

Le pont suspendu de Fribourg

Autor(en): **Monnet, L.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Le conteur vaudois : journal de la Suisse romande**

Band (Jahr): **6 (1868)**

Heft 35

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-179927>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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.

Le pont suspendu de Fribourg.

Un des premiers objets de curiosité pour le voyageur qui visite la ville de Fribourg, est certainement le grand pont en fil de fer jeté sur la vallée de la Sarine, à 170 pieds au-dessus du lit de cette rivière. A cette construction gigantesque, et l'une des plus hardies en ce genre, devaient nécessairement se rattacher une foule de détails intéressants et qui sont encore inconnus à bon nombre de personnes. Nous nous sommes efforcé de les réunir ici après avoir consulté diverses brochures de l'époque et notamment une notice publiée en 1835, par M. Chaley, ingénieur français et constructeur du pont.

La ville de Fribourg est située, en grande partie, sur un roc escarpé et taillé à pic, à une hauteur de plus de 150 mètres au-dessus des eaux de la Sarine. Elle est séparée de la montagne opposée par une vallée qui, dans sa partie la plus étroite, offre encore une largeur de près de 300 mètres.

Il n'existait de ce côté, pour communiquer avec Berne et la Suisse allemande, qu'une route difficile, longue et dangereuse, qui descendait au fond de la vallée par plusieurs circuits et dont la pente (0^m15 par mètre), sur un pavé d'un parcours excessivement pénible en tout temps, la rendait tout à fait impraticable en hiver.

Après avoir traversé trois fois la Sarine sur des ponts étroits, on se trouvait au pied de la montagne opposée, très difficile à gravir. Il fallait au moins une heure pour se trouver en face et à la hauteur de la ville, à une distance en ligne directe de 3 à 400 mètres.

Ces entraves à des communications si importantes pour la ville de Fribourg, avaient, depuis bien des années, fixé l'attention de quelques hommes éclairés et amis de leur pays.

Plusieurs projets de ponts fixes, en bois et même en pierre, furent dressés pour réunir les deux montagnes, mais durent être repoussés comme exigeant une dépense hors de proportion avec les ressources du pays. Il était réservé au système des ponts suspendus à grande portée, déjà accrédité par des applications heureuses en France et en Angleterre, d'offrir une solution praticable de cet important problème.

Dans le mois de février 1830, à la demande des Fribourgeois, un ingénieur français, M. Chaley, se rendit sur les lieux et fut mis en rapport avec la commission des actionnaires qui s'étaient réunis

comme souscripteurs pour assurer, dans l'intérêt du pays et avec le concours des autorités du canton et de la ville, l'exécution de ce grand projet.

Dans le mois de mai suivant, M. Chaley remit à la commission les plans de deux projets de ponts suspendus, l'un avec une pile intermédiaire et l'autre d'une seule travée.

En juin, le gouvernement adopta les bases d'un traité provisoire, et le 10 juillet 1830, il fut arrêté une convention par laquelle les actionnaires s'engageaient :

1° A fournir à l'ingénieur l'emplacement nécessaire aux constructions et aux chantiers ;

2° A lui payer 300,000 francs de France, au fur et à mesure de l'exécution des travaux ;

3° A lui concéder le péage sur le pont pendant 40 ans, d'après un tarif arrêté par le gouvernement.

De son côté, M. Chaley devait construire le pont :

1° A ses risques et périls, d'après les plans qu'il avait remis, se réservant le choix entre un pont avec une pile intermédiaire et un pont d'une seule travée.

2° A ses frais et dépens pour toutes les sommes qui excéderaient la somme de 300,000 fr. qui lui était accordée.

A peine eut-on commencé les approvisionnements de matériaux et mis la main à l'œuvre, que les événements politiques de 1830 firent naître des circonstances qui, contre la volonté de l'entrepreneur et des actionnaires, forcèrent à tout suspendre.

Ce ne fut qu'au printemps de l'année 1832 que les travaux purent être réellement commencés. Le 30 mai, la première pierre des fondations du portique du côté de la ville fut posée.

