

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Bade et la Forêt-Noire

Joanne, Adolphe

Paris, 1863

De Strasbourg à Kehl

[urn:nbn:de:bsz:31-244674](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-244674)



Faubourg de Strasbourg.

ROUTE 2.

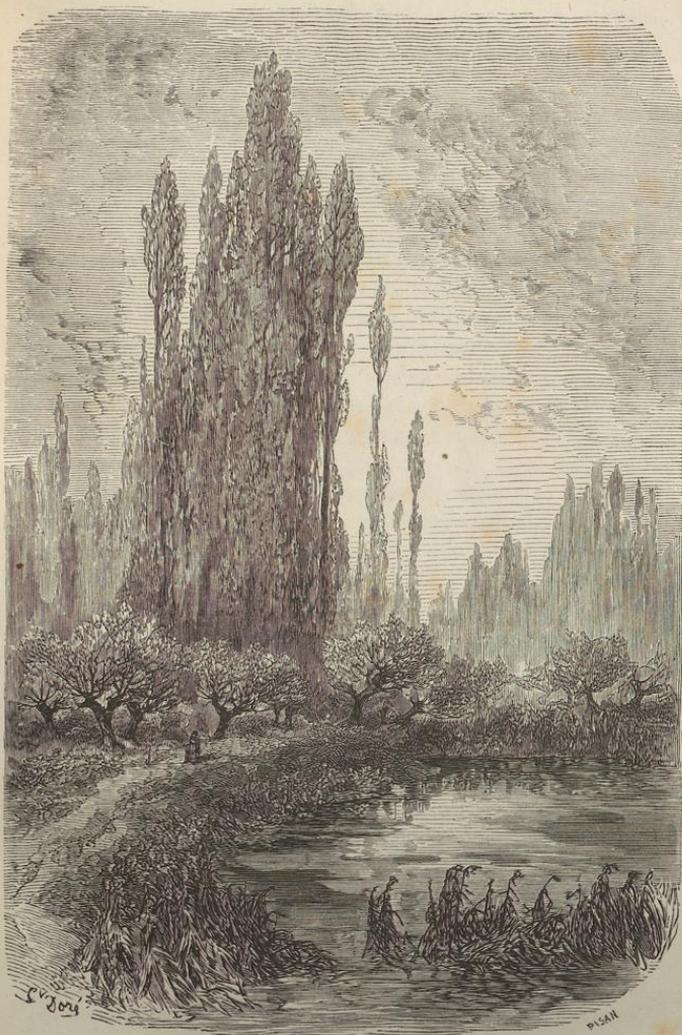
DE STRASBOURG A BADE.

12 kil. et 5 6/10 mil. — Chemin de fer. 7 convois par jour. Trajet en 2 h. environ par les trains de vitesse, et en 2 h. 30 min. par les trains ordinaires. — Prix : par les trains directs, 7 fr. 50 c. ou 3 fl. 37 kr., et 5 fr. 50 c. ou 2 fl. 34 kr.; par les trains ordinaires, 6 fr. 90 c. ou 3 fl. 14 kr., 4 fr. 90 c. ou 2 fl. 18 kr., 3 fr. 45 c. ou 1 fl. 37 kr.

DE STRASBOURG A KEHL.

12 kil. — Chemin de fer inauguré au mois d'avril 1861. — 7 convois par jour. Trajet en 30 min. environ, pour 1 fr., 70 c. et 50 c.

Le chemin de fer de Strasbourg à Kehl a été inauguré le 6 avril 1861. Il décrit une courbe immense autour de la ville, car il emprunte la ligne de Bâle jusqu'à la station de *Königs-hofen*. Au delà de ce village, il s'en détache, traverse succes-



L'île des Épis.

jour. Trajet en
par les trains
c. ou 3 R. 10
res, 6 fr. 30
u 1 R. 37 kr.

1861. — 7 c.
70 c. et 50 c.

