

# マイヤール考

中 東 達 男

## 序

ロベール マイヤール [Robert Maillart] は 1872 年スイスの首都ベルンで生まれ、構造技術者の資格を得た後、新しい構造材料として当時スイスでも使用され始めた鉄筋コンクリートの可能性に魅せられ、独立した彼の名の下に、29 才から 68 才で逝去するまでの間に 35 以上の鉄筋コンクリート橋を創りあげている。これらの内サルギナトベル橋は、無駄と思われる部分を徹底的に排除し理に叶った軽量化とコストの低減をはかる思想が近代的な美と融合し環境とも調和して、近代建築物・構造物の源流の一つとして世界的に有名である。(彼は建築の構造設計においても、柱・梁・床・のフレーム構造から無梁版構造への変換を試み成功している)

しかしながら、彼の代表作であるサルギナトベル橋の完成は 58 才、シュヴァンドバツハ橋は 61 才の時であり、マイヤール創造の最盛期は 50 才代初期から 60 才台初期までのほぼ 10 年間と作品から判断され、以降晩年の 5~6 年間は、140m 級の大スパン橋の計画はあるが、実現したものはありふれた構造形態の短スパン橋及び最盛期の改良?型で美的には劣ると映る作品数点のみとなっている。

また、マイヤールに関する文献の内には『彼の橋を毛嫌いする人々…』との文章を散見するため、当時の一部の土木技術者あるいは橋梁関係者の間で、芳しくない評価があったようである。最近でも、『ギーデオン(時間・空間・建築、Sigfried Giedion)らの紹介により単なる技術者ではなく芸術家の一人に数えられかねない風潮もあるが…』との文章も見受けられる。

芸術家の論議はともかく、ここでは彼の作品集をリストにして分析し、ほぼ 70 才に達する老いた橋を視察した残像と共に、マイヤール晩年の想いを考察する。

## 1 マイヤールの橋の構造形態

マイヤールが鉄筋コンクリート橋の構造に信念を持ち、完成の域に達せしめた構造の形式は、版アーチを主体とした二種類がある。ここではこの二つが完成に至るまでのプロトタイプと見られるものと、全く別形式のものに加え、4 つの形態に分類して考察を進める。

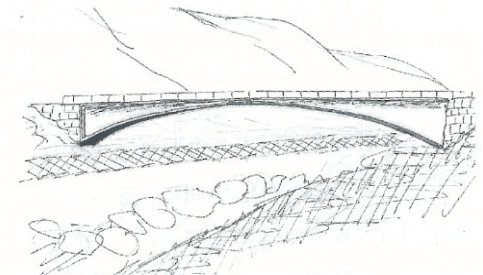
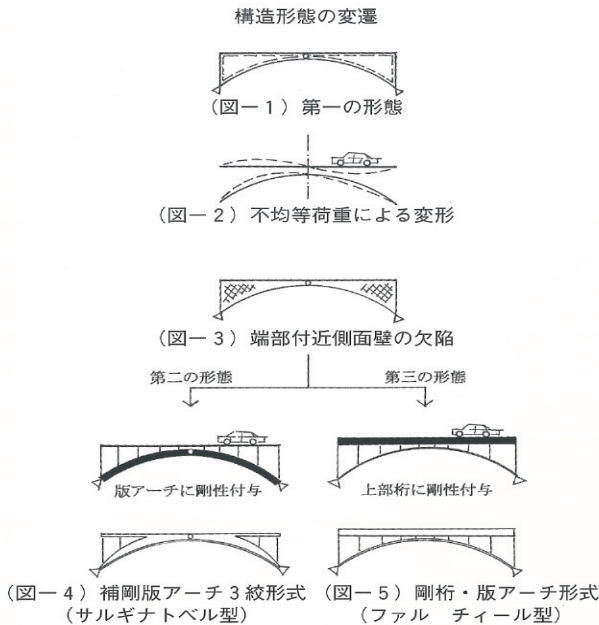
### 第一の形態 模索型・プロトタイプ (図-1)

