Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 56 (1930)

Heft: 7

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: 15.07.2025

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

56e année 5 avril 1930 N° 7

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). — *Concours d'idées pour un plan d'aménagement d'une partie de la Rive droite de la Ville de Genève et du quartier de l'Ile.* — *L'électrification du « Jura Neuchâtelois »* — Nécrologie : *Elie Mermier.* — *La conservation des matériaux par les procédés Knapen.* — Sociétés : *Société suisse des ingénieurs et des architectes.* — Carnet des concours. — *Service technique suisse de placement.*

Ponts de guerre,

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

(Suite.[1]*)*

d, e) L'*armée italienne* et l'*armée russe* n'avaient pas en propre de systèmes de ponts de guerre. D'après ce que nous savons, elles avaient adopté les types en usage en France et notamment le système Eiffel. En Russie on

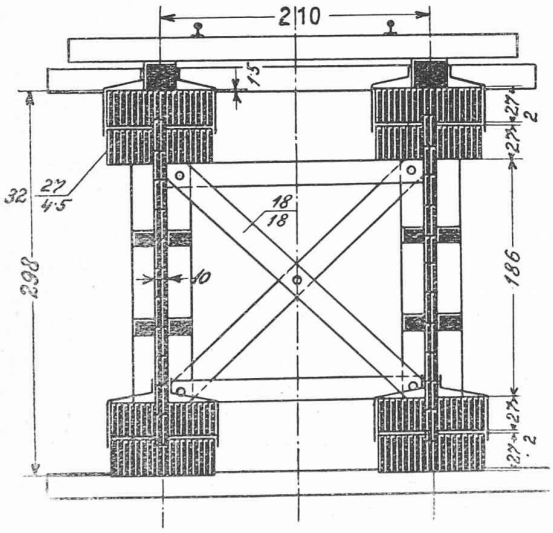

Fig. 20. — *Pont système Lembke.*

l'avait adopté en 1891 ensuite d'un essai avec un pont de 45 m de portée pesant 92 t. Le montage a pu être effectué en 48 heures par 45 ouvriers des chemins de fer et 30 charpentiers sous les ordres de 6 officiers. Les ateliers Putilow ont, durant la guerre, confectionné un autre *système, celui du professeur Patton à Kiew*, mais qui ressemble beaucoup au système Eiffel. Ce nouveau système fut beaucoup employé.

En outre les Russes ont construit beaucoup de ponts en bois qui restent très en vogue dans leur pays. Nous citons notamment le *système Lembke*, qui permet des portées jusqu'à 30 m pour des ponts de chemins de fer. Les poutres principales sont formées de deux séries de planches, se croisant sous un angle de 90° et clouées entre elles. Sur les bords sont souvent fixés des bois équarris, formant membrures (fig. 20).

Pendant les dernières années l'Union des républiques soviétiques russes a poursuivi de près la question des ponts démontables, qui sont très importants dans ce vaste pays.

f) L'*Angleterre*, en revanche, a employé divers systèmes en fer établis spécialement par elle. Mentionnons d'abord :

Le système Inglis pour passerelles et ponts-routes à proximité du front. Il en existe trois types, savoir :

1. *Pour passerelles :* un type triangulaire avec barres en forme de tubes avec 6 cm de diamètre, pesant 50 kg et avec goussets en forme de boîtes. La largeur du pont est 2,45 m et la hauteur des poutres et la longueur des panneaux également. Le poids par panneau est de 230 kg. La résistance de la passerelle est de 6 t pour une portée de 29,5 m, et 3 t pour 37,5 m de portée. En dix minutes on peut monter une passerelle de 23 m de longueur. Ce travail se fait aux abords de l'ouvrage à reconstruire, puis on met la passerelle en place comme un pont tournant (fig. 21).

2. *Pour les routes* il existe *un type léger*, de forme rectangulaire, avec barres en forme de tubes d'un diamètre de 10 cm et d'un poids de 100 kg. Les panneaux ont

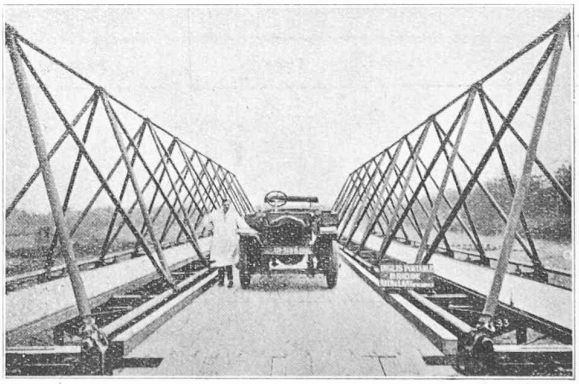

Fig. 21. — *Pont système Inglis*, composé de deux passerelles et d'un tablier intercalé.

[1] Voir *Bulletin Technique* du 22 mars 1930, page 65.