été inauguré
autour de la vil
tion de König
traverse suiss

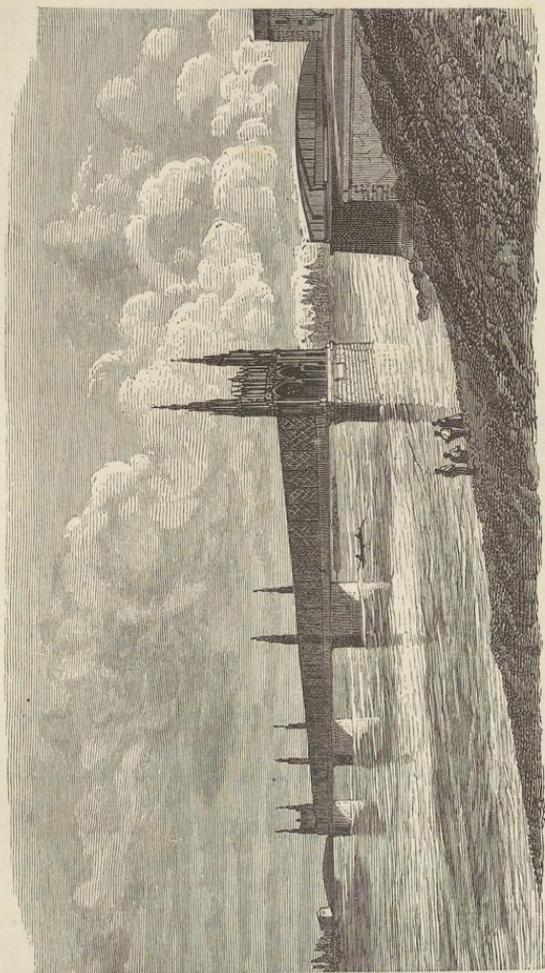
sivement l'Ill et le canal du Rhône au Rhin, et se rapproche des murs de la ville. On passe devant le cimetière de *Saint-Urbain* avant de s'arrêter (8 kil.) à la station de la porte d'Austerlitz. Après avoir franchi ensuite le petit Rhin sur un pont à treillis, en amont de la route de terre, on aperçoit à droite, dans l'*île des Épis*, le **monument du général Desaix** : mausolée de forme carrée, portant l'inscription suivante, gravée sur une table de marbre noir qui en orne la base : *Au général Desaix, l'armée du Rhin, 1801*. Ce monument a été exécuté par M. Ohmacht, de Strasbourg, d'après les dessins de Weinbrenner. Sa face principale est décorée du buste du général et de deux figures emblématiques. Les trois autres faces représentent : le passage du Rhin, la défaite de Mourad-Bey dans la haute Égypte, et la mort de Desaix à Marengo.

A peine a-t-on dépassé le monument de Desaix, que l'on aperçoit le **pont fixe du Rhin**. Ce pont, destiné à relier le chemin de fer français à celui du grand-duché de Bade, a été commencé en 1858 et terminé le 6 avril 1861. Sa longueur, entre culées, est de 245 mètres. Il a deux voies et porte de chaque côté des passerelles, pour les gens de service, de 1 mètre 50 de largeur. Il se compose d'une partie fixe et de deux travées mobiles aux extrémités. La partie fixe est un pont à treillis en fer, qui forme trois travées égales, de 56 mètres chacune. La largeur des passes navigables entre les piles est de 26 mètres. Les travées mobiles, formées de poutres en tôle pleine, sont des ponts tournants, dont le pivot repose sur des culées en maçonnerie, et qui permettent d'interrompre, quand on le veut, la circulation sur le pont. C'est la prudence cauteleuse des diplomates allemands qui a exigé cette disposition et fortifié les abords du côté de l'Allemagne.

La méthode qui a été employée pour construire ce pont est le perfectionnement du système de M. Hughes, d'après lequel ont été construits, en 1851, le pont de Rochester, en France,

celui du Rhône, sur le chemin de Lyon, et celui de Moulins, sur l'Allier.

« On a fait descendre, dit M. Louis Figurier, sur le lit du fleuve, quatre caissons de tôle, ayant chacun 7 mètres de largeur, 5 mètres 80 de longueur, 3 mètres 60 de hauteur. C'est sur ces quatre caissons que l'on a bâti les 20 mètres de fondation que doit avoir chaque pile.... Chaque caisson est fermé à sa partie supérieure et ouvert à sa partie inférieure, qui repose sur le lit du fleuve. Il est muni de trois ouvertures surmontées chacune d'un tube vertical, c'est-à-dire de trois cheminées. La cheminée du milieu a 1 mètre 5 de diamètre, et se prolonge, à travers l'intérieur du caisson, jusqu'à sa partie inférieure, c'est-à-dire qu'elle est en contact avec le gravier du fleuve. Elle est occupée par l'eau, et dans son intérieur se meut la *noria* qui doit extraire et amener au dehors le gravier provenant du creusage. Les deux cheminées latérales ont 1 mètre de diamètre. C'est dans cet espace que l'on envoie l'air comprimé; c'est par là que s'introduisent les ouvriers chargés de creuser le sol.... Ce caisson est descendu au fond du fleuve au moyen de quatre puissantes vis, de manière à venir reposer sur le fond. Par l'une des cheminées, on envoie, dans l'intérieur du caisson, de l'air comprimé, qui, en raison de sa pression plus forte que celle de l'eau, chasse l'eau de l'intérieur de ce caisson et prend sa place. Dès lors, les ouvriers peuvent pénétrer dans le caisson par l'une des deux cheminées latérales. Une *chambre d'entrée*, munie de soupapes, leur permet de s'introduire dans l'intérieur de la cheminée et du caisson, sans donner issue à l'air comprimé qui le remplit. Arrivés dans le caisson, autrement dit sur le lit du fleuve, ils y creusent le sol et jettent le gravier extrait sous l'orifice de débouchement du tuyau central, à l'intérieur duquel joue la *noria*, qui recueille incessamment ces débris pour les rejeter au dehors, comme dans le travail ordinaire du dragage. Par suite de ce forage, le caisson descend, par



Pont fixe sur le Rhin.

