

# Vallorbe

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **49 (1976)**

Heft 9

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-774772>

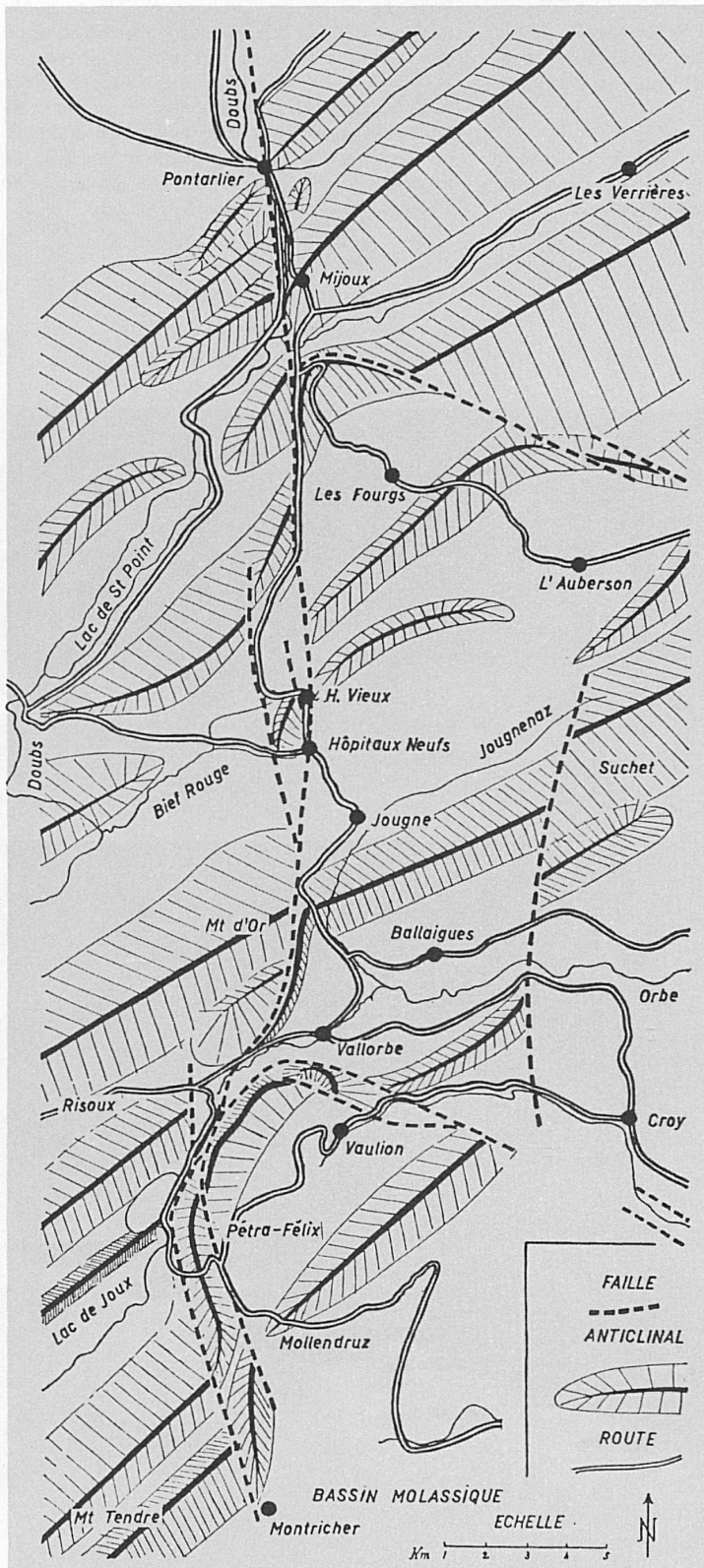
## **Nutzungsbedingungen**

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.

# Vallorbe



Auf der Karte des Waadtlandes aus dem Jahre 1781 (Abb. 45) hat der Juradurchgang La Sarraz/Orbe-Pontarlier fast die Gestalt eines Cañon. In der Tat durchquert die Strasse hier – als grosse Ausnahme – den Jura ohne bedeutende Höhenunterschiede, auf fast gerader Linie, ohne sich im Zickzack von Klus zu Klus winden zu müssen. Sie folgt einer geologischen Verwerfungslinie, verursacht durch Bewegungen der Erdkruste. Hier sind die Längsketten des Jura plötzlich unterbrochen, gegeneinander verschoben und zum Teil sogar abgewinkelt (Abb. 44).

