

Petite histoire de nos chemins de fer

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **24 (1886)**

Heft 34

PDF erstellt am: **15.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-189388>

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 :
 SUISSE : un an . . . 4 fr. 50
 six mois . . . 2 fr. 50
 ETRANGER : un an . . . 7 fr. 20

On peut s'abonner aux Bureaux des Postes ; — au magasin MONNET, rue Pépinet, maison Vincent, à Lausanne ; — ou en s'adressant par écrit à la *Rédaction du Conteur vaudois*. — Toute lettre et tout envoi doivent être affranchis.

CAUSERIES DU CONTEUR
 2^{me} et 3^{me} séries.
 Prix 2 fr. la série ; 3 fr. les deux.

Petite histoire de nos chemins de fer.

La première idée d'établir un chemin de fer dans le canton de Vaud remonte à l'année 1837. Quelques personnes avaient eu l'intention de rétablir l'ancien canal d'Entreroches, depuis longtemps abandonné ; mais M. Fraisse, ingénieur, émit le premier l'idée qu'une voie ferrée réaliserait plus facilement qu'un canal, la communication entre le lac Léman et celui de Neuchâtel. Dès le commencement de 1838, un comité d'initiative se forma ; M. Fraisse procéda à une première étude, dont les résultats furent très favorables à l'établissement d'un chemin de fer. Cependant le public se montra très indifférent, et les études allèrent dormir dans les cartons du Département des travaux publics.

Dès 1849, les autorités fédérales s'occupant de la question des chemins de fer, appelèrent comme experts des ingénieurs étrangers, qui déterminèrent les bases d'un plan général du réseau suisse, publié en 1850.

A partir de ce moment la question entre dans une nouvelle phase ; mais on ne songe néanmoins qu'à une communication entre les deux lacs : Morges, Ouchy et Yverdon sont alors considérés comme les têtes de ligne d'une future voie ferrée. Dès lors Lausanne entre en lice et fait faire des études démontrant la possibilité d'une jonction avec la ligne projetée.

Le 8 juin 1852, le Grand Conseil accordait à M. Sulzberger la concession de la ligne Morges-Yverdon, avec un embranchement sur Lausanne. Cette dernière clause ne fut obtenue qu'avec mille efforts de la part des autorités communales. La concession passa en diverses mains et fut acquise, en définitive, par une société anonyme, constituée sous le nom de *Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses*.

Les travaux commencèrent en 1853 ; le 7 mai 1855, la section Yverdon-Bussigny était livrée à la circulation ; le 1^{er} juillet suivant, c'était le tour de la section Bussigny-Renens-Morges ; enfin, le 5 mai 1856, on inaugurait la section Renens-Lausanne.

Puis de nombreux projets surgirent pour rattacher la ligne Morges-Lausanne-Yverdon à la Suisse centrale et à la France. La ligne Morges-Genève fut immédiatement entreprise et livrée à la circulation en avril 1858.

La question du chemin de fer sur Berne, donna lieu à des débats prolongés en présence de divers

projets discutés par les cantons de Genève, Vaud, Fribourg et Berne. Dans une conférence, ces quatre cantons finirent par adopter la direction Yverdon-Payerne-Morat-Laupen. Mais le Grand Conseil du canton de Fribourg refusa d'accorder une concession à toute ligne qui ne passerait pas par Fribourg. L'autorité fédérale intervint, d'autres projets furent encore présentés, mais aucun ne put aboutir.

L'idée d'une ligne directe de Lausanne à Berne avait fait du chemin, et les autorités lausannoises n'hésitèrent point à se mettre en opposition avec le projet du gouvernement et à voter en faveur de cette ligne une subvention de 600,000 francs, qui entraîna la mise sous régie de la commune de Lausanne.

La ligne directe l'emporta à l'Assemblée fédérale. Les travaux ayant immédiatement commencé sur le territoire vaudois, le gouvernement voulut s'y opposer ; le Conseil fédéral envoya des commissaires fédéraux et le gouvernement dut céder. La ligne Lausanne-Berne fut ouverte à la circulation le 4 septembre 1862.

Au cours de ces péripéties, d'autres lignes se construisaient. En 1854, le Grand Conseil votait la ligne Jougne-Massonger, concédée en 1856 à la Compagnie de l'Ouest. La section Villeneuve-Massonger fut la première construite et ouverte le 10 juin 1857 de Villeneuve à Bex ; et le 1^{er} novembre 1860 de Bex à St-Maurice. On entreprit ensuite la section Lausanne-Villeneuve, inaugurée le 2 avril 1861.

Viennent ensuite d'autres concessions, telles que Jougne-Eclépens ; Yverdon-Vaumarcus-Neuchâtel (ouverte le 7 novembre 1859) ; la ligne de la Broye ; la transversale (Yverdon-Fribourg) ; la ligne du Simplon, etc., etc.

Et dès lors, adieu le bon vieux temps des diligences.

(Supp. au *D. Hist. du cant. de Vaud*, CORBAZ et Cie, édit.)

Une fontaine à deux usages.

Sous ce titre, on nous écrit de Lausanne, à la date du 19 courant :

Monsieur le rédacteur,

Je descendais hier la rue du Petit-Chêne, pour aller prendre le train, accompagné d'un ami. Arrivé en face de la fontaine, qui se trouve sous l'hôtel Gibbon, il se tourna vers celle-ci, passa son bras