

REVUE MENSUELLE - MARS 1931



# ARCHITECTURE D'AUJOURD'HUI



# L'ESTHÉTIQUE DES PONTS

Le *Moniteur des Travaux Publics* vient de publier un numéro spécial de grand luxe traitant de l'Esthétique des Ponts, dont la rédaction a été confiée à M. Jacques Pilpoul, ingénieur des Arts et Manufactures.

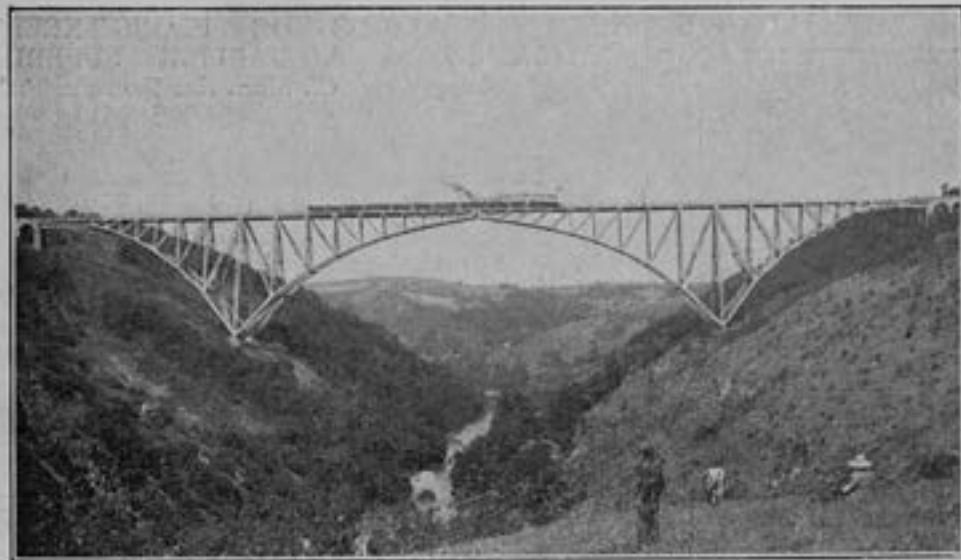
M. Arnaud, professeur à l'École Centrale et à l'École des Beaux-Arts, au cours d'une préface d'un puissant intérêt, a analysé les raisons profondes du sentiment du Beau et étudié avec une rare précision la collaboration des architectes et des ingénieurs, sujet qui fait d'ailleurs l'objet d'un chapitre important de ce numéro spécial qui constitue un effort considérable de documentation. Il comporte 134 pages in-quarto raisin illustrées de 250 photographies de ponts.

Dans chaque chapitre consacré à un matériau différent, on a essayé, par l'analyse des ouvrages les plus marquants, de déterminer les possibilités esthétiques de ce matériau, d'en déduire des règles pratiques de composition qui seront de la plus grande utilité pour les architectes et pour les ingénieurs. On a, au surplus, essayé de déterminer avec l'élégissement des structures et l'augmentation des portées, les lois qui président à l'évolution esthétique des ponts.

Or, l'Esthétique des Ponts n'avait encore fait l'objet d'aucune étude d'ensemble. Seul un rapport de M. Hartmann, professeur des ponts à l'École polytechnique de Vienne (Autriche) avait attiré l'attention sur cette question.

Le numéro spécial du *Moniteur des Travaux publics*, véritable traité de l'Esthétique des Ponts, apporte une utile contribution aux ingénieurs qui dressent les programmes, aux constructeurs qui imaginent des solutions toujours plus audacieuses; aux architectes qui collaborent à ces solutions, aux jurys qui jugent les projets.

Présenté avec un rare souci de clarté, ce numéro spécial sera lu également avec plaisir par les non techniciens qui ont le souci de la beauté des sites.