Der bequeme Juraübergang des Col de Jougne liegt ausserdem auf der kürzesten Verbindungslinie zwischen Oberitalien und dem Zentrum Frankreichs. Seit den Zeiten der Römer dient er daher dem Fernverkehr. Sie sind wohl einem längst bestehenden Weg gefolgt, als sie die Heerstrasse Italien-Gallien über Urba/Orbe und Ariolica/Pontarlier nach Vesontio/Besançon bauten, eine wichtige Abzweigung an der grossen Strasse, die über den Grossen St. Bernhard (Summus poeninus) und durchs schweizerische Mittelland nach Germanien führte.

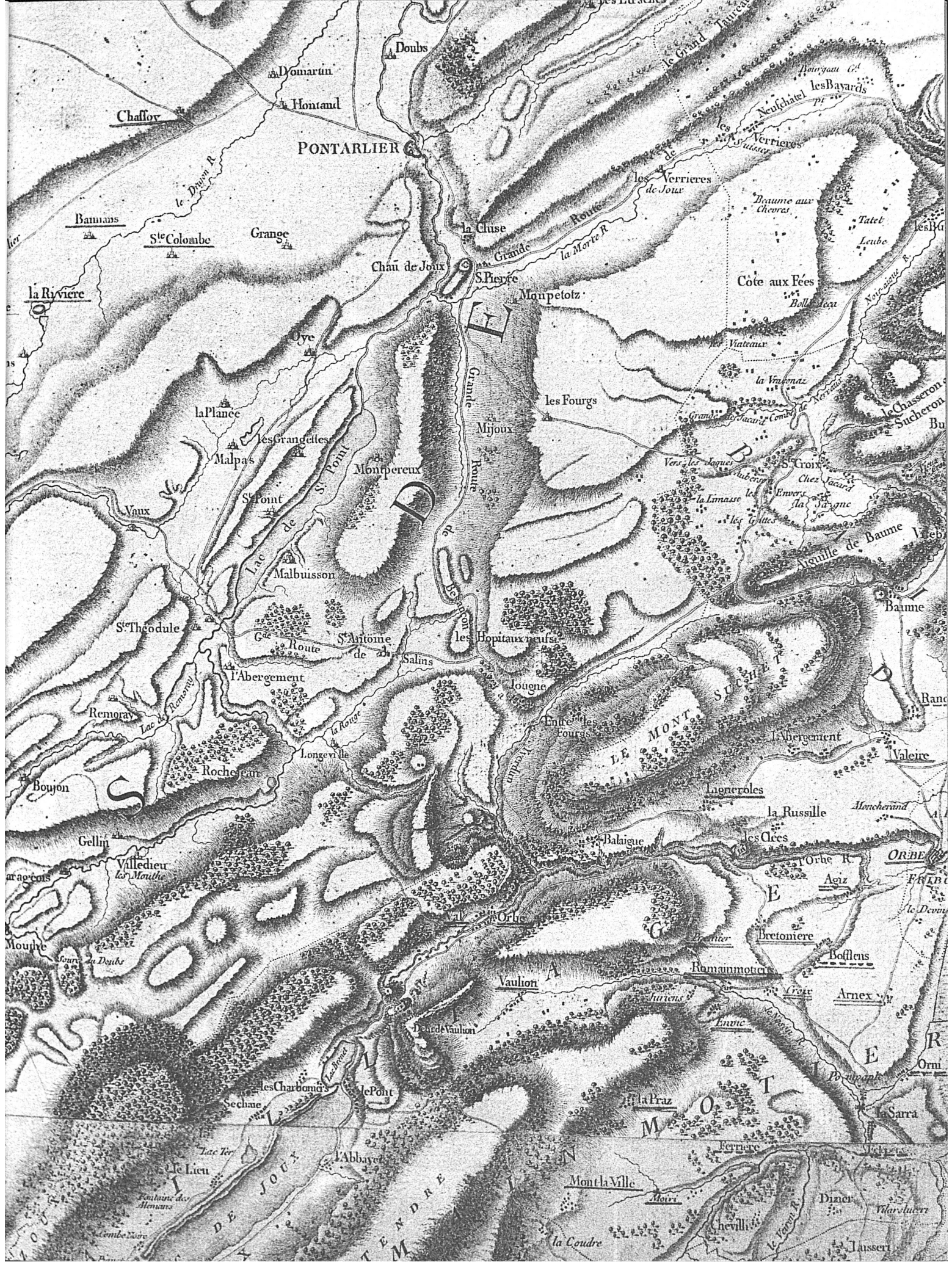
Nicht weniger bedeutend war die Strasse über den Col de Jougne im Mittelalter, als sie dem Handelsverkehr zwischen der Lombardei und den Märkten der Champagne und Nordfrankreichs diente. Hauptsächlich Wolle und Tuche wurden transportiert. Auch als Salzstrasse war sie berühmt, führte doch eine Abzweigung nach den Salzbergwerken von Salins am Westfuss des Jura, von wo auch die Eidgenossen Salz bezogen. In der Neuzeit ist die Eisenbahn den alten Spuren gefolgt. Die 1870 eröffnete Linie Lausanne-Pontarlier wurde, nachdem auch der Simplontunnel in Betrieb genommen war, sogleich zum Glied in der internationalen transalpinen Fernverbindung Paris-Mailand und weiter nach dem Balkan. Mit dem Bau des Mont-d'Or-Tunnels bei Vallorbe wurde die Strecke bedeutend verkürzt. Expresszüge mit klangvollen Namen brausen täglich vorüber: Simplon-Express, Lombardie-Express, Direct-Orient und der TEE Cisalpin, der für die Strecke Paris-Milano nur noch 8 Stunden benötigt (Abb. 46).