作品の初期に見られるもので、橋側面の輪郭は上面が水平で下面がアーチである。断面は上下と両側面コンクリート版とで囲まれた □ 形断面である。構造の形式は、橋両端下部のピン支点と橋中央部にピン節点を持つ静定の 3 絞アーチである。橋両端部は剛接支持とはならないので、力の流れに対して下面の版アーチが主体となり、側壁がこれを補剛する形で抵抗要素となる。又橋特有の移動荷重(車等重量の大きい物体が移動して不均等な荷重となる)による変形(図-2)に対しても、版アーチのみでは変形が大きいため、剛性の高い側面壁版を一体とすることが必要となる。マイヤールはこの段階で側面壁版の欠陥(図-3)等、いろいろのことを経験し以下に述べる第二・第三の形態に発展させたものと考えられる。

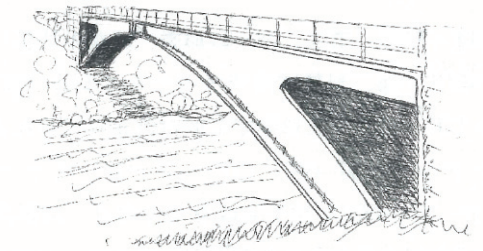
## 第二の形態 補剛版アーチ 3 絞形式 (図-4)

サルギナトベル型。橋全体の外郭は第一の形態に同じ。橋中央部分は箱形断面、端部では第一の形態の側

アーチ梁等、版ではなく主として矩形断面材を用いる。



(図-6) イン橋



(図-7) タバサナ橋

壁部分を一部切り欠いた状態で、断面は底部の版アーチに両側壁がウェブとして立ち上がり  $\perp$  型となる。荷重を受ける上面床は、橋に直角方向の壁を一定間隔に降してアーチに荷重を伝える。構造主体は版アーチであるが、移動荷重に対する剛性は版アーチから立ち上がるウェブが受け持つ。橋中央ではウェブ剛性が低いため、ここにヒンジを設けて静定の 3 絞アーチ形式としている。

## 第三の形態 剛桁・版アーチ形式 (図-5)

ファル チェール方式。橋全体の外郭は第一の形態に同じ。但し側壁が全く無く、主構造は底部版アーチであり、荷重は全てこの版アーチが受け持つ。直接荷重を受ける上面床は、第二の形態と同じく橋軸に直角方向の壁を一定間隔にアーチまで降ろして荷重を伝える。不均等荷重に対しては上部床版を、両側の手摺兼用の立ち上がり壁とを一体とした  $\perp$  型断面として剛性を与え、これに対峙する。

## 第四の形態 フレーム形式

主架構は骨組み構造で、単純梁 又は連続梁 或いは

## 2 橋の構造形態の変遷とマイヤールの理念

### 30 才~50 才 第一の形態 “模索の時代”

この段階からマイヤールは、信頼し得る橋の構造はアーチ、と考えていたようである。この時代に創った 8 橋の内、6 橋がアーチを用いている。内 4 橋ある模索型は、第二及び第三形態何れにも発展出来る要素を持っていて、橋ナンバー NO1 (図-6)、2 [(表-1) 参照、橋ナンバーは、筆者がこの分析のため独自につけたもの] を設計後、第二形態のサルギナトベル初期型の NO3 タバサナ橋 (図-7) を創っている。この変遷は (図-3) に示すような、第一形態の橋両端部の側壁のクラック等の欠陥について、応力の流れの解析が困難であり寧ろこの部分を除去して力の流れを明快にすることで一石二鳥の効果を得ている。

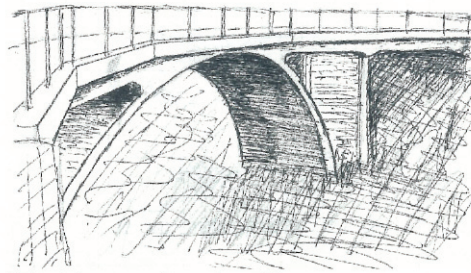
また、この形態から欠陥問題のある側壁を完全に除いて、上面床に剛性を持たせた第三形態の NO9 ツィッケンバッハ橋 (図-8) 更に NO10 ファル チェール橋 (図-12) へと進展させている。尤もこの前に版アーチ形式の NO4 アーレブルグ橋 (図-9) を完成