VIADUC MÉTALLIQUE du VIAUR (OUVERTURE DE LA TRAVÉE CENTRALE: 220 m.)

Cl. Mon. des Trav. Publics Photo Service Cinématographique d'Indo-Chine

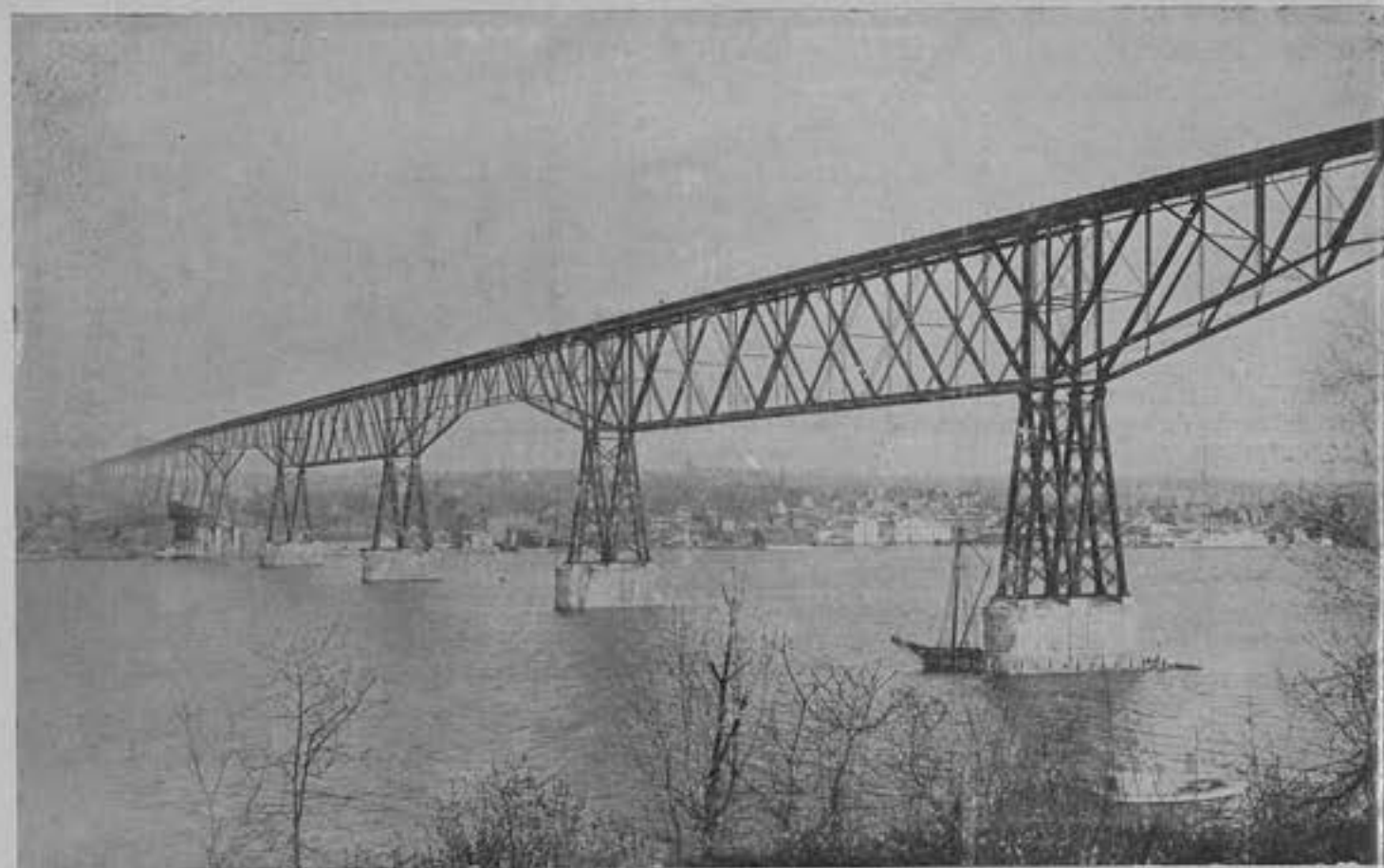


PONT-FRONTIÈRE ENTRE MONCAY ET TONG-HING (HAL-NINH, INDO-CHINE)

