

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 46 (1901)
Heft: 9

Artikel: Lancement d'un pont de circonstance sur l'Aar à Brugg
Autor: Lecomte, H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-337888>

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: 11.01.2026

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

demment s'occuper de donner quelque uniformité à l'organisation des Gardes Nationales des différents Etats. C'est un point sur lequel les républiques fédérées sont peu disposées à aider le gouvernement : situation qui n'est pas sans une analogie lointaine, mais réelle, avec celle de la Suisse à certaines époques de son histoire militaire.

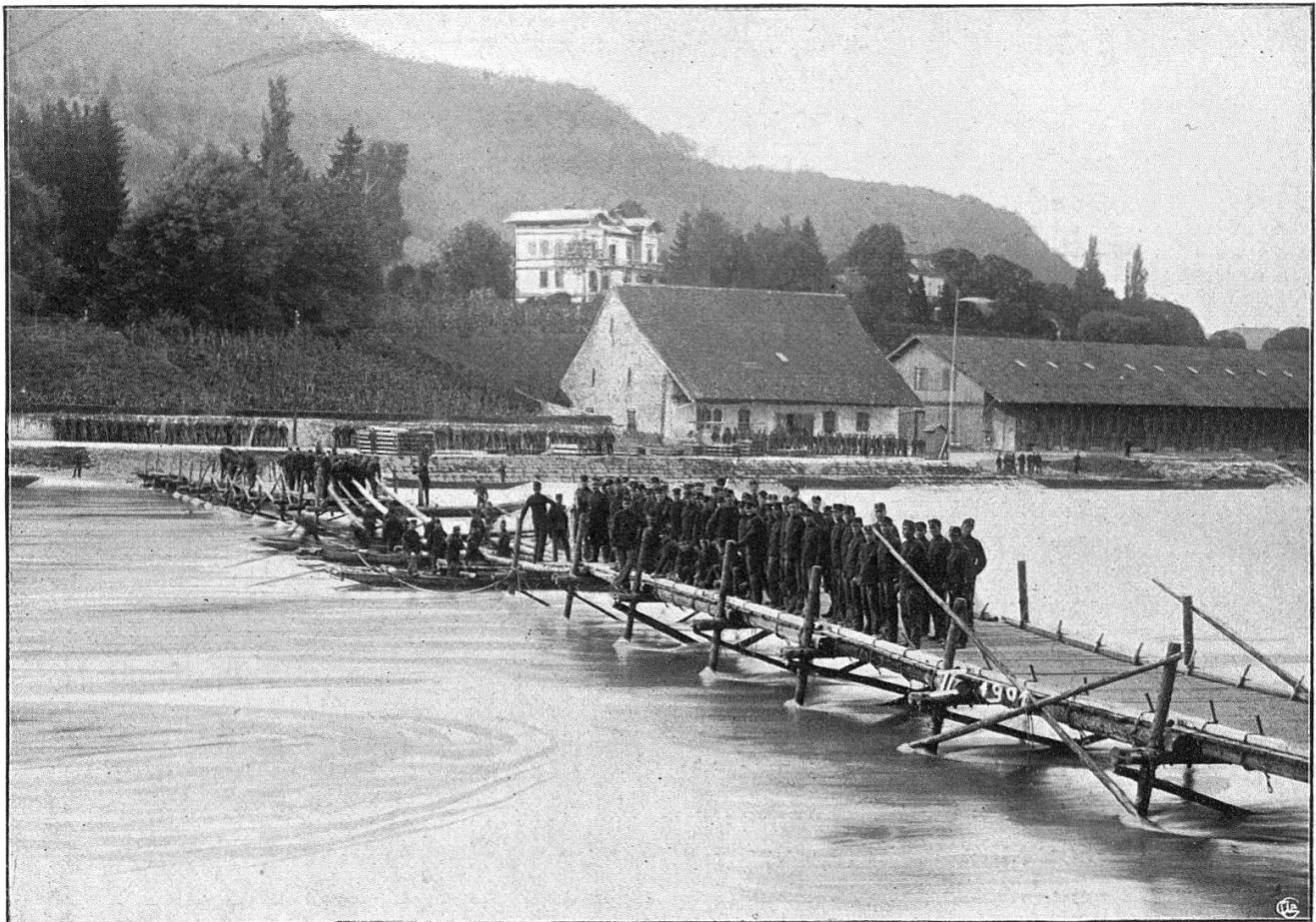
GEORGE NESTLER TRICOCHE.