させているが、ここでは上面床の剛性は無く、移動荷重による非対称の変形を版アーチのみに対応しているため非常に厚いアーチ（厚さ1メートル）となり、仮設工事や材料費に多くを費やし痛い思いをしたと思われ、これも第三形態の熟成への貴重な踏み台になったと考えられる。

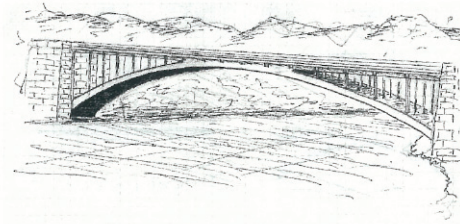
何れにしてもこの時代の20年間に、数は少ないが主に第一形態を創って模索することにより、欠陥や材・工両面に亘るコストの学習等、数々の貴重な体験を得たものと推定される。

### 50才~60才 第二、第三の形態“開花の時代”

この時代、第二形態ではサルギナトベル橋（図-10）を含めて計3橋、第三形態でも彼の代表作とされるシュヴァンドバッハ橋（図-11）・ファルチール橋（図-12）を含めて9橋を完成させており、計画案2橋を含めると15を数えることが出来、マイヤールはこの時期充実した日々を送ったと思われる。この15



(図-8) ツィッケンバッハ橋

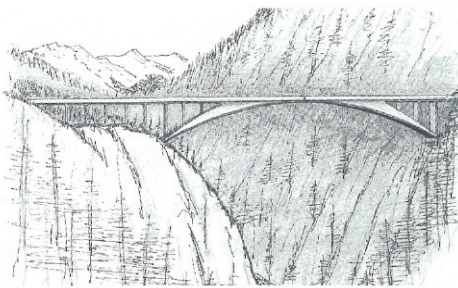


(図-9) アーレブルグ橋

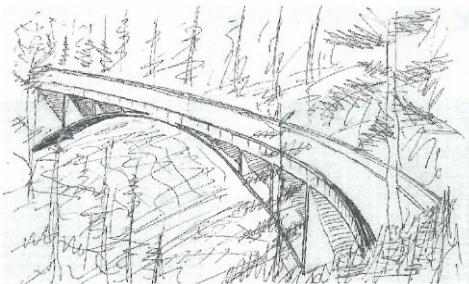
NO	年次	橋名	第一の形態	第二の形態	第三の形態	第四の形態	特長
1	1901	Inn-Brücke	Box三絞アーチ	WT三絞アーチ	版アーチ	フレーム	全Box断面 三絞アーチ(サルギナトベル型の原点か?)
2	1904	Thur-Brücke	L=30m, B=4m	L=39m, B=3.6m			同上 2連橋
3	1905	Rhein-Brücke bei Tavasana		L=51m, B=3.2m			Box-WT(サルギナトベル型プロトタイプ)山崩れで崩壊
4	1912	Aare-Brücke bei Aarburg			L=68m, B=5m		ファルチール型の原点か? 厚いアーチで全荷重負担
5	1913	Muota-Brücke				L=36m, B=3.2m	橋外へ重り持つ片型持ち梁型で橋中央に小梁のゲルバー型、箱断面
6	1920	Arve-Brücke bei Marignier				L=21.5m, B=7.6m	矩形断面の線材アーチ。3連橋
7	1924	Schröblich-Brücke	L=28.9m, B=3m				ファルチール型への通過点か? 側壁がつきBox断面
8	1924	Fliengibach-Brücke	L=38.7m, B=4m				同上
9	1924	Ziggenbach-Brücke			L=23m, B=7m		ファルチール型の簡易型。アーチ上の縦壁なし(短スパン)
10	1925	Val Tschiel-Brücke			L=42.2m, B=3m		ファルチール型。移動荷重によるアーチの歪を上剛桁で抑制
11	1930	Salginatobel-Brücke		L=90m, B=3.5m			サルギナトベル型。優美な形態と環境との調和で世界的に有名な橋
12	1930	Landquart-Brücke			L=30m, B=6m		ファルチール型カーブ橋(レーデツィシュ鉄道橋)
13	1931	Spitarbrücke über die Engeltigen			L=30m, B=7m		ファルチール型
14	1931	Ladholz-Brücke			L=26m, B=2m		岸に斜め架橋のため、縦に分割履行した2並列アーチ
15	1931	Hombach-Brücke			L=21m, B=5m		ファルチール型
16	1931	Steg über das Triftwasser I.				L=20m, B=1.6m	T型断面、直線の単純梁
17	1932	Traubach-Brücke			L=40m, B=4m		ファルチール型