Cl. Mon. des Travaux Publics Photo Société de Construction des Batignolles



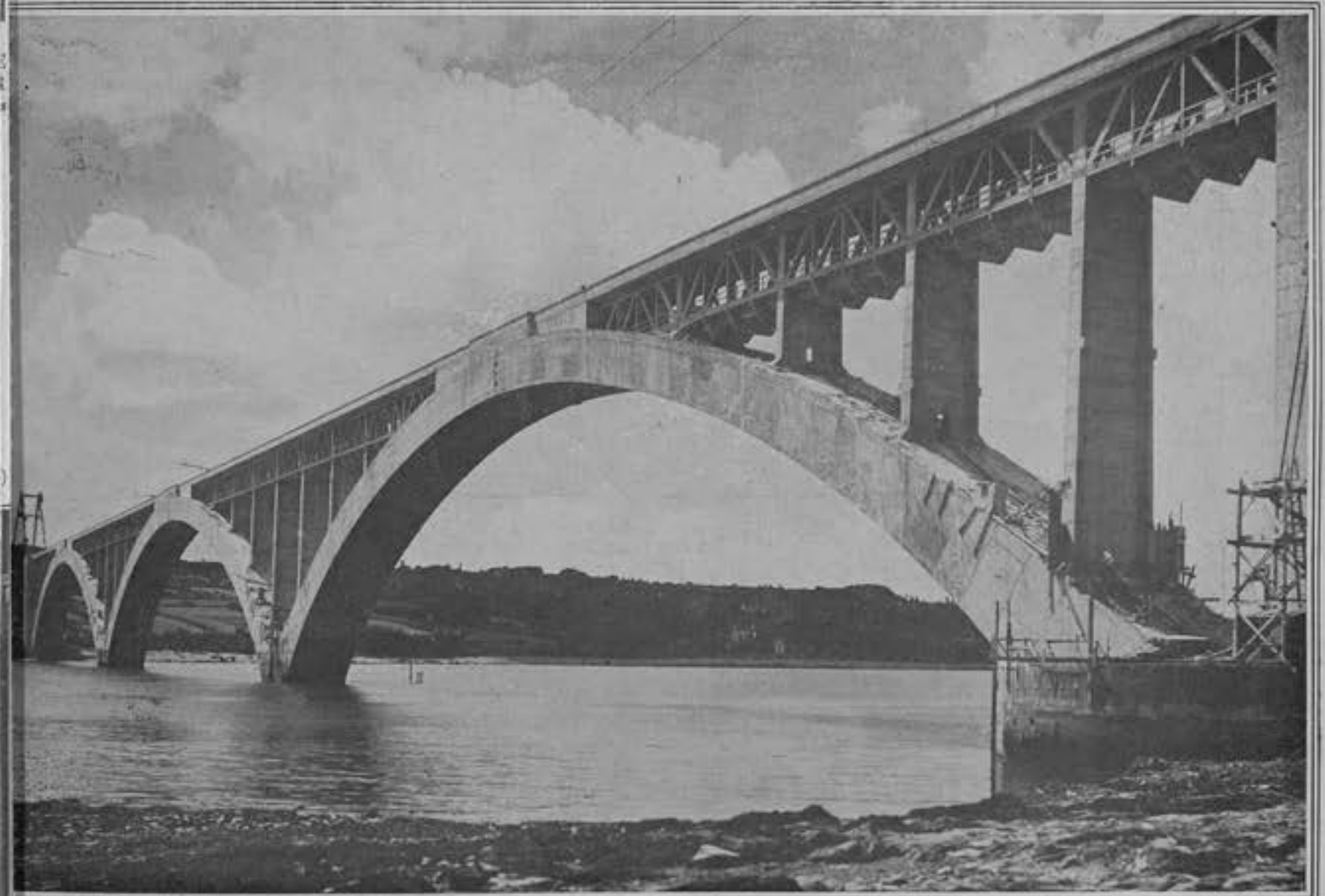




PONT SUR LA SEINE A SAINT-PIERRE DU VAUVRAY  
RÉALISÉ PAR LA SOCIÉTÉ ANONYME DES ENTREPRISES  
LIMOUSIN (PROCÉDÉS FREYSSINET)

*Cl. Moniteur des Travaux Publics*

LE PONT DE PLOUGASTEL (OU PONT ALBERT LOUPPE) SUR L'ELORN (FRANCE) RÉALISÉ  
PAR LA SOCIÉTÉ ANONYME DES ENTREPRISES LIMOUSIN (PROCÉDÉS FREYSSINET)



PONT MÉTALLIQUE DE PLOUGH-KEEPSEE  
(ÉTATS-UNIS) — A TABLIER SUPÉRIEUR  
*Cl. Mon. des Travaux Publics*



PONT EN BÉTON ARMÉ DE DEJE EN SUÈDE (1929) TROIS TRAVÉES  
DE 72 m.  
*Photo Christianiet Nielsen*



PONT EN BÉTON ARMÉ SUR L'OISE A CONFLANS-FIN-D'OISE  
*Cl. Mon. des Travaux Publics* *Photo Boussiron*

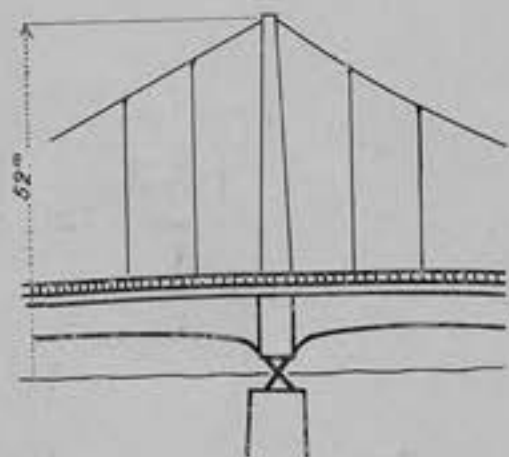
