

# Centenaire ferroviaire à Vallorbe

Autor(en): **Perrin, Paul**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **43 (1970)**

Heft 9

PDF erstellt am: **26.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-775777>

## **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.

## CENTENAIRE FERROVIAIRE À VALLORBE

deutenden Sammlungen von Porzellan und Fayencen aus allen Erdteilen breiten sich in den Sälen und Kammern des Musée Ariana aus. Dazu kommen prachtvolle Tapisserien, Möbel und anderes Kunstgut. Die weite Mittelhalle mit ihren Marmorsäulen und Galerien ist ein einzigartiger Repräsentationssaal. Als Vermächtnis an die Stadt Genf wird die Sammlung vom Musée d'art et d'histoire verwaltet. Bis Ende Oktober dauert die Ausstellung «Céramiques de la Belle Epoque». Weil etwas abgelegen, bleibt im Winter das einzigartige Museum geschlossen. – Ebenfalls nur im Sommer offen ist das historische Schloss La Sarraz im Vorgelände des Waadtländer Juras. Hier wird bis zum 27. September moderne Schweizer Keramik gezeigt, und die Schlossräume und der Park lohnen ebenfalls einen Besuch. – Das Gewerbemuseum Basel stellt bis zum 22. November «Ofenkacheln des 15. bis 19. Jahrhunderts» in ihren stilistischen Wandlungen zur Schau. Das bedeutende altschweizerische Kunsthandwerk der farbigen oder reich bemalten Kachelöfen wird hier durch originale Werkproben aus mehreren Jahrhunderten veranschaulicht.

### Moderne Kunst im Barocksaal

Eine ungewöhnliche Überraschung kann man im Berner Hochjura erleben, wenn man, am leichtesten von Tavannes oder Delsberg aus, die einstige Klosterkirche von Bellelay besucht. Während die ausgedehnten Wohngebäude des schon 1136 gegründeten und nach ruhmvoller kultureller Wirksamkeit 1797 in der Franzosenzeit aufgehobenen Prämonstratenserklosters heute für Anstaltszwecke dienen und nur durch die prachtvollen Gartenanlagen beachtlich sind, ist die 1710 bis 1714 im Barockstil erbaute Stiftskirche erst in jüngster Zeit aus ihrer Profanierung erlöst und vorbildlich restauriert worden. Ein Erlebnis ist der Anblick des gewaltigen Kirchenraumes, der jetzt für kulturelle Zwecke eine würdige Verwendung findet. Man bedenke, dass dieser lichte, weiträumige Kirchensaal der grösste Sakralraum des Kantons Bern ausser dem Berner Münster ist! Hier findet gegenwärtig eine Ausstellung des Malers Alfred Manessier statt; sie dauert bis zum 20. September. Dieser Künstler, der jetzt 59 Jahre zählt, ist ein Repräsentant der Ecole de Paris. Er hat aus französischer Tradition heraus seine moderne Gestaltungsweise entwickelt. In der Kirche von Moutier ist er als Gestalter von Glasgemälden hervorgetreten.

### Musikleben und Freilichtspiele im Frühherbst

In Montreux und Vevey nimmt das grossaufgezogene 25. Festival seinen Fortgang und bringt Sinfoniekonzerte grosser Orchester und weitere Darbietungen bis zum 4. Oktober. Unterdessen wickelt sich in Genf der am 19. September beginnende 26. Internationale Musikwettbewerb für verschiedene Instrumente und für Gesang ab. Er findet seinen Abschluss mit dem mit Spannung erwarteten Schlusskonzert der Preisträger am 3. Oktober, an dem das grosse Orchester begleitend mitwirkt. Im Tessin ziehen sich die 26. Musikwochen in Ascona bis zum 20. Oktober hin. Es treten dabei auch mehrere ausländische Orchester in Erscheinung.

In Einsiedeln setzen die Spielleute der Talschaft – etwa fünfhundert begeisterungsfähige Personen – die Aufführungen des «Grossen Welttheaters» von Calderón jeden Mittwoch- und Samstagabend bis zum 26. September fort. Im grossen Zusammenklang von dichterischer Sprache und Handlung, von Orchestermusik, Chorgesang, Orgelspiel und Glockengeläute vollzieht sich das Mysterium von Weltlichkeit und Gericht auf dem einzigartigen Klosterplatz mit der barocken Kirchenfassade.

