Zeitschrift: Actes de la Société jurassienne d'émulation
Herausgeber: Société jurassienne d'émulation
Band: 9 (1857)

Artikel: Sur le chemin de fer de Bienne - Schoenbühl
Autor: Mérian, A.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-549609

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: 11.07.2025

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

La ligne méridienne de l'observatoire de Berne, à laquelle sont aussi rapportés les signaux déterminés pour la carte fédérale, divise le Jura du sud au nord en deux parties inégales. Cette ligne passe à 922^{m} 42^{c} à l'ouest du signal Haasenmatt; à 19^{m} 53 à l'est du signal Montvalat, situé sur Grandval; à 135^{m} 5 à l'est du centre de la cheminée de l'auberge de Crémines ; elle passe entre Vicques et Courchapoix et se dirige vers la Bourg, à 166^{m} 18 à l'ouest du clocheton.

Relativement à la perpendiculaire, tous les points trigonométriques s'en écartent dans la direction du nord, en partant d'une distance de 15,000^{m} environ de Berne.

Les résultats des opérations trigonométriques du pays sont inscrits dans le registre à ce destiné divisé en deux parties. La première comprend : les N^{os} des triangles et de leurs côtés, la désignation des points, les angles, les logarithmes des côtés, le N^{o} des bases et la longueur des côtés en mètres.

La seconde partie renferme le nom des points et des communes sur lesquelles ils se trouvent placés, les azimuts, les coordonnés rectangulaires et la hauteur au-dessus du niveau de la mer des points les plus remarquables.

Ce registre est accompagné d'une feuille du canevas trigonométrique.

X. SUR LE CHEMIN DE FER

de Bienne - Schœnbühl,

par A. Mérian, *ingénieur.*

Messieurs !

La réunion de notre Société me fournit l'occasion de signaler à votre attention un fait d'un grand intérêt pour le Jura tout entier ; il s'agit d'une question de chemin de fer.

Vous savez, Messieurs, que l'ancienne partie du canton de Berne est presqu'entièrement comprise dans la concession de la Société centrale. Je ne veux pas revenir sur la question et examiner si l'on a bien ou mal fait d'accorder cette concession ; il me semble qu'alors on n'avait en vue principalement que la capitale du canton ; quoiqu'on en dise et qu'on ait fait valoir, je prétends que cette direction, adoptée pour la ligne principale du lac de Constance au lac Léman, n'est point la meilleure, tant au point de vue technique, que sous le rapport de l'exploitation et du rendement ; mais qu'importe, on l'a voulue à Berne et à Bâle, et je considère l'attitude qu'on a prise en faveur de ces deux localités, comme le commencement du malheureux conflit des chemins de fer de la Suisse occidentale, dont nous avons entendu tout récemment et chaudement retentir les salles des Conseils fédéraux.

Si je blâme la ligne par Berne, comme ligne principale, au lieu de celle proposée par l'ingénieur anglais Stephanson, je dois répéter que je ne suis point du tout d'avis de diriger les grandes lignes par les villes, parce qu'elles sont des chefs-lieux. Le pays ou le canton doit être pris avant tout en considération ; les villes jouissent déjà d'assez d'autres avantages ; mais les Suisses tiennent encore follement à cet ancien culte pour leurs villes capitales.

Cela n'est pas le tout ; tel étant l'état des choses, il s'agit à présent de savoir comment les diverses parties du pays devront se lier aux lignes exécutées et aux localités qui leur importent. De ces parties du canton de Berne je parle ici en particulier du Jura, qui par sa position géographique, sa population vigoureuse et ses industries développées, mérite d'avoir part au réseau des chemins de fer suisses, dont il a jusqu'ici été mis un peu à l'écart.

Vous savez, Messieurs, que la Société centrale a eu la concession d'un chemin de fer de Bienne à Schönbühl et de Berne dans la direction de Neuchâtel ; mais la concession de ces deux lignes n'est demandée et donnée qu'éventuellement

et pour cinq ans; le 24 novembre de cette année cette éventualité expire, si les travaux ne sont pas commencés.

Il paraît, et j'en ai des preuves en mains, que cette Société ne tient pas à exécuter la ligne de Bienne à Schönbühl ; par contre elle a demandé au gouvernement de Berne la concession d'un chemin de fer le long du littoral gauche du lac de Bienne.

Il nous importe peu que la construction de cette ligne coûte aux actionnaires de cette Société des sommes énormes, quoique les chemins ferrés du Central aient été estimés au commencement à 48 millions et que maintenant cette Société ait la certitude que 60 millions ne suffiront guère.

Un autre point de vue est le passage de ce chemin par les communes du littoral : vignes maltraitées, inconvénients de culture.

Ces deux avantages mentionnés retombent à la fin sur la Société centrale, ou au moins devront être pleinement compensés par l'argent de ses actions et obligations, dont le canton de Berne possède aussi pour 3 millions.

Un troisième inconvénient, plus grave se manifeste dont le Jura est la victime, par l'établissement de ce chemin du littoral et la suppression de celui de Bienne à Schönbühl.

Le Jura, qui arrive dans la plaine par le débouché de la Reuchenette, sera obligé de tourner pour aller à Berne et plus loin, soit par Herzogenbuchsee, soit par le pont de la Thièle, parce qu'il ne convient pas au Central d'établir la ligne de Bienne à Schönbühl.

On se demande si les Sociétés ont le monopole de promener à leur guise et bon gré mal gré voyageurs et marchandises par de longs détours et de faire supporter au peuple, qui est assez bon pour leur payer leurs dividendes, le maximum des frais de traction ; c'est l'histoire du siècle passé, où les gouvernements corrigeaient leurs routes en serpentant, pour qu'on restât plus de temps sur leur petit territoire.