PONT DE CARAMICO (ITALIE)



*Photo « La Science et la Vie »*

*Cliché « Je sais tout »*

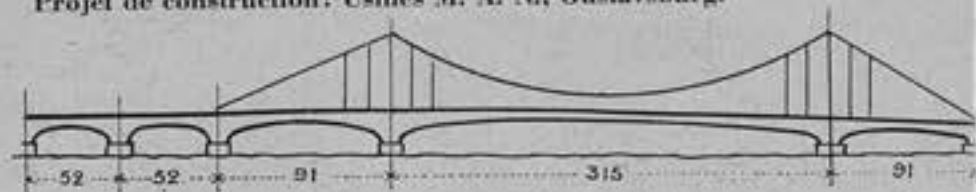




PONT SUSPENDU DE COLOGNE-MUEHLHEIM

# LE PONT SUSPENDU DE COLOGNE-MUEHLHEIM

Arch. Prof. Adolf Abel, Munich, avec collaboration du Oberbaurat Woltmann, Cologne.  
 Exécution: Société Harcourt A. G., Duisburg.  
 Vereinigte Stahlwerke, Dortmund.  
 Projet de construction: Usines M. A. N., Gustavsburg.



Ce qui est surtout remarquable dans le nouveau pont de Cologne, c'est le fait, que ce sont en premier lieu des raisons d'esthétique, comme le respect pour la célèbre silhouette de la cité de Cologne, qui ont déterminé sa forme. Dans un concours ouvert en 1928 entre les architectes allemands, c'est un projet de pont en arc de Peter Behrens, qui a obtenu le premier prix.