Auch seine militärische Tradition hat der Col de Jougne nie verloren: sie reicht von der Römerzeit über Karl den Kühnen, der von hier aus gegen die Eidgenossen aufmarschierte, bis zu den deutschen Operationsplänen gegen die Schweiz im Zweiten Weltkrieg, die einen umfassenden Vorstoss über Jougne und das Tal der Orbe vorsahen.

Sur la carte du Pays de Vaud de l'an 1781 (ill. 45), le passage du Jura entre La Sarraz/Orbe et Pontarlier a presque la forme d'un canyon. En fait, la route traverse ici le Jura – ce qui est exceptionnel – sans forte dénivellation, presque en ligne droite, sans devoir serpenter de cluse en cluse. Elle suit une ligne de déjection géologique, causée par des mouvements de la croûte terrestre. Les chaînes longitudinales du Jura s'in-

Vereinfachte tektonische Karte der Region Orbe-Vallorbe-Pontarlier mit Hauptstrassen. Aus: D. Aubert, *Le Col de Jougne, Etude de géographie physique*; Bulletin de la Société neuchâtoise des sciences naturelles, 1957

Carte tectonique simplifiée de la région Vallorbe-Pontarlier avec les principales voies de communication



terrompent ici brusquement; elles s'inclinent les unes vers les autres, parfois même à angle droit (ill. 44).

Le passage du Jura par le col de Jougne est aisé. Situé sur la ligne de communication la plus courte entre l'Italie du Nord et le centre de la France, il est en usage depuis le temps des Romains. Il est probable que ceux-ci utilisaient un tracé encore plus ancien lorsqu'ils ont construit la route militaire reliant l'Italie à la Gaule par Urba/Orbe, Ariolica/Pontarlier et Vesontio/Besançon. Elle était un embranchement de l'importante voie du Grand-Saint-Bernard (Summus poeninus) qui conduisait en Germanie à travers le Plateau suisse.

La route du col de Jougne n'était pas moins importante au Moyen Âge puisqu'elle assurait le trafic entre la Lombardie et les marchés de la Champagne et du nord de la France. Elle servait principalement au transport de la laine et du drap. Mais elle était renommée aussi comme route du sel, puisqu'un embranchement conduisait aux

mines de Salins, sur le versant ouest du Jura, où les Confédérés se procuraient leur sel.

Dans les temps modernes, le chemin de fer a suivi le même itinéraire. La ligne Lausanne-Pontarlier, inaugurée en 1870, devint, après l'ouverture du tunnel du Simplon, un tronçon de la grande liaison internationale transalpine Paris-Milan, prolongée jusque dans les Balkans. La construction du tunnel du Mont-d'Or, près de Vallorbe, a raccourci considérablement le trajet. Des express aux noms impressionnants – Simplon Express, Lombardie Express, Direct-Orient et TEE Cisalpin, lequel relie Paris à Milan en huit heures – y déferlent quotidiennement (ill. 46).

Mais le col de Jougne a également conservé son importance militaire, qui remonte au temps des Romains. C'est par là que Charles le Téméraire est parti pour aller attaquer les Confédérés. On sait aussi que, pendant la Seconde Guerre mondiale, un plan allemand d'opérations prévoyait une invasion du territoire suisse par Jougne et la vallée de l'Orbe.



### Nägel und Feilen statt Kanonen

Drei Gaben der Natur haben auf engem Raum zusammengewirkt, um schon vor 700 Jahren im Tal der Orbe eine Industrie entstehen zu lassen, die noch immer bedeutend ist: die Siderurgie.