Pour remédier à tous ces inconvénients, il faudrait maintenir les lignes des chemins de fer du Seeland, comme elles

ont été primitivement concessionnées au Central et comme en son temps le gouvernement bernois en a manifesté le vœu à ladite Société.

J'ai tracé ces lignes avec quelques modifications sur la carte annexée. Les deux lignes de Bienne à Lyss et de Thièle (soit Neuchâtel) à Lyss sont les deux communications directes du Jura bernois et des montagnes de Neuchâtel avec Berne et l'Oberland, mais en même temps ces deux embranchements pourront servir pour relier Bienne à Neuchâtel, tandis que la ligne du littoral n'a que ce dernier avantage et compromet celui de la direction pour Berne.

Il est vrai que par cette ligne proposée la distance entre Bienne et Neuchâtel sera de 14 kilomètres plus longue que celle par le littoral, ce qui augmentera le trajet de 20 minutes, mais ce détour n'est pas à comparer à celui qu'on fait actuellement par Herzogenbuchsee ou celui que le Central voudra faire subir au Jura, depuis Bienne par Thièle à Schönbühl; mais aussi ce raccourcissement de la ligne du littoral doit être acheté par 5 à 6 millions d'augmentation de frais de construction et n'offre point une communication rationnelle avec le centre du canton.

D'ailleurs la ligne proposée pourra être combinée aisément avec une direction sur Morat, ce qui est très-naturel; elle ne restera pas en arrière si une fois les chefs-lieux, Berne et Fribourg, ont paré les attaques sur leur ligne par la soi-disant mollasse volante.

La ligne du littoral étant très-coûteuse, ne ménageant point des vignes précieuses, ne répondant point à une direction vers le centre du canton de Berne, et satisfaisant plutôt les vœux des Zuricois et des Bâlois, aura toutefois à côté d'elle la voie navigable — un chemin qui marche et qui ne coûte rien.

La navigation par bateaux à vapeur ne peut être régulière et sûre qu'avec la correction de la Thièle, espérons et admettons sa réalisation à la suite des votations de l'assemblée fédérale.

La Thièle corrigée, un service sûr, régulier et journalier pendant toute l'année, sera assuré par de puissants bateaux ; leur vitesse atteindra pour le moins la moitié de celle des chemins de fer ; le prix de traction en sera moindre et l'agrément du parcours bien au-dessus de celui par la voie ferrée.

Le transport des marchandises et surtout celui des vins, pierres, gypse, bois divers, etc. etc., peut faire concurrence au prix du chemin de fer ; les frais de décharge n'atteindront pas la différence entre le bon marché de la navigation et le parcours dans les wagons.

Les bateaux d'une maison de Soleure prouvent déjà à présent la prompte expédition des marchandises entre Nidau et Yverdon, tandis que l'expédition par chemin de fer a donné lieu à bien des plaintes.

Il reste encore à dire un mot sur les chemins flottants ; la pratique en a été constatée suffisamment ; la mettre en vigueur sur nos lacs est une question de calcul, toutefois en admettant qu'ils n'aient pas de monopole ; ils peuvent se procurer une forte concurrence en s'arrangeant pour le transport des wagons avec les Sociétés des chemins de fer, qui arrivent aux bords des lacs ; je crois que cela devrait leur suffire.

Voilà donc les différents moyens de transport : route du littoral, navigation ordinaire et à vapeur, chemins de fer flottants, chemin de fer par la plaine des marais. — Public, prétends-tu davantage ? — Je conclus.

Les raisonnements que je viens de vous exposer trouveront leurs adversaires, mais cela n'empêche pas de les soumettre à votre jugement. — Vous convient-il, citoyens du Jura, de voir établir un chemin de fer par le littoral du lac et de n'avoir pas de communication ferrée des gorges de la Suze au centre du canton ? Si vous êtes de l'avis contraire, je vous invite à exposer vos vœux au nom de notre Société au gouvernement de Berne, qui s'occupera sous peu de cette question si importante pour le Jura et le Seeland, c'est-à-

dire de demander le maintien de la concession d'un chemin de fer de Bienne à Schönbühl en *première ligne*.

XI. DIALOGUE

entre

un musicien et un amateur de musique.

par M. J. Kuhn.

L'amateur. — Vous êtes musicien, Monsieur, je désire m'entretenir avec vous d'un art que j'aime et qui m'a fait naître quelques réflexions, que je voudrais mieux éclaircir, en les discutant avec un juge compétent.

Le musicien. — Je tâcherai de répondre de mon mieux aux questions, que vous voudrez bien me faire.

L'amateur. — Que pensez-vous de la musique des temps présents; croyez-vous qu'elle soit sur la voie du progrès?

Le musicien. — Pouvez-vous en douter? L'érection des théâtres lyriques, qui se sont établis, depuis 50 ans, dans presque toutes les villes un peu importantes de l'Europe, les conservatoires de musique qui se sont considérablement augmentés, le nombre croissant des élèves qu'ils contiennent, les nombreuses sociétés de chant répandues en Allemagne, en France, en Suisse jusque dans les plus petites localités de nos vallées, les sociétés d'instruments de cuivre répandues partout, les réunions de chant annuelles qui s'opèrent à tour de rôle dans les principales villes, les nombreuses et vastes fabriques de pianos et d'instruments divers, dont la concurrence permet la jouissance à toutes les fortunes, est-ce que tout cela ne vous prouve pas assez que le goût de la musique