LANCEMENT D'UN PONT DE CIRCONSTANCE SUR L'AAR A BRUGG

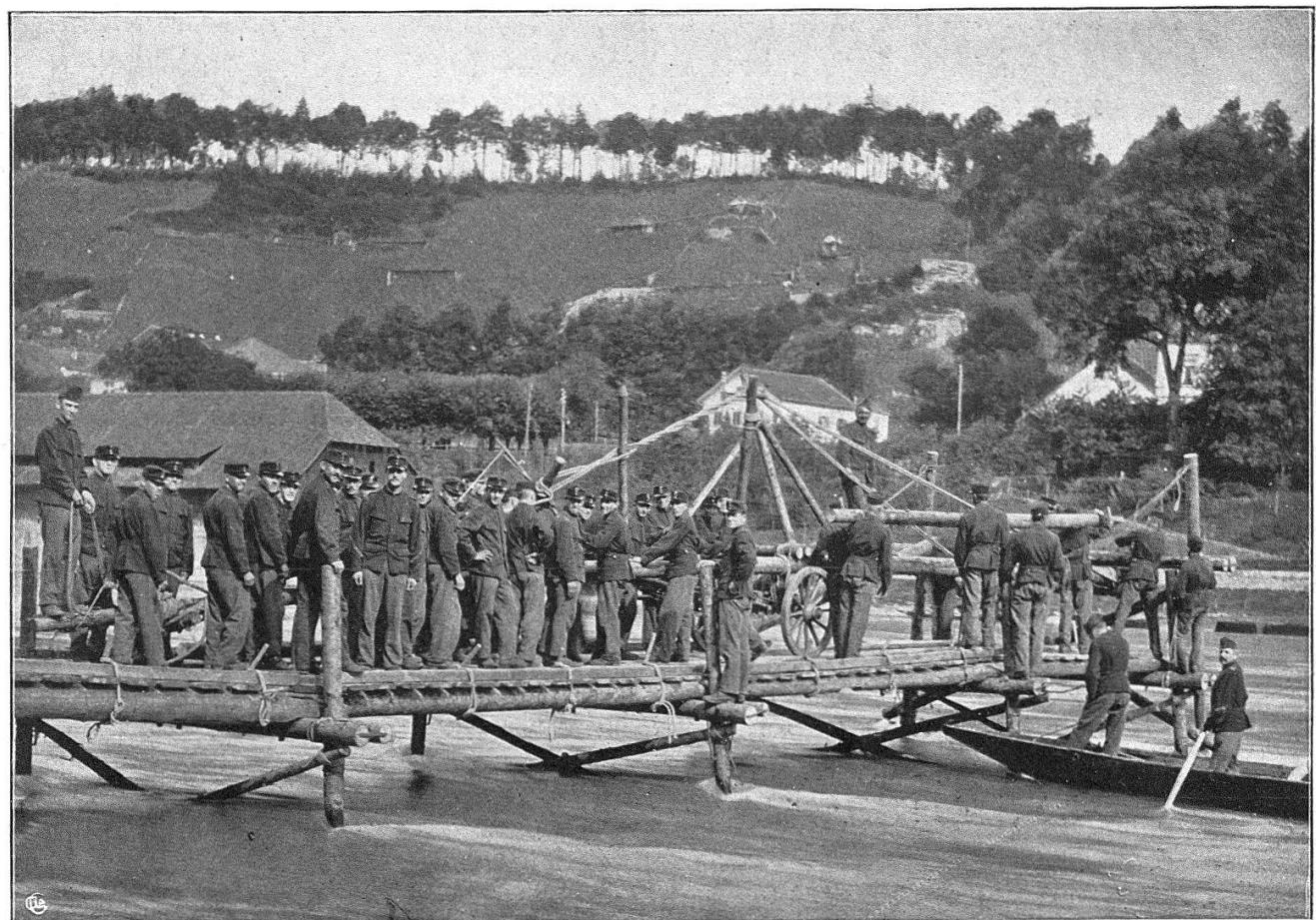
L'école de recrues-sapeurs, commandée par M. le colonel Pfund, instructeur en chef du génie, a lancé dernièrement, sur l'Aar, à Brugg, un pont construit entièrement avec du matériel de circonstance.