En regardant les reproductions, on peut se rendre compte, que le pont d'Adolf Abel, qui vient d'être terminé, répond, par sa construction svelte, aux exigences de la situation.

La voie pour les piétons est suspendue aux poutres laminées principales (hauteur de 6 m.), qui portent la chaussée. La chaussée elle-même est surmontée par ces poutres, qui forment ainsi les parapets contre les voies des piétons. Par cette disposition habile, la vue libre sur la rivière et la cité n'est nulle part encombrée par des pièces de construction. Les câbles de suspension ne portent qu'entre les deux pylônes. Ils forment donc une ligne rectiligne aux extrémités, courbée au milieu, qui donne à la silhouette du pont une note très caractéristique. Les ancrages de ces câbles se trouvent dans les piliers de culée, dont la forme très simple souligne heureusement la ligne légère et pleine de tension du pont.

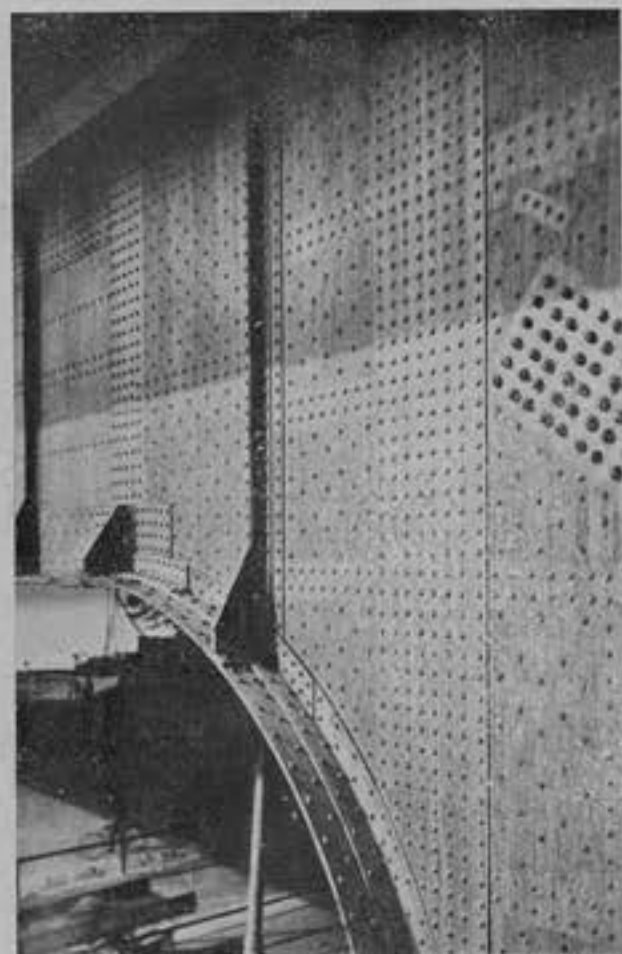
Quelques cotes:

Longueur: 497 mètres;

Longueur entre pylônes: 315 mètres;

Hauteur des pylônes: 52 mètres.

