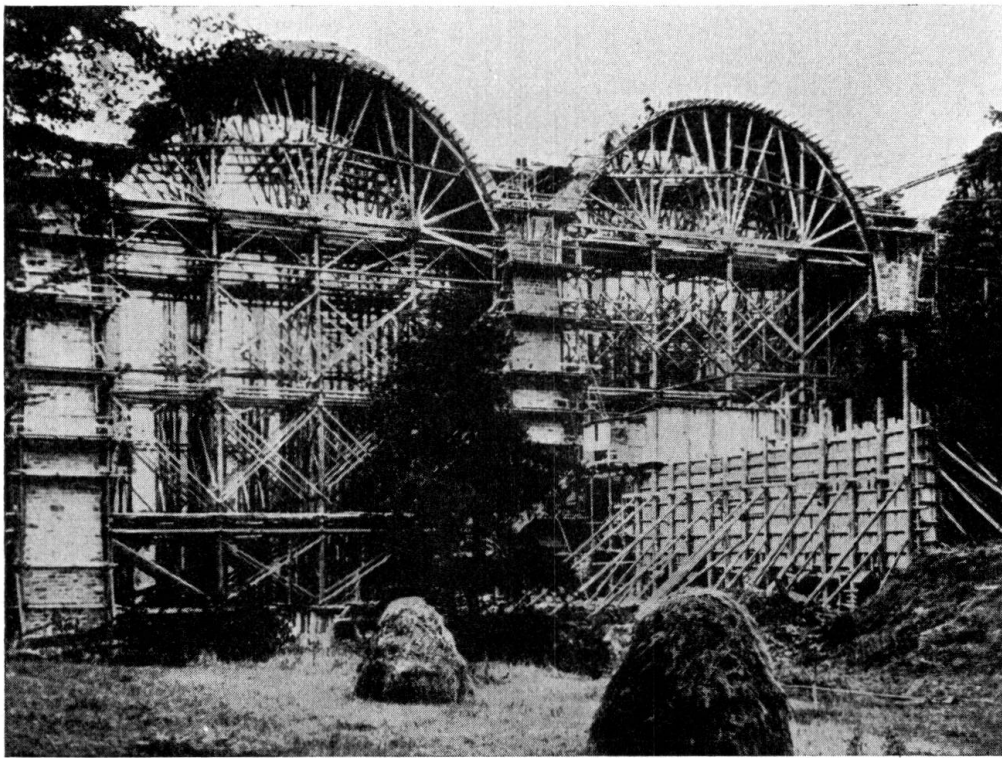


Fig. 13.

Pont de Lambertsmühle. Autoroute Cologne—Wuppertal.
5 ouvertures de 23,56 m chacune.
Arcs en Klinker, piliers de béton, revêtement de grès schisteux.

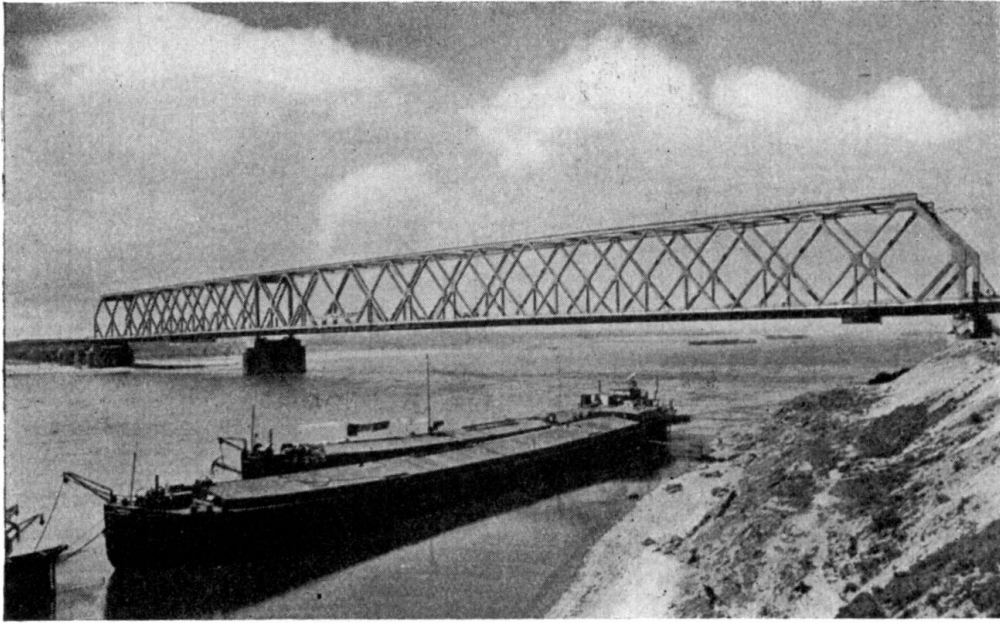


Fig. 14.