Le fait est assez peu banal pour qu'il vaille la peine d'y consacrer quelques lignes. C'est, en effet, à notre connaissance, la première fois que nos sapeurs ont ponté un obstacle aussi considérable. Il y a un certain nombre d'années, les sapeurs ont ponté à plusieurs reprises le Rhône à St-Maurice, ainsi que la Reuss, près d'Altorf. Ni dans l'un, ni dans l'autre de ces cas l'obstacle n'était comparable en largeur et en profondeur à celui que présente l'Aar, à Brugg.

Pour ceux de nos lecteurs qui ne connaissent pas Brugg, nous dirons que l'Aar y a une largeur d'environ 130 m. Au moment du pontage, la profondeur moyenne de l'eau était d'environ 2 m., la profondeur maximum de 2 m. 60, le courant de 2,5 m. à 3 m. par seconde. Dans des circonstances ordinaires, c'est aux pontonniers qu'il incombe de ponter, avec leur matériel d'ordonnance, un obstacle de ce genre. En ait, Brugg est la place d'armes par excellence des ponton-



1. — Un pont de circonference sur l'Aar à Brugg.



2. — Lancement du chevalet au moyen d'un avant-train.

niers ; le lancement d'un pont de pontons s'y fait plusieurs fois chaque année, sans grandes difficultés et demande à peine une heure de temps. Pas n'est besoin d'être spécialiste pour se représenter que le lancement, par des sapeurs, d'un pont construit avec du matériel brut offre des difficultés bien autres.

En premier lieu, il n'est guère possible aux sapeurs de construire un pont sur supports flottants sur une rivière comme l'Aar. Sans parler de la quasi-impossibilité de se procurer le matériel nécessaire, la navigation, dans un courant de 2,5 à 3 m., sur des bateaux de rivière, des radeaux de bois ou de tonneaux, exige une habileté professionnelle qu'on peut exiger tout au plus du pontonnier, mais en tout cas pas du sapeur.

Celui-ci ne peut donc faire autre chose qu'un pont sur supports fixes, chevalets ou pilotis. Un pont sur pilotis, que ceux-ci soient battus d'une manière ou d'une autre, demande beaucoup de temps et un matériel compliqué. Il ne reste donc, comme pontage de campagne, que le chevalet, supplémenté au besoin par quelques bateaux dans la partie la plus profonde.

Il existe de nombreux types de chevalets de circonstance et de nombreuses méthodes pour les mettre en place. Le type en usage chez nos sapeurs est presque identique au chevalet prussien. Il se compose de deux pieds supportant un double chapeau et contreventés par deux pérches en croix. Toutes les pièces sont fixées au moyen de clous, de cordages, et de clameaux.

La méthode de pontage la plus employée chez nous est celle de l'avant-train de char équipé. On prend un avant-train de chariot de guerre, on l'équipe avec deux fortes longrines de 15 m. de long et on le consolide avec un câble passant sur un petit chevalet. La pl. XXVIII, fig. 2, montre bien cet avant-train. Le chevalet est suspendu à l'avant de la machine, deux poutrelles sont fixées au chapeau, on pèse fortement sur l'arrière pour maintenir les pieds du chevalet hors de l'eau, et on pousse en avant jusqu'à ce que le chevalet soit en porte à faux de la longueur d'une travée, soit en général 5 m. A ce moment, on agrafe les poutrelles au dernier chevalet en place, on laisse remonter l'arrière de la machine et le chevalet tombe pour ainsi dire en place.