### Vielfalt von Graphik und Malerei

Aus der Frühzeit der Druckgraphik im 15. Jahrhundert stammen die äusserst kostbaren Holzschnitte und Kupferstiche und die sehr seltenen Handzeichnungen, welche das Kupferstichkabinett des Kunstmuseums Basel in eindrucksvoller Auslese zeigen kann. Unsere eigene Zeit pflegt den Holzschnitt wieder mit besonderer künstlerischer Intuition. Das bestätigen die Gesamtausstellung der Schweizerischen Vereinigung Xylon im Thunerhof zu Thun (bis 18. Oktober) und die Schau «Graveurs suédois» im Cabinet des estampes in Genf. Zur Malerei übergehend, notieren wir aus der Westschweiz die Ausstellung Salvador Dali im Athénée zu Genf (bis Ende September) und die Retrospektive des Waadtländer Malers Rodolphe-Théophile Bosshard (1889–1960) in Vevey. In Luzern dominiert die Geburtstagsausstellung des 50jährigen Nidwaldners Charles Wyrsh. Das Museum Schaffhausen zeigt Werke von Alex Sadkowsky (Zürich) und vom 27. September an solche von Hans Bächtold (Schleitheim). In der Kunsthalle Basel sieht man bis zum 20. September Bilder von Paul Camenisch und Rudolf Maeglin, zwei Senioren der Basler Künstlerschaft. Die Stiftsbibliothek St. Gallen kann aus ihren historischen Bücherschätzen Dokumente über «Menschen im Bodenseeraum» vom 8. bis zum 18. Jahrhundert in ihrem herrlichen Büchersaal zeigen.

Une importante manifestation se déroulera à Vallorbe du 12 au 21 septembre 1970 pour célébrer en une fois les trois étapes qui ont fait de sa gare un point frontière important sur la grande ligne du Simplon. A part l'exposition documentaire historique, des locomotives, voitures et wagons – anciens et modernes, français et suisses – seront exposés, de même que la puissante locomotive électrique Ae 6/6 «Vallorbe», avec son écusson «d'or à la bande ondulée d'azur, chargée d'une truite d'argent». Il y aura de nombreux modèles réduits et un vieux train à vapeur circulera de Vallorbe au Day. Et, fait unique en Suisse, une énorme locomotive à vapeur française du type Mountain 241, pesant 129 tonnes – don de la SNCF – sera installée sur une place de la localité à titre définitif.

### Vallorbe et la ligne internationale du Simplon

Si le tracé actuel de la ligne Lausanne–Paris nous semble tout naturel, l'histoire nous apprend qu'il fallut soixante-deux ans de luttes, de 1853 à 1915, pour l'établir. Car le problème de la traversée du Jura était intimement lié au franchissement des Alpes, donc à la réalisation de la ligne du Simplon. On peut résumer cette histoire en trois périodes distinctes.

De nombreux projets surgissent en 1853, dont l'un prévoyait déjà un tracé direct entre Censeau et Vallorbe par Longevilles, Métabief et Jougne, évitant ainsi Pontarlier. Mais ce projet fut écarté et, en 1856/57, sont accordées les concessions Pontarlier–Les Verrières et Pontarlier–Jougne, cette dernière étant liée dans une certaine mesure à l'établissement de la ligne du Simplon. Ce fut alors le tracé par Les Verrières (qui tendait vers un passage envisagé au Grimsel par Berne et un autre au Lukmanier par Zurich) qui fut choisi et exécuté. Et c'est ainsi que Lausanne fut reliée à Paris par Neuchâtel, de 1862 à 1875.

Ce grand détour fut un coup dur pour le passage envisagé au Simplon. En outre, il y avait la concurrence: les lignes du Mont-Cenis et du Gothard. En 1865, le Gouvernement de l'Italie récemment unifiée se prononce pour le Gothard et exclut formellement le Simplon, concurrent du Mont-Cenis. Et, pour comble, cette même année voit la Compagnie de la ligne d'Italie (Bouveret–Sion–Sierre) déposer son bilan et faire faillite.