18	1932	Bohlbach-Brücke			L=14.4m, B=1.5m		ファルチール型。カーブ橋。
19	1932	Rotzgraben-Brücke		L=82m, B=3.6m			サルギナトベル型(殆ど類似しているがアーチがやや浅い)
20	1932	[Tessin-Brücke]			L=71m, B=5.5m		(計画案)ファルチール型だが上スラブに梁あり
21	1932	[Brücke über die Gorges]			L=100m, B=4.5m		(計画案)上記型で計画。但し実施は線材アーチでA. Sarasin
22	1933	Schwandbach-Brücke			L=37.4m, B=4.9m		ファルチール型。カーブ橋で、このタイプの彼の代表作とされる
23	1933	Thur-Brücke bei Felsegg		L=72m, B=9.5m			サルギナ型の2並列(型枠2回転の低コスト型)で、縦壁数が少ない
24	1934	Aare-Brücke in Innertkirchen				L=30m, B=7.2m	上スラブと側木の矩形断面梁の3絞アーチ
25	1934	Futzgängersteg über die Tötz				L=98m, B=2m	ファルチール型であるが、上スラブも縦いアーチの歩道橋
26	1935	[Rhein-Brücke in Schaffhausen]			L=140m, B=11.6m		(計画案)サルギナトベル型
27	1935	Eisenbahnbrücke über die Birs				L=221.6m, B=4m	3連ラーメン橋
28	1935	[Eisenbahnbrücke über die Aare in Bern]			L=132m, B=17.5m		(計画案)サルギナ型Box断面の長大橋
29	1936	Twannbach Brücke	L=28.2m, B=1.2m				Box断面3絞。NO1橋と同構造? 何故今この型?
30	1936	Aare-Brücke bei Vessy-Genf		L=56m, B=9.8m			外に下版が引出改良型Box-U断面、縦3並列(型枠3回転)、鼓型支壁
31	36-54	[Aare-Brücke in Lancy]			L=50m, B=16m		(計画案)離れた2並列版アーチ、L.Meissnerが類似案で実施
32	1936	[Tessin-Steg in Somoio]				L=48.5, B=2.4m	(計画案)線材アーチの吊り桁。6連
33	1937	[Brücke über die Tara]			L=115m, B=4.6m		(計画案)ファルチール型
34	1937	Grundlachwand-Brücke				L=30m, B=7.6m	直線跳出単純梁
35	1937	[Marchgraben Brücke]				L=10.6, B=9.4m	直交方向支壁上の線形連続梁(カーブ橋)実施設計はE.Stettler
36	1938	Überführung der Weizensteinstrasse				L=37m, B=12m	直線跳出ラーメン橋
37	1939	Überführung der Artendorf				L=21m, B=5m	直線跳出梁。面漆さによって代表的なマイヤールの晩年作とされる
38	1940	Brücke über die Simme bei Laubegg				L=20.4m, B=5m	WT直線の単純梁
39	1940	Brücke über die Simme in Garstätt		L=32m, B=7.9m			改良サルギナ型Box断面、3絞直線形、縦壁なし。2並列(斜橋)
40	1940	Stratenüberführung Brücke		L=10m, B=8m			改良サルギナ型Box断面、3絞アーチ、縦壁なし。2並列(斜橋)