C'est là le moment psychologique ; si l'opération n'est pas

faite avec soin, le chevalet, brusquement saisi par le courant, dérive et sort de la direction ou s'incline ; il faut alors le relever et recommencer l'opération. Il peut même arriver qu'il se détache ou qu'il entraîne avec lui l'avant-train ; pour cela, il suffit d'un rien : un nœud mal fait, un clameau mal planté, une cheville trop faible. Aussi l'officier qui dirige la manœuvre et les hommes qui l'exécutent ont besoin de toute leur attention et de tout leur sang-froid.

C'est la construction d'un pont de ce genre que l'instructeur en chef avait donné comme tâche au demi-bataillon d'école.

Le bataillon, qui avait eu son école à Liestal, arrivait à Brugg, le 25 août au soir, après deux pénibles journées de marche. Aucune reconnaissance spéciale n'avait été faite ; on s'était borné à commander approximativement les bois nécessaires à la construction du pont.

Les hommes, exercés à Liestal, n'avaient jamais travaillé que sur des fossés secs ou des ruisseaux sans importance. Aussi fallut-il consacrer la journée du 26 et une partie du 27 à les habituer à l'eau courante et profonde.

Le 27 au matin, le major Butticaz, commandant du demi-bataillon d'école, leva le profil de la rivière, opération délicate qui réussit fort bien ; le 27 après-midi, on commença les préparatifs de pontage.

Etant donné l'effectif considérable du demi-bataillon (430 hommes), on décida de commencer la construction par les deux rives, une compagnie sur chaque rive.

Pour la partie centrale, où le courant était le plus fort et où la profondeur dépassait 2 m., on prévit, dès l'abord, quatre travées sur bateaux de rivière. On ne pensait pas pouvoir mettre les chevalets en place dans une eau aussi profonde et un courant aussi fort. L'expérience démontra qu'on était trop modeste.

L'après-midi du 27 fut employée à confectionner les poutrelles et les chevalets et à transporter du matériel sur la rive droite. On lança en outre quatre travées de rive gauche, cela sans difficulté, l'eau étant relativement tranquille et peu profonde.

Le 28, à 7 heures du matin, le pontage commença simultanément sur les deux rives.

La première compagnie (lieutenant Rubin, remplaçant le premier-lieutenant Mayor, malade) travaillait sur la rive gau-

che. Malgré son avance de quatre travées, elle avait la tâche la plus longue. Le chenal profond se trouvant plus près de la rive droite, la première compagnie avait à construire treize (soit neuf) travées.

La deuxième compagnie (premier-lieutenant Girsberger) retardée par le transport de son matériel, n'avait, d'après le projet primitif, que sept travées à construire. Favorisée, au premier moment, par le peu de profondeur et le faible courant, cette compagnie travailla rapidement et avec entrain. Vers dix heures, elle avait terminé sa tâche, tandis que la compagnie Rubin, travaillant dans l'eau plus rapide et profonde, avait encore plusieurs chevalets à poser. Ceci entraîna un changement au projet primitif ; la compagnie Girsberger reçut l'ordre de ponter encore deux travées, ce qui permettrait de raccourcir d'autant la partie sur bateaux.

Le commandant du pont ne donna pas cet ordre sans hésitation, car par suite d'un brusqué changement de pente, ces deux chevalets se trouvaient à l'endroit le plus profond et le plus difficile de tout le profil. Malgré cela ils furent mis en place avec autant de succès que les autres et il est fort probable que si la compagnie Girsberger avait eu plus de matériel à disposition elle aurait réussi à placer encore plusieurs travées de la même manière. Il est même probable qu'on aurait pu se passer entièrement des bateaux et faire tout le pont sur chevalets. Mais le temps pressait, le matériel manquait et le commandant ne crut pas devoir faire d'autres changements au projet, d'autant plus que la mise en place des bateaux-supports était une manœuvre fort instructive et intéressante.

