

La Suisse, pays des chemins de fer de montagne

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **32 (1952)**

Heft 8-9

PDF erstellt am: **15.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-888473>

Nutzungsbedingungen

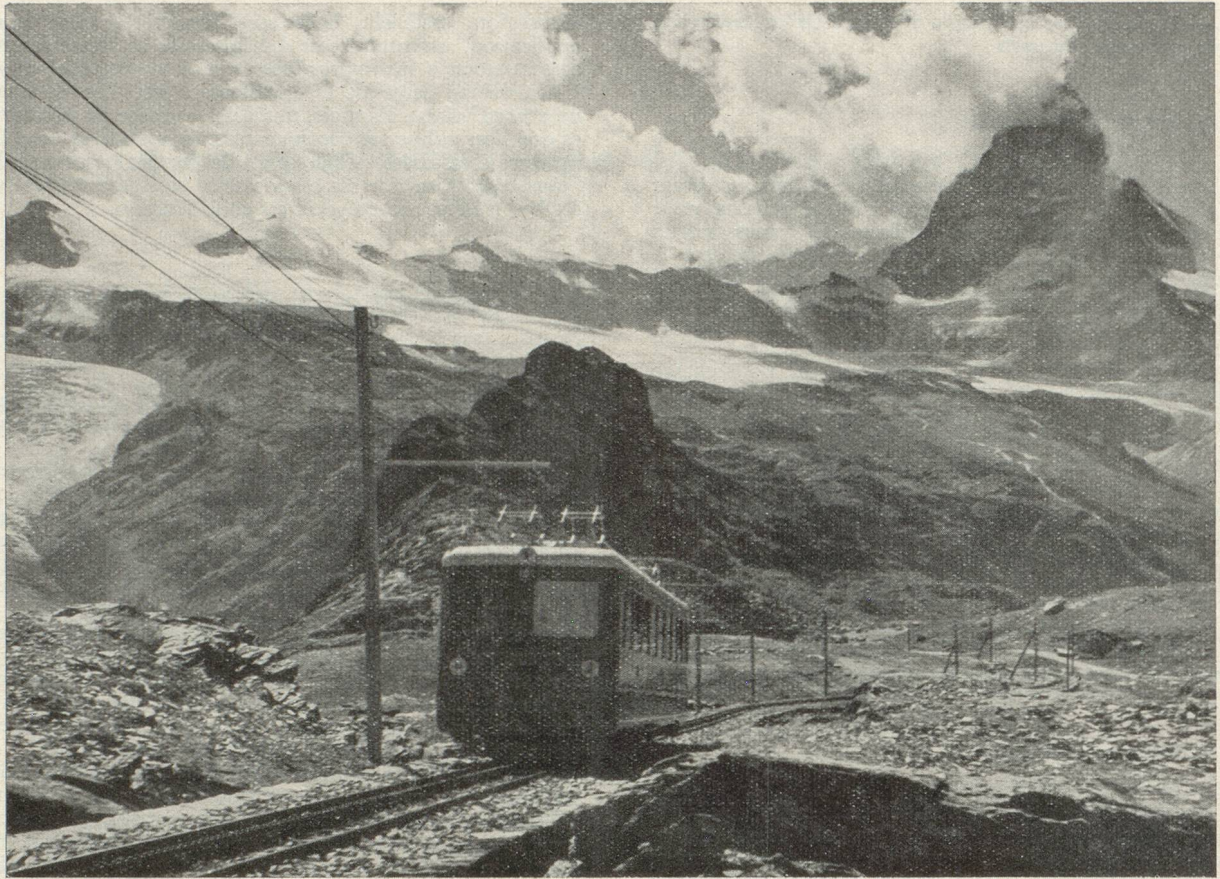
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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 chemin de fer du Gornergrat

LA SUISSE

pays des chemins de fer de montagne

Au point de vue touristique, il est difficile de concevoir la Suisse sans ses chemins de fer de montagne, ses funiculaires, ses téléphériques et ses télésièges. Sans doute, les étrangers venaient-ils déjà nombreux au XVIII^e et XIX^e siècles, pour admirer les montagnes, parcourir les vallées et s'emplir les poumons d'air pur. Mais leur contingent s'est considérablement accru depuis la construction de la plupart des chemins de fer de montagne, qui eurent des débuts prometteurs. On en construisit un peu partout, jusque sur les pentes les plus abruptes, comme en témoignent les quelques dates suivantes :