(表-1)

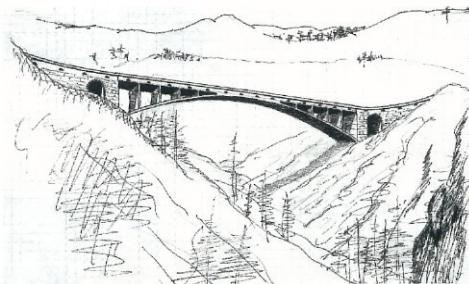




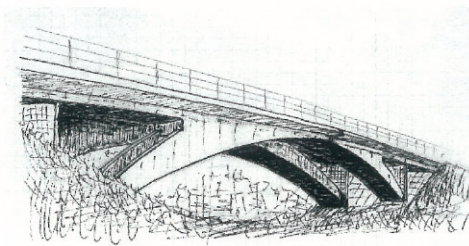
(図-10) サルギナトベル橋



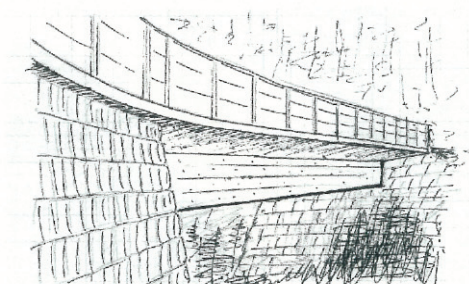
(図-11) シュヴァンドバッハ橋



(図-12) ファルチール橋



(図-13) アルテンドルフ跨線橋



(図-14) ジンメ橋

橋を主スパンで分類すると、43m までの短スパンでは第三形態のファルチール型、それ以上のスパンでは第二形態のサルギナトベル型（サルギナトベル橋 90m）となる。このことは、彼が「形態をスパンで振り分けた」とも解釈され、マイヤールはこの時期、信頼性について第二形態には確信を持つても第三形態での大スパン橋には未だ万全の自信を持っていなかったのかも知れない。この第二、第三の形態は何れも版アーチが主体で、剛性をアーチ自身に与えるか上部の桁に与えるかの相違のみである。兄弟であっても姿や性格は異なる様なもので、何れも力学的には非常に優れていると認められる。

版アーチ自体は非常に優れた経済的特性をもっている。即ち建設時に最初にこのコンクリートのみを打設すれば、コンクリート自重は最小となって仮設の型枠支持経費を低減し、コンクリート硬化後は自ら上部床施工の支持材となる。開花の時代の末期、100m クラス橋のコンペ二件に第三の形態で応じたことから、彼はどちらかと言えば第三の形態を好み、長スパン実現への夢を持っていたのではないか。しかし彼の夢は実現していない。何故実現しなかったのか、このあたりから翳りが見え始める。

#### 60才以降 第四の形態“不遇の時代”

この時代 15 橋が設計され、実現したものは第一の形態 1 橋、第二の形態 3 橋、第三の形態 1 橋、単純構造の第四形態 4 橋、計 9 橋である。計画案のみで終わったものは、第二の形態 1 橋、第三の形態 3 橋で何れも 140m クラスの大スパン橋、それと小橋 2、計 6 橋である。マイヤールは大スパン橋のコンペに、版アーチの実現を夢見て重ねて応募したが望みは達し得なかった。実現した小規模な橋についても批判を気にしてか、版アーチを使わずあり来りの構造を用いた。また辛うじて知故で仕事を得たと推定される橋についてはコストと耐久性を最優先し、雨露に強い第二形態を更に改良して望んだ。これは従来以上にローコストに徹し、型枠を 2~3 回転用出来る U 型の複数桁（図-13）で設計しており、非常に繊細に気を使った形跡が見て取れる。マイヤール理念と現実の間の数々の苦闘が浮かび上がる。

