

métallique ont été déterminées de manière que la compression ou la tension maximum n'excède pas $7^k,50$ par millimètre carré, sous une charge d'épreuve de 400 kilogrammes par mètre carré. L'épreuve sera, en outre, faite par le passage de plusieurs voitures à deux essieux distants de $3^m,80$, chargées à raison de 11.760 kilogrammes par essieu.

La voie charretière a $11^m,05$ de largeur, et est bordée de deux trottoirs de $2^m,65$, en sorte que la largeur entre garde-corps est de $16^m,75$. Les trottoirs sont supportés en partie par des consoles saillantes d'environ $1^m,50$.

La voie du pont est entièrement en bois. La chaussée pour voitures repose sur des tôles-boucliers qui couvrent les intervalles entre les fermes. Elle est formée d'une couche de béton ayant de 8 à 10 centimètres d'épaisseur au-dessus des longerons des fermes. Cette couche de béton est recouverte d'un plancher en sapin de 3 centimètres d'épaisseur, sur lequel sont posés des pavés, également en sapin, de 15 centimètres d'épaisseur, jointoyés en bitume. Cette chaussée n'a ainsi qu'une épaisseur totale de 26 à 28 centimètres. Les trottoirs sont formés de madriers transversaux en chêne de 8 centimètres d'épaisseur. Bien qu'on prévoie une circulation très-active sur le pont, le pavage en bois est considéré comme devant être d'un très-bon usage, d'après l'expérience faite sur le beau pont suspendu qui relie les villes de Pesth et de Bude, ainsi que sur l'une des rues les plus fréquentées de la ville.

La construction du pont de l'île Marguerite a été mise au concours par le Gouvernement hongrois, et c'est le projet de la Société des Batignolles, rédigé par M. Fouquet, son ingénieur en chef, qui a obtenu la préférence. La Société s'est chargée de l'exécution de tous les travaux, fondations comprises, moyennant un prix à forfait de 4,200,000 florins autrichiens, payables moitié en or et moitié en papier. Le change du papier étant moyennement de 10 p. 0/0, cette dépense équivaut à environ 9,975,000 francs en or. Ce chiffre, où les arches métalliques et le tablier sont comptés pour environ 4,400,000 francs, ne comprend d'ailleurs pas les frais des sculptures et des fontes d'ornementation.

A la fin du mois d'août 1873, les fondations touchaient à leur fin. Le pont doit être livré à la circulation le 31 décembre 1874.

Cette œuvre grandiose, si elle avait été terminée au moment de l'Exposition, eût mérité d'être placée au premier rang de tous les ponts et viaducs qui ont figuré à cette Exposition. Elle présente un caractère monumental par ses belles proportions, et témoigne d'autant de hardiesse dans la conception du projet que d'habileté dans l'exécution.

Il n'y a du reste aucune crainte à avoir pour la stabilité de ces grandes