

celle de 80 mètres et de 9^m.36 dans celle de 150 mètres. Ces largeurs permettront d'établir plus tard deux voies.

Les poutres de toutes les travées sont discontinues au-dessus des piles.

Celles des travées de 57 mètres et de 80 mètres ont leurs longerons supérieurs horizontaux et une hauteur de 8 mètres. Les tirants obliques rencontrent, entre leurs extrémités, un seul montant intermédiaire. Dans la partie centrale, ces tirants se croisent dans cinq compartiments sur le longeron inférieur, et dans trois compartiments sur le longeron supérieur.

Dans la grande travée de 150 mètres, les poutres ont la forme parabolique, avec 8 mètres de hauteur aux extrémités et 20 mètres au milieu. Les montants sont en tôle pleine, et leur espacement, qui va en diminuant vers les extrémités des poutres, est d'environ 4 mètres. Chaque tirant oblique s'étend sur trois compartiments, c'est-à-dire qu'il croise deux montants intermédiaires entre ses points d'attache aux longerons. Dans la partie centrale, les tirants inclinés en sens contraire se croisent dans l'étendue de dix compartiments sur le longeron inférieur et de six compartiments sur le longeron supérieur. Les tirants sont fortement rivés aux deux longerons; mais, à leur rencontre avec les montants, il n'y a pas de liaison rigide. On a allongé les trous des rivets, afin que la tension des tirants puisse se transmettre librement entre leurs extrémités.

Le contreventement supérieur dans les travées de 57 mètres et 80 mètres est constitué par des traverses en treillis fixées aux montants par de larges goussets et par des croix de Saint-André. Dans la grande travée, il y a deux séries de traverses de contreventement en treillis, la première à la hauteur constante de 8 mètres, la seconde suivant la courbure des longerons supérieurs. Dans la partie centrale du pont, la distance entre les deux traverses correspondant au même couple de montants eût été trop grande, et l'on a intercalé une troisième traverse pleine, et relié le tout par deux croix de Saint-André.

Toutes les poutres, même celles de la grande travée, s'appuient, à chaque bout, sur un axe en acier, formant charnière au-dessus d'un bouclier auquel des rouleaux de friction placés en dessous donnent le jeu nécessaire aux effets des variations de température. Ce système a un avantage incontestable, celui de répartir également les pressions sur les plaques d'appui et sur les maçonneries, et l'expérience faite au pont de Kuilenbourg prouve qu'il est susceptible d'être appliqué aux plus grandes poutres. Cependant, comme il est plus coûteux que le système ordinaire des simples rouleaux de friction, celui-ci continuera probablement d'être préféré en général. Il a également fait ses preuves, et, lorsqu'on ne donne au chariot