### 3 橋の現状

2000年夏、現地を訪れ数橋を視察することが出来た。何れも今でこそ名を知られているものの、設計は未だ無名時代のためか各地の山村に散在し、交通の便が極めて悪い。アクセスの最終手段はタクシーに頼る結果となったが、大都市以外ではタクシーは常駐せず、現地最寄り小都市で呼び出して確保し、何とか所期の目的を達した。橋の現状は以下の通りである。

#### サルギナトベル橋 (写真-1)

晴天なら対峙する山からでも遠望が効くこの橋は、訪れた朝は運悪く雨で山には濃い霧が漂っていた。

直前で姿を見せたサルギナトベル橋は純白で真新しく、70年の年輪を想像していた眼は一瞬戸惑った。

橋は1991年夏にINTERNATIONAL HISTORIC CIVIL ENGINEERING LANDMARKに指定され、ごく最近化粧直しが施されてしまっていた。しかしながら姿は昔のままであり、V字型の鋭く深く切れ込んだ谷の壁に向かって殆ど直角に突き刺さる浅いアーチが、鋭いフォルムで浮きあがって深い谷と背後の山に調和し、本当に美しかった。

この橋はもうかなり一般にも有名で、観光用のパンフレット(写真-2)も最寄り鉄道駅で手にした。また近辺は橋脚部への進入が可能な階段も設置され整備されていた。(写真-3)このため版アーチ部に入り込み、最もコンクリートの劣化が進んでいる筈のアーチ上面をつぶさに観察する事が出来たがしかし、化粧直しの後故にコンクリートの劣化の状態は判別出来なかった。

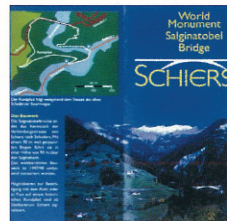
鄙びた山村にあるこの橋が名を挙げたのは、恐らく反対側の山腹や下の鉄路や道路からでも遠望が効く事にも一因があることを思いこの遠望を希んだが霧雨で叶わず、またの機会を願った。

#### ロス グラーベン橋 (写真-4)

小高い山の林中にあるこの橋は、サルギナトベル橋と殆ど同じ規模・構造であり、異なるのは深い谷ではなく浅い川に掛けられた事と遠望が効かない事であり、



(写真-1) サルギナトベル橋



(写真-2)  
パンフレット  
サルギナトベル橋



(写真-3)  
整備された周辺



(写真-4) ロス グラーベン橋



(写真-5) 上橋、雨露の影響部





(写真-6) 引退していた ファルチール橋



(写真-7) 上橋、版アーチ変色部 (俯瞰)



(写真-8) シュヴァントバッハ橋



(写真-9) 上橋、雨露に曝された部分

幸い最近の改修が行われなかった事であった。

コンクリートの劣化の状態については、亀裂や、鉄筋の発錆による膨張でのコンクリートの剥離は殆ど見当らず比較的健全と見受けられた。唯、下部  $\sqcup$  型断面の補剛アーチのウェブ外側の、少し張り出したスラブ上面 (写真-5) には、やはり雨露の影響を受けたところが見られた。しかし例えこの部分が欠落しても橋全体の強度に殆ど影響は無い筈である。形態も含めて力学的にも施工的にも非常に優れ、耐久的にも殆ど問題点は感じられなかった。しかし、この橋にはサルギナトベル橋のような迫力が少し不足している。折角の鋭い角度を持った浅いアーチから溢れる力が、支持する平らな川底と平行に過ぎて空滑りする危惧を連想し、本来軽快な姿であるこの橋がやや鈍く感じられる。重ねてサルギナトベル橋とこの橋は、一卵性双生児とも言えるよく似た橋であるにも係らず、サルギナトベル橋については世界的な美の評価が集り、ロスグラーベン橋については余り語られることはない。“橋のフォルムの印象は、環境との相関で如何に変化するか”を深く考えさせられた。