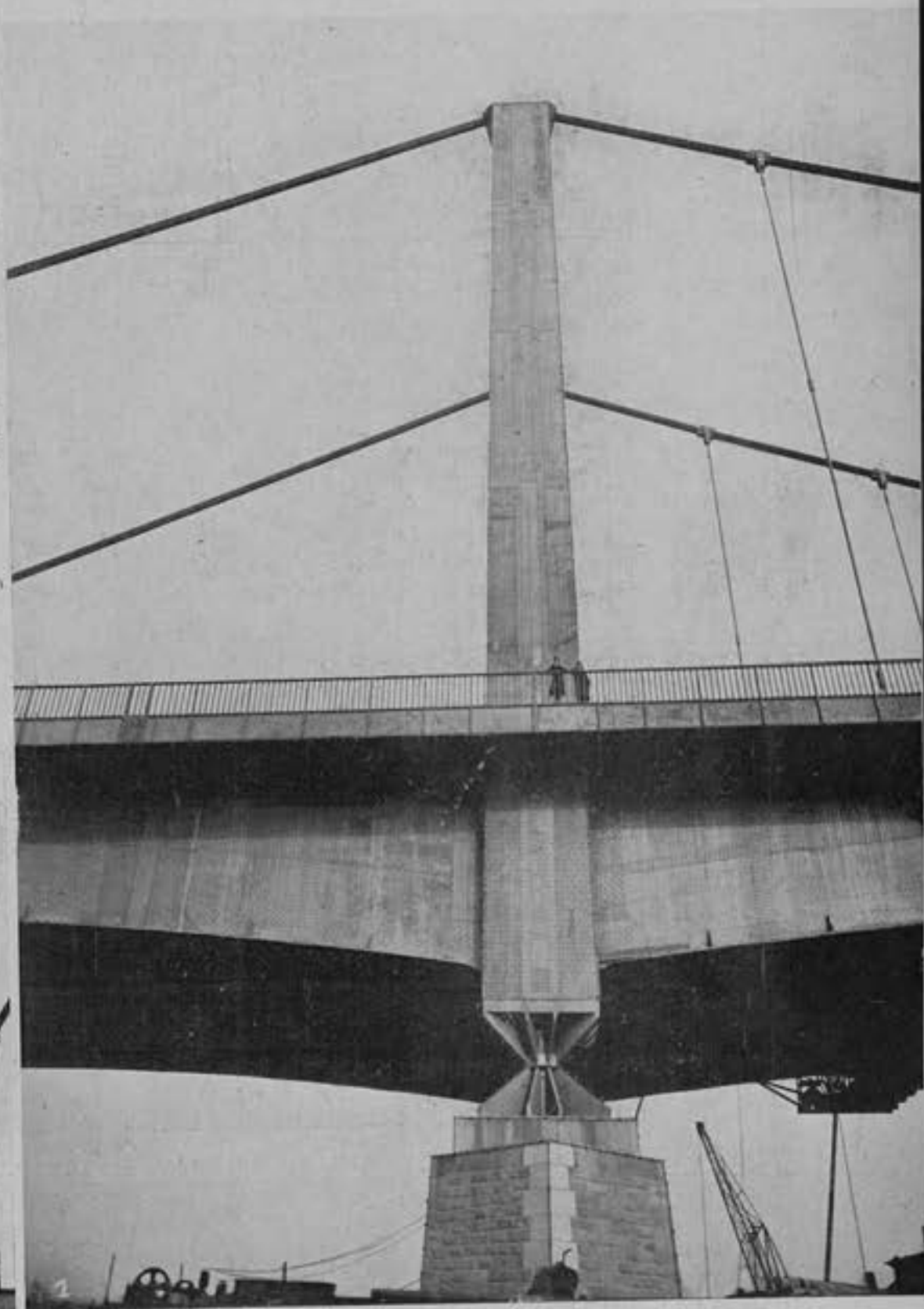
(Traduction libre d'après les *Wasmuths Monatshefte*, Décembre 1930).  
 POSENER, Berlin.