### La ligne de Jougne

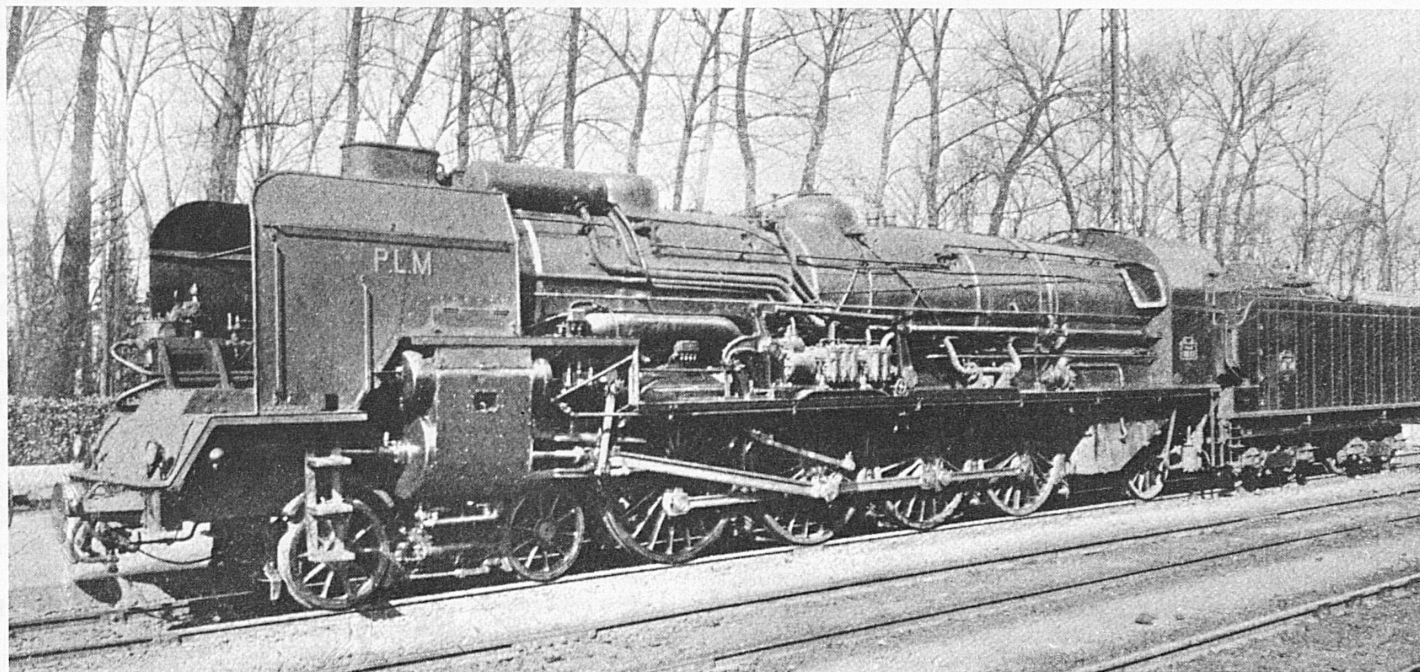
Malgré ces sombres perspectives, le Gouvernement vaudois poursuivit la lutte et s'occupa d'établir la ligne directe par Vallorbe et Jougne sur Pontarlier, qui diminuera la distance Lausanne–Paris de 57 kilomètres. Il se trouva un Anglais, Sir Cusaek Patrice Roney, demeurant à Londres, qui s'engagea à construire et à exploiter ce raccourci. Il fonda pour cela la Compagnie du chemin de fer Jougne–Eclépens. C'est celle-ci qui, après bien des difficultés, construisit la ligne et l'exploita à ses débuts. La ligne commençait à la bifurcation de Daillens, mais ses trains partaient et aboutissaient à Cossonay. Elle fut inaugurée le 2 juillet 1870 à Vallorbe en présence de deux conseillers fédéraux, Karl Schenk et Paul Cérésole, ce qui soulignait le caractère international futur de ce petit tronçon.