#### ファルチール橋 (写真-6)

Donath 村にさえ近づけば直ぐに判ると思っていたこの橋は、運転手が走り回ってくれても探し出せず、子供に写真を見せても判らず、やっと高齢の村人が教えてくれた。谷の木立が大きく成長して殆ど橋は緑に隠され、しかも正面に新橋が出来、今では引退してしまっていた。従って優雅な姿の全容を見ることは出来なかったが、放置された分だけ劣化の具合が観察出来、今回の旅の目的の一つはこの橋が与えてくれた。

険しい谷にあるため直接手にふれる事は出来なかったが、版アーチ部上面の外側、雨露の影響がある部分は苔むし、鉄筋の錆は浮き出て茶色に変色し (写真-7) 強度は判定出来なかったが中性化は間違いなく進行していると見た。しかし 70 年経過はしていてもコンクリートの亀裂や剥離した形跡は、殆ど見当たらなかった。総合的な判断として、やはりこの第三形態の版アーチについて、厚さが薄い (この橋では 27~29cm) 上に、橋の両側が雨露に曝される形状をした設計は“欠陥である”と評されても仕方がないのかも知

れない。マイヤールの設計の優れた経済性の反面を見た思いであった。

#### シュヴァンドバハ橋 (写真-8)

ロスグラベン橋から奥、100m と離れない溪谷の木立の間から優しい曲線が目に入った。

橋の曲線、支えるアーチ、薄い版、の構成が繊細な優雅な姿を形づくって、やはりマイヤールの代表作とされる美しさを全面に持っていた。

この橋はカーブ橋であるため、路面のドーナツ形そのままの構造ではでは振れ回転を起こそうとする。

これに対抗するため主構造である版アーチを、“カーブ外側では橋中央部で接線を引いた直線、内側ではカーブ通りの曲線、に挟まれた形”の平面形に設計し、力学的安定性を与えている。従って上のドーナツ型の路面からはみ出して雨露に曝される版アーチ部分や垂直の壁部分はかなり広範囲となり、苔のむし方はかなり多く鉄筋のさびが浮き出した部分も見られて(写真-9) コンクリートの劣化が心配される。雨露に曝されない版アーチの奥の部分や垂直の壁についてのコンクリートの損傷は殆ど見当たらなかった。この橋についての耐久上の感想は、ファルチール橋と全く同じ思いである。

視察した橋は六橋であるが、要点は以上の4橋に代表されるので、これを現状報告とする。

#### 4 考察

マイヤールが用いたアーチの形状は、曲率半径の小さい伝統の組石アーチの概念から脱し、軽量化を伴い引張応力にも耐える鉄筋コンクリートで始めて可能となる半径の大きい浅い鋭いカーブであり、当時としてはかなり前衛的なフォルムである。開花の時代、マイヤールの発展ぶりを快く思わなかった同業者は居たに違いないし、スイス環境審議委員にも彼の橋の前衛的な形態に不興な人が居ても不思議ではない。しかし、それだけ、妬みだけで、彼を蹴落とすには説得力がなさ過ぎる。

“力を停滞なく流し、その部分のみを残して無駄な部分を削ぎ落とし、仮設工事も含めたコストを考えて構造物を創る”と言う信念、天性、経験、によって得

られた彼の創造力・技術力は偉大であり、更に優れた美の感性を持ち合わせていたことは彼の作品が十分に物語っている。蹴落とせたのは、彼の橋に“欠陥”と難癖を付け得る“何か”がなければならぬ。

視察した橋は前述の如く、例外なく版アーチ部分、特に外側部分が雨に曝され苔がむしっていた。この薄い版アーチについて、支持力に優れ力学的安定をもたらす“この形態”が“雨露を滞留させコンクリートの劣化を促進する”と、また経済性を誇る“この薄さ”が“耐久性がない”と、双方共逆手にとられて喧伝される弱みを持っている。確かにこの部分はコンクリートが完璧に施工されていたとしても中性化は進み鉄筋には錆が発生する事に相違はなく、特に第三の形態の橋にそれは顕著である。当時は懸念でしかなかった筈であるが、悪意の宣伝には絶好の種であったと想像するに難くはない。