La compagnie Rubin, un moment en retard, travaillait aussi avec ardeur. A 11 heures, chaque compagnie avait lancé sept travées ; la trouée était encore d'environ quarante-cinq mètres. A ce moment, le travail fut suspendu jusqu'à 2 heures. Pendant ce temps, le pont subit une rude épreuve de solidité sous la forme d'un furieux coup de vent. Un peu après 3 heures, les deux compagnies avaient fini leur tâche : soixante-deux mètres de rive gauche et quarante-quatre de rive droite¹. Il ne restait plus, au milieu, qu'une trouée d'environ vingt-cinq mètres. Pour fermer celle-ci, on avait préparé trois supports

¹ Dans quelques travées, les poutrelles n'avaient que 4 mètres au lieu des 5 mètres réglementaires.

formés chacun de deux bateaux de rivières accouplés et pourvus d'ancres.

L'ancrage et la mise en place de ces bateaux furent effectués très rapidement par une équipe de sept hommes, mis à disposition par M. le major Etier, commandant d'un cours de répétition de pontonniers.

Pendant ce temps, les sapeurs démontaient leurs avant-trains dont les longues poutres servirent aussitôt à relier entre eux et aux tronçons de rives les trois bateaux-supports. Un peu avant 4 heures, le pont était fermé.

Déduction faite des quatre travées pontées la veille, le travail de construction avait duré un peu moins de six heures pour 410 mètres, soit environ 20 mètres à l'heure ou un mètre en trois minutes. Il est vrai qu'on avait travaillé des deux côtés à la fois, ce qui ramène la vitesse réelle de construction à un mètre en six minutes ou, si l'on préfère, une demi-heure par travée. Certes, nous sommes loin des trois minutes par travée des pontonniers, mais c'est là encore une vitesse respectable.

Malgré le vent violent et la pluie, aucun accroc, aucun accident ne s'était produit pendant la construction. Un seul homme, tombé à l'eau, fut promptement repêché par la nacelle de sauvetage.

* * *

Après quelques minutes de repos, le repliement commence. En effet, le temps presse. L'école finit après-demain. M. le colonel Weber, chef de l'arme du génie, qui assiste à la construction du pont, doit encore passer demain l'inspection du personnel. Il faut donc que ce soir encore le pont soit replié à la rive.

Cette opération, plus rapide, mais aussi plus difficile et plus dangereuse que la construction, s'exécute aussi sans accroc. Tout d'abord, les longues poutres sont enlevées de dessus les bateaux, retirées sur le pont et portées à la rive. Les bateaux eux-mêmes restent en place. Si, à ce moment, ils se halaient sur leur câble pour relever leur ancre, le courant pourrait les jeter sur la tête du pont et causer non seulement un accident, mais une catastrophe; ils attendront donc que la brèche se soit élargie pour pouvoir y manœuvrer en sûreté.

Pendant ce temps, les chevalets sont abattus un à un et

flottés à la rive. Pour cela on enlève d'abord tout le tablier à l'exception de deux poutrelles ; une corde est fixée au chevalet et à chacune des deux poutrelles. A un signal donné, les plateleurs, deux hardis gaillards, qui sont restés les derniers sur le chevalet, repassent au chevalet suivant, dégrafent les deux poutrelles restantes et les jettent à l'eau avec une poussée qui abat le chevalet. L'équipe hale sur les cordes et amène le chevalet et les poutrelles à la rive. Les premières travées, dans le plus fort courant, donnent un peu de mal, mais les bras vigoureux ne manquent pas et on en vient à bout. A mesure que les chevalets atteignent le bord une équipe les saisit, les tire hors de l'eau et les démonte.

A 6 heures, il ne reste plus du pont qu'un souvenir et deux énormes tas de bois empilés sur les deux rives.

Il en reste aussi pour les travailleurs le sentiment d'avoir accompli quelque chose de peu ordinaire et pour l'armée suisse la certitude d'avoir des sapeurs à la hauteur de leur tâche.

L.