Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 56 (1930)
Heft: 6

Nachruf: Palaz, Adrien

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: 14.07.2025

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

56e année 22 mars 1930 N° 6

BULLETIN TECHNIQUE
DE LA SUISSE ROMANDE

Réd. : Dr H. Demierre, ing. Paraissant tous les 15 jours

ORGANE DE PUBLICATION DE LA COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN
ORGANE DE L'ASSOCIATION SUISSE D'HYGIÈNE ET DE TECHNIQUE URBAINES
ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

SOMMAIRE : *Ponts de guerre*, par M. A. Buhler, ingénieur, chef de la section des ponts à la Direction générale des Chemins de fer fédéraux (suite). — *Quelques considérations sur les dérivations dites « provisoires »*, par M. Maurice Golaz, ingénieur, Dr ès sciences techniques. — *La « coupure » entre les deux réseaux à voie étroite de l'Oberland bernois.* — Nécrologie : *Adrien Palaz, ingénieur.* (Planche hors texte N° 5.) — Sociétés : *Société vaudoise des ingénieurs et des architectes (section S. I. A.) et A.3 E.2 I. L.* — Bibliographie. — *Service technique suisse de placement.*

ADRIEN PALAZ

L'ami et précieux collaborateur de M. A. Palaz, qui a rédigé la notice biographique paraissant ci-après, sous le titre « Nécrologie », permettra au Bulletin Technique *de s'associer à lui dans l'hommage qu'il rend en termes si heureux à la mémoire de cet éminent ingénieur qui fut un des fondateurs et le premier président de la* Société du Bulletin Technique de la Suisse romande, *à laquelle il voua longtemps une sollicitude très efficace.*

Ponts de guerre,

par A. BUHLER, ingénieur, chef de la section des ponts à la Direction générale des Chemins de fer fédéraux.

(Suite.[1])

III. Systèmes pour la réparation de ponts détruits.

Bien que les Etats militaires européens eussent reconnu dès la guerre franco-allemande de 1870-71 l'importance du matériel de ponts de guerre préparé d'avance et qu'ils en eussent muni leurs armées, ils ne l'avaient pas fait dans une mesure pouvant suffire à peu près aux exigences de la monstrueuse guerre passée. Autrefois déjà, on avait établi, à plusieurs reprises, des ponts de guerre assez grands, je me bornerai à rappeler le pont en bois jeté en dix jours sur le Rhin entre Cologne et Bonn, par César. Dans les temps modernes on a construit un pont sur le Potomac-Creek, pendant la guerre de Sécession, et réparé des viaducs (par exemple près de Jessernik et Holinec de la ligne Prerau-Oderberg) durant la guerre austro-prussienne (1866). Au cours de la guerre franco-allemande (1870-71) les Allemands ont employé pour diverses constructions les poutres en bois système Howe, qu'ils avaient prises aux Français. Un assez grand travail de cette époque est aussi le rétablissement du viaduc de Xertigny près d'Epinal sur la ligne Nancy-Vesoul. Je citerai enfin le viaduc en bois élevé par les Russes sur le Pruth pendant la guerre russo-turque (1877), et divers travaux de ponts durant la guerre sud-africaine (anglo-bœr).

Mais l'importance de tous ces travaux s'efface devant les constructions de ponts de la guerre mondiale où il y eut, notamment, des charges énormes à transporter, comme des tracteurs, tanks, trains de mortiers, etc. Les ponts-routes ont dû satisfaire souvent à des charges d'essieux de 17 tonnes en cas de transport de pièces à longue portée. En général les grands travaux de réparation durent être exécutés par les armées allemandes et autrichiennes qui avaient envahi les pays ennemis. Elles ont admirablement résolu ce problème, les Alliés eux-mêmes le reconnaissent. Mais, après la bataille de la Marne et lors de la retraite des Allemands en 1918, les Français eurent, de leur côté, l'occasion de montrer leur habileté dans la construction des ponts de guerre, art qu'ils cultivaient depuis des dizaines d'années. Le constructeur bien connu, Eiffel, le premier, construisit en 1873, des ponts dits coloniaux, pour la Cochinchine. A ce propos rappelons qu'il existe plusieurs dénominations pour ce genre de ponts :

Nous avons des ponts démontables (zerlegbare Brücken),
» militaires (Militärbrücken),
» improvisés (Notbrücken),
» coloniaux (Kolonialbrücken),
» portatifs (tragbare Brücken),

mais au fond, tous sont identiques, comme résultat de la solution du problème de transporter et de monter aussi rapidement que possible une construction préparée d'avance à un endroit donné.

Je regrette de ne pouvoir examiner ici dans tous leurs détails les divers systèmes de ponts de guerre, extrêmement intéressants d'ailleurs, car l'espace mis à ma disposition fait défaut. Mais pour donner au moins une idée des préparatifs des Etats militaires dans ce domaine je vous fournirai quelques indications générales, en laissant de côté les petits ponts de pionniers et les systèmes des ponts sur bateaux ou pontons pour l'infanterie ainsi que tous les impedimenta correspondants d'une grande

[1] Voir *Bulletin Technique* du 22 février 1930, page 41.