De grosses difficultés s'opposèrent à la continuation de la ligne vers Pontarlier, difficultés qui furent levées en bonne partie grâce à l'intervention directe de notre ministre à Paris, Johann-Conrad Kern, auprès de Napoléon III (juin 1870). La guerre franco-allemande retarda les travaux et ce n'est que le 1<sup>er</sup> juillet 1875 que le tronçon Vallorbe–Pontarlier fut mis en service.

Le tracé par Jougne présentait de nombreux inconvénients. Il était souvent obstrué par les neiges, accusait une rampe de 25‰, même

en tunnel, et le point culminant était à 1012 mètres alors qu'on prévoyait le tunnel du Simplon à environ 700 mètres... On se rendait compte que de telles conditions ne pouvaient convenir à une grande ligne internationale. C'est pourquoi un projet de percement du Mont-d'Or est établi dès 1882. Mais il fallut attendre que le sort du tunnel du Simplon soit fixé pour reprendre les pourparlers avec la France. Et à ce moment-là, d'autres passages entrent en concour-

ses de 300 à 700 mètres et réduisait d'une heure le parcours Lausanne-Paris. Enfin et surtout, l'incommode gare à rebroussement de Vallorbe se trouvait transformée en une gare internationale de passage groupant les services ferroviaires et douaniers des deux pays, jusque-là dispersés à Pontarlier et à Vallorbe. Plus d'un demi-siècle s'est écoulé depuis lors. En 1915, le gros œuvre de la ligne du Simplon était achevé. Mais il restait encore à



Locomotive 241.CP de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF), 1947

Lokomotive 241.CP der französischen Staatsbahnen, 1947

Locomotiva 241.CP delle Ferrovie francesi dello Stato, 1947

Locomotive 241.CP of the French railways, 1947

rence avec le tracé Frasnè-Vallorbe par le tunnel du Mont-d'Or. Genève multiplie les démarches pour un passage par la Faucille et Berne propose la ligne du Lötschberg, avec un raccourci à travers le Jura de Moutier à Lengnau.

#### Le tunnel du Mont-d'Or

De part et d'autre de la frontière, ces trois projets font l'objet de luttes extrêmement vives. Une grande conférence franco-suisse met fin à ces polémiques, en 1909, donnant le feu vert au Frasnè-Vallorbe et au Moutier-Lengnau. Les travaux de construction du tunnel du Mont-d'Or commencèrent en 1910. Ils furent gênés par de très fortes venues d'eaux qui dépassèrent 7000 litres/seconde. Survint encore la guerre en 1914, ce qui retarda les travaux. Enfin, le 15 mai 1915, en pleine guerre mondiale, la ligne fut inaugurée fort simplement et mise en service.

Cette nouvelle ligne diminuait la distance Lausanne-Paris de 175, kilomètres, abaissait le point culminant de 1012 à 896 mètres, ramenait les déclivités de 25‰ à 15‰, augmentait le rayon des

perfectionner cet ouvrage. La génération actuelle s'en est occupée et elle se montra digne de celles qui œuvrèrent si longtemps pour établir la ligne. Parmi les nombreux perfectionnements, citons spécialement l'électrification en Suisse, en France et en Italie. Grâce à elle, on a pu supprimer un point noir: les rampes de 20‰ sur les deux versants du Jura et celle de 25‰ entre Domodossola et Iselle. La traction électrique en a eu raison.

Si le prestigieux Simplon-Orient Express, créé en 1919 par le Traité de Versailles, a été la victime du développement de l'aviation commerciale, il n'en reste pas moins que le tableau de bord de la ligne du Simplon se laisse voir avec ses trains aux noms célèbres: Direct Orient (voitures pour Istanbul, Athènes, Sofia, Belgrade), Simplon Express et Lombardie Express. Enfin, nous voici dotés des TEE. Le Cisalpin relie Paris à Lausanne en 4 heures 37 minutes, alors que la traction à vapeur demandait 14 heures 15 minutes pour ce même parcours, en 1875, par la fameuse ligne de Jougne...

Paul Perrin

L'entrée du tunnel en territoire français: Chapelle de l'Espérance et souterrain du Bouquet

Am Tunnelportal auf Frankreichs Boden

Ingresso della galleria in territorio francese

The tunnel entrance on French territory

# FRASNEVALLOBE