La ligne Spiez-Frutigen, amorce du Lötschberg, date de 1898 ; le régional du Val-de-Travers (canton de Neuchâtel) de 1881 ; le chemin de fer Aigle-Leysin de 1898 ; l'Aigle-Sépey-Diablerets de 1908 ; le Bex-

Gryon-Villars de 1897 ; les chemins de fer de la Gruyère de 1898 ; le Landquart-Davos de 1888 ; le chemin de fer de Loèche-les-Bains de 1908 ; le Martigny-Châtellard de 1902 ; le Monthey-Champéry de 1906 ; le Viège-Zermatt de 1888 ; le Gornergrat de 1896 ; le Sierre-Montana de 1908 ; le chemin de fer des Rochers-de-Naye de 1891, etc.

Ce sont environ deux cents entreprises de transport que représentent les chemins de fer privés suisses, formant un capital investi de plus d'un milliard de francs. La longueur totale de tous ces chemins de fer approche de 2.900 kilomètres.

Les touristes qui ont l'occasion de circuler sur le vaste réseau des chemins de fer fédéraux et privés mettent volontiers le nez à la fenêtre de leur wagon

pour admirer les courbes que décrivent les voies sous les angles les plus surprenants. Pour franchir les gorges et les ravins, il a fallu construire de multiples ouvrages d'art, des ponts, des viaducs, des tunnels ; pour mettre la ligne à l'abri des avalanches et des chutes de pierre, des galeries de protection ont été creusées.

On redoutait les tunnels, autrefois, à cause de la fumée qui obligeait les voyageurs à fermer les fenêtres du wagon, au cœur de l'été ; maintenant, grâce à l'électrification dont bénéficie les 98 p. 100 du réseau général, on ne leur en veut plus, à ces tunnels qui préparent des surprises d'une incomparable diversité. Faut-il citer des noms, qui sont autant de références, dans le secteur des chemins de fer privés à voie normale ou à voie étroite ? Le Lœtschberg, entre Thoune et Brigue ; le Montreux-Oberland bernois, entre Zweizimmen et Montreux ; le Furka-Oberalp, entre Brigue et Disentis ; le Viège-Zermatt, depuis Stalden ; la Bernina, entre Pontresina et Poschiavo ; l'Albula, entre Coire et l'Engadine ? Toutes ces lignes ont leurs attraits, comme bien d'autres que nous ne saurions énumérer ici.

SI, pour les chemins de fer à adhérence, on pouvait se contenter d'allonger la voie au moyen de courbes et de tunnels hélicoïdaux, en réduisant la déclivité, il fallut trouver autre chose pour les voies s'attaquant à la montagne de façon plus directe.

C'est alors que surgit un homme de génie, l'ingénieur Riggenbach, d'Olten, qui construisit la ligne de Vitznau au Rigi, en faisant usage de la crémaillère à échelons, sur une déclivité de 250 p. 1.000 ; ouverte en mai 1871, cette ligne nouvelle connut un succès immense qui stimula le développement rapide du réseau ferroviaire dans les régions alpestres. En 1879, on procéda à l'ouverture du petit funiculaire de Giessbach, au bord du lac de Brienz. Quatre ans plus tard, ce fut le tour du funiculaire Territet-Glion, construit également par Riggenbach et qui était la première ligne dans le monde, comptant une rampe maximum de 570 p. 1.000. Pour prouver sa confiance absolue, Riggenbach descendit avec une voiture dont il avait le contrôle et qui n'était pas attachée au câble ; elle n'était retenue que par ses propres freins agissant sur la crémaillère.



Le téléphérique du Saentis

Les entrepreneurs se hâtèrent de construire d'autres lignes, dans les centres touristiques de la Suisse, pays classique des voyages.