[R. 2]

son do
et à me
nyau
mainte
temps,
çons,
pelle
envelo
fondat
de tou

« .

tres,

l'int

de l

reti

cett

de s

liqu

fait

pos

en

I

bat

S

depu

les

pass

trop

l

Rel

con

ci

trui

trav

son poids, de plus en plus dans l'intérieur du terrain. Au fur et à mesure de cet enfoncement, on rajoute des anneaux au tuyau d'extraction et aux cheminées latérales, afin de les maintenir toujours au-dessus du niveau de l'eau. En même temps, et c'est ici le point essentiel à comprendre, des maçons, placés à l'extérieur, jettent par-dessus le caisson des pelletées de béton qui sont maintenues par un cuvelage ou enveloppe en bois. Cette maçonnerie, qui doit constituer la fondation de la pile, facilite encore par son poids la descente de tout le système.

« ... Quand on est ainsi parvenu à la profondeur de 20 mètres, on s'arrête. Les ouvriers remplissent alors de béton l'intérieur même du caisson, et quand ce plancher intérieur de béton est parvenu à l'orifice des cheminées latérales, ils se retirent sans le moindre danger par cette cheminée : on a, de cette manière, construit une colonne de maçonnerie de béton de 20 mètres de profondeur, ayant à sa base le caisson métallique, rempli lui-même de béton. Le même travail ayant été fait simultanément pour les quatre caissons qui doivent composer l'une des piles du pont, la pile se trouve ainsi construite en totalité... »

En traversant le Rhin, on laisse à droite l'ancien pont de bateaux qui relie Strasbourg à Kehl.

Sur la rive droite ou badoise du Rhin, qui a été fortifiée depuis l'achèvement du pont, s'élève la douane badoise, où les voyageurs venant de France sont obligés d'exhiber leur passe-port et de laisser visiter leurs bagages. On y change trop souvent de voitures.

12 kil. **Kehl** (restauration à la gare; hôtels : la *Poste*, *Rehfuss*, *Salm*, etc.), ville de 1903 habitants, située au confluent de la Kinzig et de la Schutter avec le Rhin, ancienne forteresse de l'empire d'Allemagne, bombardée, détruite et rasée plusieurs fois par les armées françaises qui ont traversé le Rhin. — Kehl, la promenade favorite des habi-

tants de Strasbourg, qui y vont boire de la bière, est presque entièrement composée d'hôtels et de brasseries. On y a bâti récemment une église gothique en grès rouge.

DE KEHL A BADE.

5 mil. 6/10 — 4 à 6 convois par jour. Trajet en 2 h. — Prix : 2 fl. 12 kr., 1 fl. 30 kr., 1 fl., par les trains ordinaires, et par les trains de vitesse, 2 fl. 36 kr., 1 fl. 48 kr. — Aucune franchise n'est accordée aux voyageurs pour leurs bagages, excepté pour ceux qu'ils peuvent prendre avec eux dans les voitures.

« La vaste plaine qui s'étend du Rhin à la Forêt-Noire, de Kehl à Appenweier, a conservé, dit M. Charles Lallemand, dans son beau livre des *Paysans badois*, son costume traditionnel et ses mœurs anciennes. Le *Hanau* badois est une sorte de préface à la Forêt-Noire.

« En quittant Kehl et en parcourant l'embranchement qui rejoint à Appenweier la grande ligne badoise, n'avez-vous pas vingt fois admiré ces plaines fertiles, couvertes de moissons, de prairies et de forêts, qui s'étendent à droite et à gauche, semées de beaux villages dans lesquels se meuvent des paysans au costume si pittoresque et si élégant, qu'ils semblent les comparses d'un immense opéra-comique donné par la nature en cet endroit. Le dimanche surtout, oh ! alors rien n'y manque, ni les idylles, ni les chants joyeux, ni même les chœurs harmonieux. Ce ravissant pays est si tranché, si net et si *lui*, au milieu de l'uniformité qui a envahi la plaine tout autour, que le peuple et les écrivains badois lui conservent son ancien nom « *Hanauer-Lændchen*, » malgré son incorporation dans *Mittelrheinkreis* (cercle du milieu), dans lesquels les diviseurs modernes ont essayé de le noyer. *Hanauer-Lændchen* signifie *petit pays de Hanau*. *Lændchen* est un diminutif de *Land* (pays), comme fillette l'est de fille. Il exhale un parfum de pureté, de fraîcheur et de gentillesse. C'est un