

Zeitschrift: Le conteur vaudois : journal de la Suisse romande
Band: 9 (1871)
Heft: 5

Artikel: Lausanne, le 4 février 1871
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-181266>

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: 08.02.2026

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

CONTEUR VAUDOIS

JOURNAL DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les Samedis.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

pour la Suisse : un an, 4 fr.; six mois, 2 fr.; trois mois, 1 fr.
Pour l'étranger : le port en sus.

On peut s'abonner aux Bureaux des Postes ; — au magasin Monnet, place de Saint-Laurent, à Lausanne ; — ou en s'adressant par écrit à la Rédaction du *Conteur vaudois*. — Toute lettre et tout envoi doivent être affranchis.

Lausanne, le 4 Février 1871.

Il y a quelque temps on parlait beaucoup des procédés au moyen desquels on est parvenu à creuser le canal de Suez. Parmi les personnes qui ont regretté de ne pouvoir aller visiter ces magnifiques travaux, il en est plusieurs qui ne se doutent pas que nous avons près de nous la répétition, sur une plus petite échelle sans doute, d'ouvrages semblables destinés, non pas à relier deux mers, mais pourtant à opérer des changements et des améliorations notables dans l'aspect et l'économie de toute une contrée. Nous voulons parler du canal de Nidau, et du dessèchement des marais du Seeland.

On sait que pour rendre l'œuvre complète et pour empêcher de nouvelles obstructions à la rencontre des deux rivières l'Aar et la Thièle, on ne devait pas se borner à corriger le lit de la Thièle ; on a en outre conçu le hardi projet de détourner l'Aar de son lit naturel pour le jeter dans le lac de Bienne, près de Hageneck. Le lac se trouvant ainsi dans le cas de recevoir un volume d'eau presque décuple à certaines saisons de l'année, il est évident que le lit de la basse-Thièle ne peut suffire à un débit pareil. Il ne s'agit donc pas seulement de curer, de le corriger, mais encore de l'élargir et de l'approfondir notamment. Le nouveau lit se composera de deux étages : le lit mineur pour les eaux moyennes, et le lit majeur pour les hautes eaux.

Ce travail remarquable est confié à l'habile direction de M. Bridel, qui, bien que jeune encore, jouit d'une grande réputation parmi les ingénieurs suisses et étrangers. Après avoir élaboré les plans avec le célèbre La Nicca, c'est lui qui a été nommé par la commission du dessèchement pour en diriger l'exécution.

Parmi les engins les plus curieux et les plus intéressants qui fonctionnent dans le lit de la basse-Thièle, pour le rendre plus profond, nous mentionnons en première ligne les dragues. Construites sur le modèle de celles de l'Isthme de Suez, elles sont, quoique moins puissantes (28 chevaux), d'un aspect imposant. C'est un beau spectacle, en effet, de voir cette chaîne de lourds paniers en fer sortir successivement de l'eau, remonter majestueusement avec leur charge de gravier arraché au fond de la rivière, le plan incliné qui les guide ; puis, arrivés au sommet, font la culbute et versent avec fracas

leur contenu dans un couloir en tôle qui le débite aux bateaux amarrés aux flancs de la drague et qui sont destinés à transporter les déblais.

Dans la section supérieure du canal, qui s'ouvre sur le lac, on se borne à transporter les débris dans le lac, c'est le procédé le plus simple et le moins coûteux de se débarrasser de cet excès de matériaux. Mais il ne peut être employé dans les sections inférieures. Là on est parfois obligé, lorsqu'il s'agit de creuser un lit à neuf, de le faire à la main en transportant les débris sur les bords dans des brouettes. C'est ce qui a lieu à Nidau même, à l'endroit où se trouvera le nouveau pont. Le canal tout entier est ici creusé dans la tourbe et dans la glaise, deux dépôts qui se prêtent moins bien au travail de la drague que le gravier. C'est la partie la plus coûteuse du travail.

dès que le tracé rencontre l'ancien lit, le déménagement des déblais a de nouveau lieu par bateaux, mais d'une manière différente. Il ne s'agit plus maintenant de les transporter au lac, il faut loger sur terre ferme ce que l'on ne parvient pas à faire entraîner par le courant de la rivière.

A cet effet, M. Bridel a établi des grues à vapeur sur plusieurs points de la rive. Ces grues, placées au sommet des berges et munies d'une longue chaîne, saisissent dans les bateaux les caisses remplies de gravier, les soulèvent à une grande hauteur au-dessus de la rivière, et, au moyen d'un mouvement de rotation imprimé à la grue par une petite machine indépendante, le grand bras fait un demi-tour pour verser le contenu des caisses dans une sorte d'entonnoir en planches supporté par un échafaudage. Au-dessous de cet entonnoir stationne un wagonnet qui reçoit les déblais et les transporte incontinent par une voie ferrée volante, à leur destination. La décharge des caisses dans le wagonnet s'effectue par un procédé aussi simple qu'ingénieux, au moyen d'un déclic, qui fait chavirer automatiquement la caisse au moment où elle arrive au sommet de son parcours et directement au-dessus de l'entonnoir.

Rien de plus gracieux que de voir ces caisses monter, en décrivant un demi-cercle, et se balancer en l'air, comme s'il ne s'agissait que d'un panier de légumes. Et pourtant chacune d'elles renferme environ cent quintaux de gravier.

(Rameau de sapin.)