Ce magnifique pont, d'une seule travée, part de l'emplacement de l'ancienne boucherie et aboutit au Schönenberg, où se développe la route de raccordement. Deux beaux portiques d'ordre dorique le terminent, et forment les extrémités d'un immense arc renversé, dessiné par les deux câbles suspenseurs. Ces portiques ont 65 pieds d'élévation et leur voûte 45 pieds de haut sur 20 de large et 19 de profondeur.

Les blocs de pierre calcaire dont les portiques sont formés, ont été liés entr'eux par des crampons, dont le poids total se monte à près de 270 quintaux.

En avant de chaque portique et à l'entrée du pont est une terrasse en forme de demi-lune, d'où

le regard du spectateur peut plonger jusqu'au fond de la vallée.

La distance entre les portiques est de 885 pieds, et la hauteur du tablier du pont, de 170 au-dessus du lit de la Sarine.

A une distance d'environ 160 pieds en arrière des portiques, souvrent les puits d'amarre qui ont 58 pieds de profondeur, entièrement taillés dans le roc et ayant chacun trois chambres contenant des voûtes renversées formées d'énormes blocs de pierre.

Les câbles d'amarre au nombre de 16, traversent sur toutes ces voûtes, reposent de plus sur 12 cylindres en fonte et sont retenus par 128 ancres, du poids total de 1024 livres. Ces câbles d'amarre retiennent les deux grands câbles qui soutiennent de chaque côté les grandes poutres du tablier au moyen de chaînes de suspension. Chaque câble d'amarre se compose de 528 fils et chaque câble suspenseur de 1056 fils, soit 4224 pour les quatre, c'est-à-dire deux pour chaque rive du tablier. La force moyenne d'un fil est de 1220 livres.

De l'arc renversé, formé entre les portiques par les grands câbles, s'échappent de chaque côté, et à la distance de 5 pieds l'une de l'autre, 164 chaînes de suspension, terminées en bas par des étriers auxquels les poutres du tablier ou plancher du pont sont accrochées. Ces poutres sont au nombre de 166, retenues par 328 étriers en fer forgé.

La voie destinée aux voitures a 16 pieds de large, chaque trottoir 3, ce qui donne une largeur totale de 22 pieds. Des deux côtés, règne une ballustrade en chêne, de 4 pieds de haut.

La quantité de fer employé pour toute la construction ne s'élève pas à moins de 1700 quintaux; le bois qui forme le tablier à 2300 quintaux. Le poids que supportent les deux grands câbles et d'environ 2400 quintaux, et celui qu'ils peuvent supporter de 48,000 quintaux.

Le pont suspendu de Fribourg est jusqu'à présent le seul qui présente un espace aussi grand, franchi d'une seule portée. Celui qui réunit l'île d'Anglesea à l'Angleterre, n'a que 550 pieds.

Les chantiers et ateliers pour la construction du pont furent établis dans le vallon, sur la route de Fribourg à Berne. A peu d'exceptions près, la Suisse a fourni tous les matériaux et tous les ouvriers qui y ont travaillé.

Parmi les nombreux détails sur la construction du pont, donnés dans la notice de M. Chaley, nous remarquons ceux relatifs à la pose du tablier qui sont assez curieux.

On lançait en avant la première poutrelle, après l'avoir engagée dans les deux étriers accrochés dans les anneaux qui terminent les cordes pendantes correspondantes. Cette poutrelle une fois suspendue à sa place, on avançait sur elle et par bouts un rang de planches, ce qui formait une plate-forme au moyen de laquelle on accrochait la deuxième poutrelle aux deux cordes suivantes, c'est-à-dire à 1^m50 plus loin. Le rang de planches était ensuite poussé sur cette deuxième poutrelle, et servait à la pose de la troisième et ainsi de suite.

A mesure que l'on avançait, on plaçait sur les poutrelles déjà posées deux rangs de madriers en long, et l'on mettait sur eux, en travers, un plancher jointif, formé avec les planches destinées au doublage de la voie charretière du pont. Par cette marche extrêmement simple, en 60 heures de travail, on a établi un plancher plein de 4^m70 de large et de 246 mètres de long. Il n'y avait pas une heure que la dernière poutrelle était suspendue que déjà plus de 300 étrangers ou habitants de Fribourg avaient passé sur le pont.

