

Le rail suisse fête ses 150 ans

Autor(en): **Probst, Jean-Robert**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Généralions : aînés**

Band (Jahr): **27 (1997)**

Heft 4

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-827338>

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.

Le rail suisse fête ses 150 ans

C'était en 1847, entre Zurich et Baden. Alors qu'il fallait habituellement un peu plus de cinq heures pour relier ces deux cités par la diligence, le premier convoi mettra 33 minutes. Une nouvelle ère s'annonçait. Celle des chemins de fer.

Le petit cheval à vapeur, composé d'une loco, d'un tender et de quatre wagons avait officiellement été baptisé «Limmat». Mais tout le monde le surnommerait rapidement «Spanisch-Brötli-Bahn», soit «le train des petits pains espagnols».

C'est effectivement ce moyen de transport qu'empruntaient, chaque jour, les servantes des grandes familles zurichoises, pour aller acheter ces fameuses pâtisseries en pâte feuilletée qui étaient servies à l'heure du goûter. Et que l'on ne trouvait qu'à Baden...

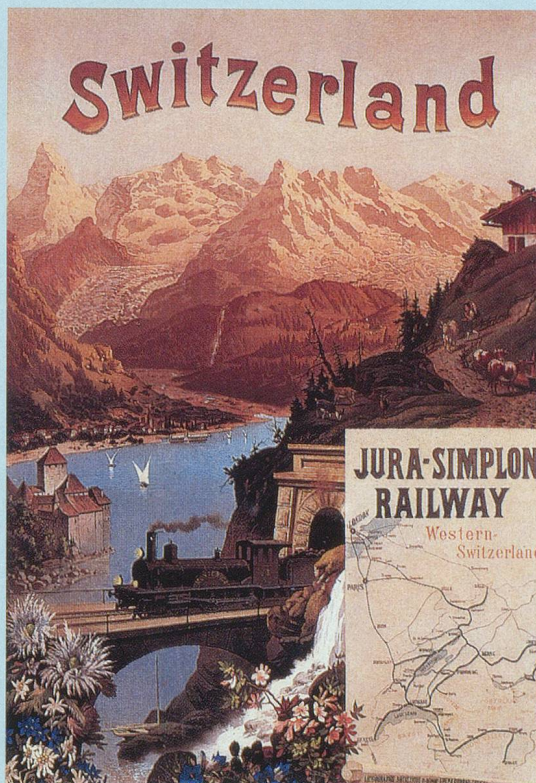
La Suisse ne figurait pas parmi les états pionniers dans le domaine du rail, puisque le premier convoi circula, il faut le rappeler, dès 1825 entre Stockton et Darlington en Angleterre. Voilà pourquoi, chez nous comme dans toute l'Europe, les trains circulent à gauche...

Lorsque s'ébranla la locomotive «Limmat», des trains roulaient déjà depuis quelques années en Angleterre, en Belgique, en Allemagne, en Italie, en Autriche et en France. Depuis trois ans également, les trains français arrivaient en gare de Bâle.

La première loi ferroviaire, votée en 1852, remettait toutes les initiatives aux entreprises privées. L'année suivante, une fabrique de wagons était créée à Neuhausen (SH) et la Compagnie du Central-Suisse voyait le jour. La ligne Bâle-Liestal fut inaugurée en 1854.

Morges-Yverdon

Le 1^{er} juillet 1855, la première ligne de Suisse romande était inaugurée entre Morges et Yverdon. Dès lors, il ne se passera plus un an sans



Cette affiche de la compagnie du Jura-Simplon date de 1890

que le réseau ferroviaire helvétique ne gagne quelques kilomètres. En 1862, la construction d'un viaduc à Grandfey permettra la liaison entre Berne et Lausanne.

Après la plaine, le chemin de fer partit à l'assaut des montagnes. Nicklaus Riggenbach ayant inventé un système de crémaillère, l'inauguration du premier chemin de fer de montagne européen eut lieu entre Vitznau et le Rigi en 1871.

Au siècle passé, le passage sous les Alpes donna lieu à de nombreuses controverses (déjà!) Fallait-il passer sous le Splügen, le Lukmanier ou le St-Gothard? C'est finalement l'Italie et l'Allemagne qui ont fait pencher la balance. Le projet du

tunnel du St-Gothard, devisé à 187 millions de francs de l'époque, entraîna notamment une crise financière (dépassement de budget) et un redimensionnement du projet.

Le percement du tunnel du St-Gothard, long de 15 km, fut entrepris sous la direction de l'ingénieur genevois Louis Favre. Les premiers convois le traversèrent le 1^{er} janvier 1882. Suivit, le percement du Simplon, ouvert en 1906. Désormais, les montagnes ne formaient plus obstacle au développement du réseau ferroviaire européen.

Aujourd'hui, la toile d'araignée tissée par le rail couvre pratiquement tout le territoire suisse sur plus de 5000 km. Outre les CFF, on dénombre encore une cinquantaine de compagnies privées, qui sont autant de partenaires.

Et demain? Le peuple a accepté, en 1987, la conception de «Rail 2000». Il s'agit en effet de mettre en place un système de transport digne du troisième millénaire. Le projet global, qui va finalement coûter 16 milliards de francs, prévoit la réalisation d'AlpTransit pour les marchandises et toute une série de transformations à l'intention des passagers. Elles devraient permettre de doubler la capacité de transport, de moderniser le matériel et de ramener la cadence des trains directs intervalles à 30 minutes.

J.-R. P.

La fête en avril

Manifestations du 150^e anniversaire: inauguration de la gare de Lausanne du 4-6 avril; expo au Musée d'Histoire dès le 4 avril.

Train exposition:

Lausanne, 5-6 avril; Palézieux, 7-8 avril; Romont, 9-11 avril; Bulle, 12-13 avril; Morat, 15-16 avril; Payerne, 17-18 avril; Yverdon, 19 avril; Neuchâtel, 20-22 avril; Vevey, 23-25 avril; Genève, 26-27 avril.



Le «Spanisch-Brölli-Bahn», mis en service en 1847



Une composition EuroCity, dernière-née des CFF

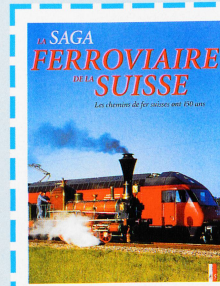
Photos Y. D. et CFF



Dans la cabine de pilotage d'une locomotive moderne



La gare de Lausanne, rénovée, sera inaugurée en avril



«Générations» propose à ses lecteurs le superbe ouvrage du 150^e anniversaire, «La saga ferroviaire de la Suisse»: au prix de **Fr. 98.-** (port compris).

Je commande _____ ex. de cet ouvrage

Nom:
Prénom:
Rue:
NP/Localité:
Signature:

Coupon à renvoyer à la rédaction de «Générations», case postale 2633, 1002 Lausanne.