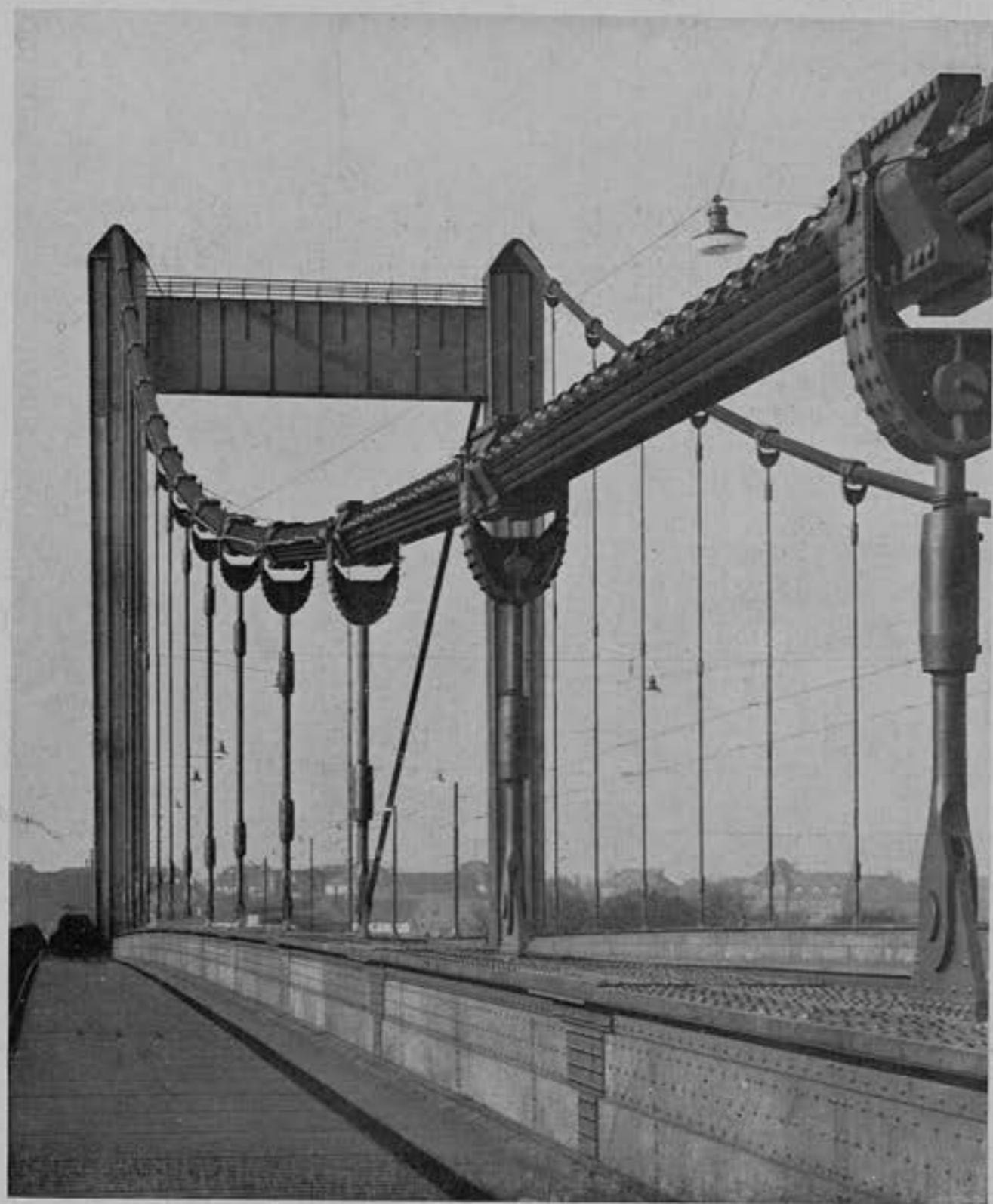
VUE DE DÉTAIL D'UN ASSEMBLAGE



On voit les poutres principales qui supportent la chaussée et forment des parapets



PONT SUSPENDU DE COLOGNE-MUEHLHEIM



ORGANES DE SUSPENSION. ARCH. PROF. ADOLF ABEL. MUNICH

PONT SUSPENDU DE COLOGNE-MUEHLHEIM



VUE PERSPECTIVE. ARCHITECTE: PROF. ADOLF ABEL. MUNICH