Pendant de longues années, le chemin de fer du Rothorn de Brienz, dans l'Oberland bernois, a été le plus élevé d'Europe (2.252 m.) mais il a été dépassé par le chemin de fer électrique du Gornergrat (3.093 m) ; depuis 1912, la gare la plus élevée d'Europe est celle du Jungfraujoch, sur la ligne de la Jungfrau ; elle atteint, à 3.457 mètres, les régions des neiges éternelles. Son dernier tronçon et sa gare terminus

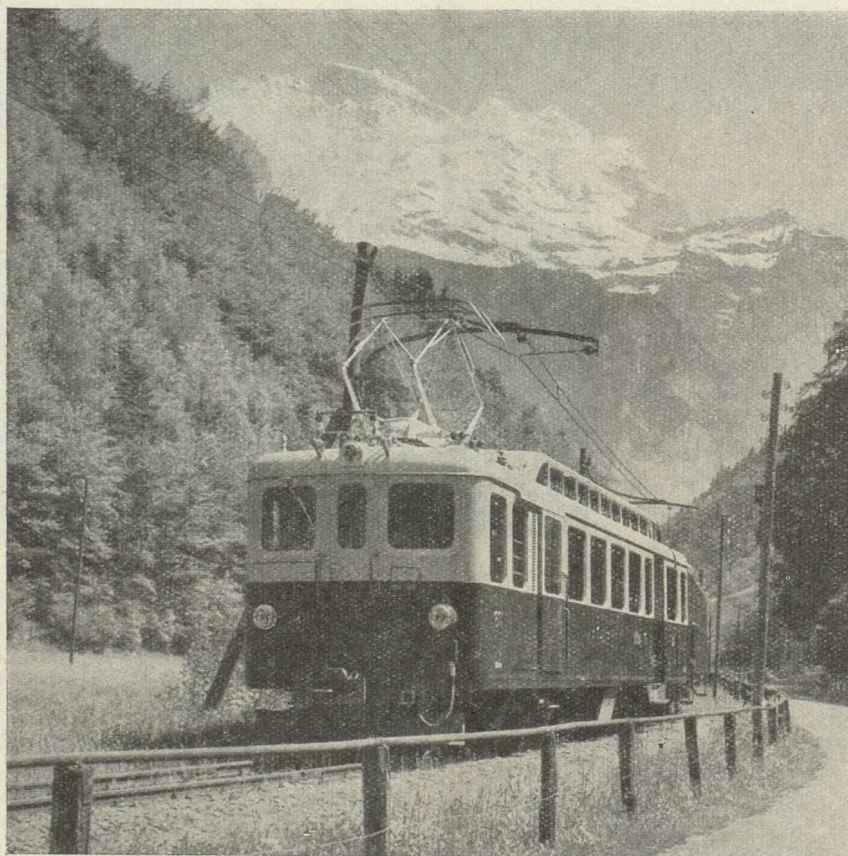
ont été creusés dans le massif de la Jungfrau, bien au-dessus de la limite supérieure du glacier de l'Aletsch.

Non seulement les chemins de fer de montagne permettent aux personnes âgées ou délicates d'admirer les splendeurs ensoleillées des altitudes, mais ils sont encore justifiés par le trafic sportif en hiver ; ils réduisent la durée de la première montée en hissant le touriste au-dessus des brouillards. En été, les chemins de fer de montagne favorisent l'alpinisme et leurs gares terminus sont des points de départ rêvés pour les vraies ascensions.

DEPUIS que la saison d'hiver, avec le développement des sports sur neige et sur glace, égale en importance celle d'été, dans nombre de centres touristiques, les téléphériques, téléskis et autres moyens de remontée mécanique ont tendu leurs câbles à toutes les altitudes.

Comme le constatait Pierre Grellet dans la brochure célébrant le cinquantenaire de l'Union des funiculaires

suisses, il y a deux ans, le câble transporteur est une des plus belles conquêtes de notre temps. Il permet à l'homme d'accéder, en s'élevant dans l'espace, à des jouissances supérieures. Le câble, qu'il soit suspendu ou qu'il se meuve à fleur de sol, convoie les foules les plus diverses. Chaque funiculaire, chaque téléphérique a non seulement son paysage, mais son ambiance et son public. Il y a le public d'habitues, transportés par les lignes desservant les quartiers d'une ville. Leurs voitures sont paisibles ; on s'y retrouve entre connaissances et l'on y échange des propos sans éclat. Il y a le public jeune et changeant, toujours plein d'allégresse, qui va à son plaisir. Pour celui-là, le voyage est souvent un événement, l'attente exaltante d'un bain d'air ou de soleil sur les hauteurs sereines où l'homme se libère de ses servitudes. Il y a le public en vêtement de travail et le public en tenue de sport ; le premier se déplace par nécessité, le second pour la joie, remplissant les espaces d'une foule multicolore, dont le chromatisme s'égaille, selon la saison, parmi les prés et les bois ou parmi les champs de neige striés de mille rayures.



Le chemin de fer de la Jungfrau