Le 23 août on a commencé à passer sur le pont à pied; le 8 octobre, il a pu être ouvert aux voitures les plus lourdes.

Le 13 octobre, il a été fait officiellement une épreuve de force vive. Quinze pièces d'artillerie de gros calibre, attelées de 50 chevaux, et environ 300 personnes ont passé en même temps sur le pont. On a chargé successivement toutes les parties du tablier, en réunissant sur les mêmes points autant d'artillerie et d'hommes qu'il a été possible d'en rassembler. Les marches et contre-marches ont duré sur le pont pendant plus d'une heure. Aucune oscillation bien sensible ne s'est développée, quoique le tablier du pont s'abaissât quelquefois d'un mètre aux points où il était le plus chargé; mais aucune trace d'altération ne se manifesta nulle part.

A l'occasion de l'inauguration du pont, environ 2000 personnes, avec une musique militaire et des tambours se sont trouvés réunis sur le tablier qu'elles ont traversé deux fois en procession et marchant au pas cadencé. Cette fois une oscillation horizontale se manifesta et fut portée insensiblement jusqu'à 40 centimètres.

Il n'est pas probable, il est même impossible, que dans son service ordinaire, le pont soit jamais soumis à une pareille épreuve.

Il est curieux de constater, que durant la construction, l'ingénieur n'a pas perdu un seul homme et n'a pas même eu à déplorer aucun grave accident.

Inauguration.

La fête de l'inauguration eut lieu les dimanche 19 et lundi 20 octobre 1834; elle fut organisée par les membres des commissions du pont. Tous portaient au bras gauche un brassard aux couleurs cantonales et de la ville de Fribourg, avec l'écusson fédéral.

Le 19, deux pièces de canon furent placées près de la haute croix et deux hors de la porte Bourguillon. Ces batteries dominaient ainsi les deux extrémités du vallon traversé par le pont.

A la pointe du jour, chacune de ces batteries tira un salut de 22 coups de canon. A 9 heures, la compagnie d'Etat, divisée en quatre sections, se plaça aux deux extrémités du pont en formant une haie parallèlement avec lui. Ensuite quatre commissaires allèrent chercher l'évêque, quatre autres le Conseil d'Etat, quatre autres le tribunal d'appel, quatre autres le Conseil communal, etc. Ces commissaires conduisirent ces différentes autorités à l'église Saint-Nicolas, marchant en haie à leurs côtés.

L'évêque ouvrit la cérémonie religieuse par un discours de circonstance qui fut suivi d'un office solennel, après quoi le cortège se remit en marche pour se rendre au pont. Au départ, toutes les cloches de la ville sonnèrent, et quatre commissaires se rendirent chez M. Chaley et le conduisirent à l'extrémité du pont pour recevoir le cortège.

Voici quel était l'ordre de la marche :

Musique militaire suivie d'un peloton de cuirassiers avec hallebarde, au centre duquel trois commissaires portaient le drapeau fédéral, celui du canton et celui de la ville.

Un peloton des élèves des écoles primaires, costumés, dont l'un portait le drapeau des écoles.

Les élèves du collège et du pensionnat avec leur drapeau.

Le révérend coadjuteur avec les gonfalons.

Les autres élèves des écoles primaires.

Les abbayes avec leurs torches et bannières.

Les ordres religieux.

L'orgue portatif avec un chœur d'hommes.

Le vénérable clergé.

L'évêque.

Les autorités civiles et militaires.

Les commissions du pont, les actionnaires, donateurs et souscripteurs.

Un peloton de cuirassiers avec hallebarde.

Au retour, M. Chaley se joignit à la commission, et ses ouvriers suivirent les actionnaires pour rentrer à l'église. La compagnie d'Etat suivit les carabinieri en haie mobile.

A l'arrivée de la procession à l'entrée du pont, les cloches cessèrent de sonner, le cortège continua sa marche par la rue des Bouchers jusqu'à ce qu'il fut arrêté par un signal afin de laisser passer le clergé, les autorités, les commissaires ainsi que les actionnaires et donateurs sur le pont. Tout ce cortège était précédé de M. Chaley, accompagné des quatre commissaires qui avaient été le chercher à son domicile, et des trois qui portaient les drapeaux de la Confédération, du canton et de la ville.