マイヤール晩年の不遇は、この優秀な構造体である版アーチに起因するものと推定する。彼はこの弱点とする評判を気にし、最後の第二の形態の二作について、前述の様に、現在ではそれほど問題があるとも思えないこの出っ張り部分のスラブを削ぎ落とし、必死に改善を試みている。しかしながらその結果、美を生んだ贅肉のない筋肉質の、プロポーシヨンの良い剛性アーチは、姿を一変して脂肪質のずんぐりした外観(図-13)に化けてしまった。美を削ってまで第二の形態を改め、また彼が本当に創りたかったであろう、第三の形態は、全く実現出来なかった。世に入れられず、折角の試みは美の価値をも減らし、雨露には最も強い平凡な橋(図-14)、版アーチとは無縁の小橋、普通の技術者にも設計可能な小橋さえも、糧とせざるを得なかった栄光のマイヤール、晩年の心境を想う。



(写真-10) 受け継がれた版アーチ橋

幸いにもこの第三の形態の心は現在も生きて他の設計者に受け継がれ、版アーチの幅を上部床より狭くして雨露の影響を少なくし、アーチの厚さも少し厚くして劣化の影響を少なくして改良がなされ、(写真-10)のような新しい橋が各所に見られる。唯、美観的にはマイヤールに及ばないのは感性の差から来るものかもしれない。

### ロベールマイヤール経歴

1872年2月6日 ベルンで生まれる  
 1890～1894年 スイス連邦工科大学で構造技術者としての学位を受ける  
 1894～1897年 ベルンの Pumpin & Herzog 勤務  
 1897～1899年 チューリヒ市役所土木事務所勤務  
 1899～1902年 チューリヒの Frote & Westermann 勤務  
 1901年 Zuoz で、3 ヒンジアーチの最初の実施  
 1902年 技術事務所 “Maillart & Cie” 開設。  
 1905年 タバサナ橋で、支点近くで開口部を設けた3絞アーチサルギナ型の原型) を始めて実現  
 1908年 マッシュルーム柱構造(無梁版構造)の最初の実験的構造物(パテント取得)  
 1909年 最初の無梁版構造(床荷重 2t/m<sup>2</sup>) (チューリヒ・Gissehubel の倉庫)  
 1910年 1911年の夏の期間、チューリヒ技術専門学校教授に任命される  
 1911年 ロシアで仕事を始める。しかし戦争と革命で無一文でスイスに帰国  
 1919年 ジュネーブで技術事務所を開設  
 1924年 Waggital で最初の補剛リブアーチ橋(マイヤールシステムと命名)  
 1924年 ベルンとチューリヒで支店を開設  
 1936年 RIBA (Royal Institute of British Architects) 名誉会員に選ばれる。  
 1940年 SIA (Schweizerischer Ingenieur-und Architekten Verein) の橋建設部門の名誉会員に任命される  
 1940年 4月5日ジュネーブにて死去(68才)  
 1941年 ジェグフリート ギーディオンがその著書「時間・空間・建築」の中でマイヤールの橋について、「洗練された技術力によって創られた力の流れの形が、現代芸術によって鍛えられた眼にとって純粋な美しさを持っている」と紹介  
 1991年 サルギナトベル橋が INTERNATIONAL HISTORIC CIVIL ENGINEERING LANDMARK (国際歴史的土木建造物)として米土木技術協会及びスイス技術建築協会によって指定される

### 参考文献

- Max Bill **Robert Maillart**  
Les Editions d'Architecture (Artemis) Zurich
- Fritz Leonhardt Bridges  
DeutscheVerlags-Anstalt
- S. Giedion (大田実 訳) 空間 時間 建築  
丸善株式会社
- カラム 90 新日本製鐵株式会社
- 建築文化 95年9月号