Pont Admiral Comte Spee sur le Rhin à Duisbourg—Rheinhausen.
Portées: 153,45 + 255,75.

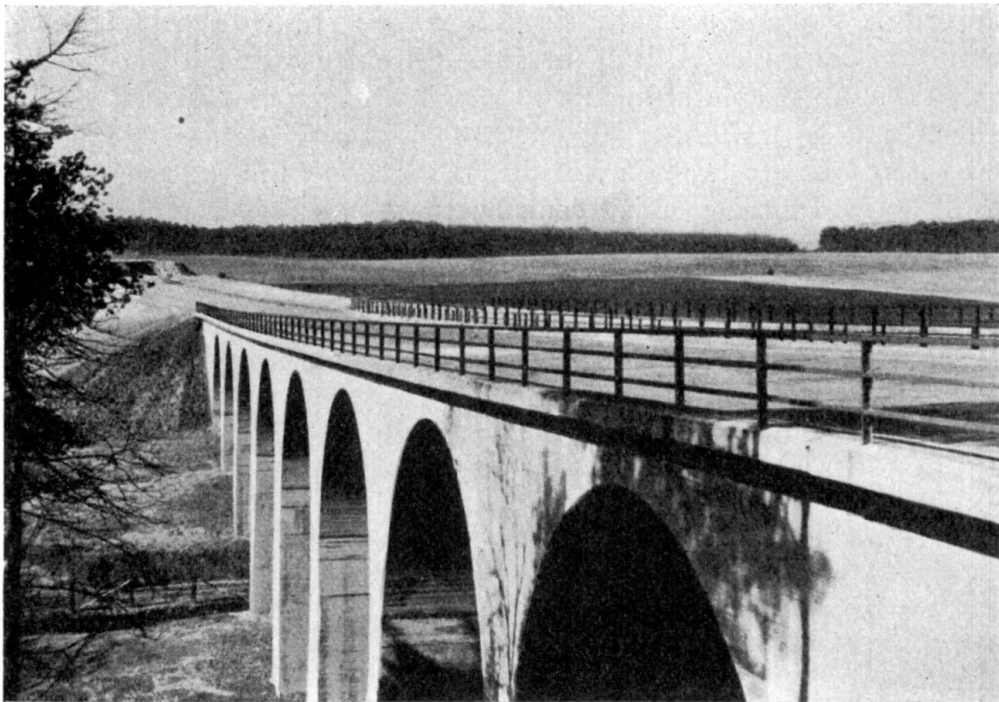


Fig. 15.

Viaduc de Helmstedt. Autoroute Berlin—Hannovre.
8 ouvertures de 12 m chacune. Béton armé.



Fig. 16.

Pont de Magdebourg. Portées: 79,7 + 154,0 + 93,0.

C'est ainsi que, selon la volonté de notre Führer, nos autoroutes, que nous appelons «les routes du Führer», constituent une oeuvre pacifique et constructive, un nouveau réseau de voies de communication destinées aux autos et aux camions, le dernier perfectionnement dans la technique des moyens de locomotion.

Cette oeuvre s'appuie sur la science du monde entier dans les domaines de la construction des routes et des ponts; elle est exécutée grâce à la collaboration inlassable de notre peuple allemand.

En facilitant le trafic, en augmentant la sécurité et en procurant aux voyageurs le maximum de plaisir, ces belles routes du Führer, que les étrangers trouveront à la frontière déjà, contribueront, nous en sommes convaincus, à développer le trafic international et permettront aux peuples de se mieux connaître. Dans le domaine des communications, ces routes apporteront leur contribution au rapprochement toujours plus effectif des peuples.