L'évêque procéda ensuite à la bénédiction du pont. Pendant cette cérémonie, quatre sections d'infanterie exécutèrent des feux de peloton, les batteries tirèrent 22 coups chacune et l'on sonna de nouveau toutes les cloches.

Cette cérémonie terminée le cortège rentra à l'église où un banc particulier avait été assigné à M. Chaley et aux quatre commissaires chargés de l'accompagner, devant l'autel de St-Nicolas.

Pendant la rentrée de la procession, le grand orgue, qui venait d'être achevé par le célèbre facteur Mooser, se fit entendre. Il fut ensuite chanté un *Te Deum* solennel, pour la clôture de cette partie de la fête, pendant lequel les batteries tirèrent chacune 22 coups, et l'on sonna encore toutes les cloches.

Dans l'après-midi, la Société de musique donna un concert au théâtre. Le soir un grand feu d'artifice fut tiré et la ville illuminée.

Le lendemain les actionnaires et donateurs offrirent un dîner aux autorités et à l'ingénieur, et le

soir un grand bal fut ouvert au public tant étranger qu'indigène, et dont le prix d'entrée était fixé « à 30 batz pour un homme et 20 batz pour une dame. »

L. M.

Comment fait-on la saucisse ?

Autre temps, autres mœurs, dit-on souvent ; à chaque pays ses mœurs, peut-on dire aussi. Ces deux proverbes trouvent également leur application dans la grave question posée en tête de ces lignes. Il fut un temps où le saucisson avait chez nous une réelle importance ; les repas en famille, les *dix-heures* sur l'herbe aux jours de revue, les parties de campagne voyaient le saucisson, le jambon, le saucisson même à la place d'honneur.

Dans nos villes, *faire boucherie*, c'était faire acte d'importance ; saigner le porc devant la maison, cela posait une famille. On faisait ce jour-là ample dépense de macis, de piment, de coriande, de marjolaine, d'ail, jusqu'à de l'eau-de-vie de France ou de bonne eau-de-cerises. C'était un vrai régal. Non-seulement, on terminait la journée par un bon repas, mais on envoyait aux parents et amis de la saucisse à griller, du boudin, des *atrios*. Les bonnes relations dépendaient beaucoup de ces envois.

Aujourd'hui, on envoie la bête à l'abattoir, à moins que l'on ne préfère l'acheter en détail chez le charcutier.

Chaque pays a sa saucisse ; l'Italie prépare le salami, le mortadelle ; les bords du Rhin ne craignent pas de joindre à la viande de porc du foie d'oie, des truffes, des filets de sangliers, de très bonnes choses en un mot. La saucisse de Zurich, elle aussi, a eu ses beaux jours ; elle a eu ses adorateurs et ses difamateurs ; elle a fait grand bruit dans l'Athènes suisse.

Voici à cet égard ce que nous trouvons dans un manuscrit qui nous est parvenu :

« La police avait arrêté, sous le hâchoir d'un charcutier, la viande de deux *cabris*, nés trop jeunes ; viande brune, verdâtre, jaune, horrible, et qui, sans la vigilance d'un agent, allait devenir (ô ! mystère de la digestion), professeur, marchand, demoiselle charmante ou étudiant ; car enfin, un aliment quelconque peut devenir tout cela suivant la position sociale du consommateur. »

O vanité des vanités, néant des choses humaines ! par la supercherie et l'habileté d'un obscur cuisinier, un chat peut devenir théologien, un chien devenir un savant, un âne..... ; et dans le pays qui consomment des escargots.....

On frémit vraiment quand on compte de combien de bêtes peut se composer un homme ! J. Z.

TREBOUX

8

— Vous dirai-je ce que j'ai fait un jour ? c'est pour prouver à quel point notre cœur a besoin d'émotion. On était sous la Législative, l'horizon se couvrait de noirs nuages ; le malheureux roi était au Temple ; déjà chaque individu qui avait marqué pouvait craindre pour sa vie. J'ordonnai à mon cocher de me conduire au pas le long des boulevards jusqu'à