Eisenerz wurde im Jura schon in prähistorischen Zeiten gefördert. In der Umgebung von Vallorbe fand es sich reichlich am Mont d'Orzeires zwischen Orbequelle und Lac de Joux.

Zur Verarbeitung bedurfte es des Brennstoffs, zu jener Zeit der Holzkohle. Holz stand in den Wäldern des Mont-Risoux scheinbar unbegrenzt zur Verfügung. Überall rauchten die Köhlerhaufen. Ortsnamen wie Les Charbonnières erinnern an das alte Handwerk.

Als drittes kam dazu die Wasserkraft der Orbe. Dass sie Blasebälge, Hammerwerke, Sägen und Mühlen antrieb, ist für das 13. Jahrhundert belegt.

Vallorbe war ein metallurgisches Zentrum lange vor der technischen Umwälzung durch die Hochöfen – die bald auch hier brannten und die Herstellung von Guss ermöglichten. Dennoch ist

Vallorbe kein zweites Le Creusot oder Essen geworden. Das erzeugte Schmiede- und Gusseisen wurde in einer grossen Zahl von Kleinbetrieben weiterverarbeitet: Nägel wurden hergestellt, Hufeisen und Geräte für die Landwirtschaft, Kanonenrohre waren da die Ausnahme. Die Uhrenindustrie des Jouxtales hatte Bedarf an feinen Feilen – in Vallorbe wurden sie geschlagen. Seither ist die Herstellung von Feilen, verschieden in Form, Härtegrad und Feinheit, für den Schlosser wie für den Zahnarzt, eine Spezialität der «Usines métallurgiques de Vallorbe» geblieben, die Kunden auf der ganzen Welt beliefern.

Im 17. Jahrhundert waren die einheimischen Minen erschöpft oder unrentabel geworden, die Holzkohle rar und teuer. Die Lage Vallorbes am Juradurchgang Orbe-Pontarlier – auch ein Geschenk der Natur – ermöglichte die günstige Zufuhr des Rohmaterials von Ost oder West auf der Strasse und seit 1870 mit der Bahn. Für die nötige Energie aber sorgt nach wie vor die Orbe: heute in Form von Elektrizität.

*In die schattige Orbeschlucht taucht der Wanderer von Le Day (Bahn- und Postautostation) aus. Der 15 km lange Spaziergang (Achtung: gutes Schuhwerk) führt während 12 km durch den Wald. Ein Eisengeländer schützt an schwierigen Passagen. Nach 2 Stunden kommt Les Clées in Sicht. Blick in die tiefe, enge Schlucht; das Dorf mit dem Schloss ist etwas erhöht. Das Hôtel de la Croix-Blanche lädt zum Verweilen ein. Möglichkeit, mit dem Postauto nach Orbe weiterzufahren. Der Wanderwegweiser zeigt noch 3 Stunden Marsch bis nach Orbe an.*

*Depuis Le Day (station du chemin de fer et de l'autocar postal), l'excursionniste pénètre dans les gorges ombreuses de l'Orbe. Cette promenade de 15 kilomètres, dont 12 à travers la forêt, exige de bonnes chaussures. Une balustrade de fer aide à franchir les passages difficiles. Les Clées sont en vue au bout de deux heures. On domine la gorge étroite et profonde. Le village et son château sont situés sur une éminence. L'Hôtel de la Croix-Blanche invite au repos. Mais on peut aussi continuer jusqu'à Orbe avec l'automobile postale. Le poteau indicateur des chemins pédestres annonce encore trois heures de marche jusqu'à Orbe.*

### Des clous et des limes plutôt que des canons

Trois dons de la nature, réunis dans un petit espace, ont donné naissance il y a 700 ans dans la vallée de l'Orbe à une industrie qui a conservé son importance: la sidérurgie.

On extrayait du minerai de fer dans le Jura déjà aux temps préhistoriques. On le trouvait en abondance dans les environs de Vallorbe, au Mont d'Orzeires entre la source de l'Orbe et le lac de Joux.

Il fallait du combustible pour le traiter: c'était à l'époque du charbon de bois. Les réserves de bois semblaient illimitées dans les forêts du Mont-Risoux. On voyait partout fumer les brazier des charbonniers, qu'évoquent encore des noms de lieux tels que Les Charbonnières.

Le troisième don fut la force hydraulique de l'Orbe. On sait que déjà au XIII<sup>e</sup> siècle elle actionnait des moulins, des soufflets, des marteaux et des scies mécaniques.

Vallorbe était un centre métallurgique longtemps avant la révolution technique des hauts fourneaux, qui d'ailleurs ne tardèrent pas à s'y installer aussi pour permettre la fabrication de la

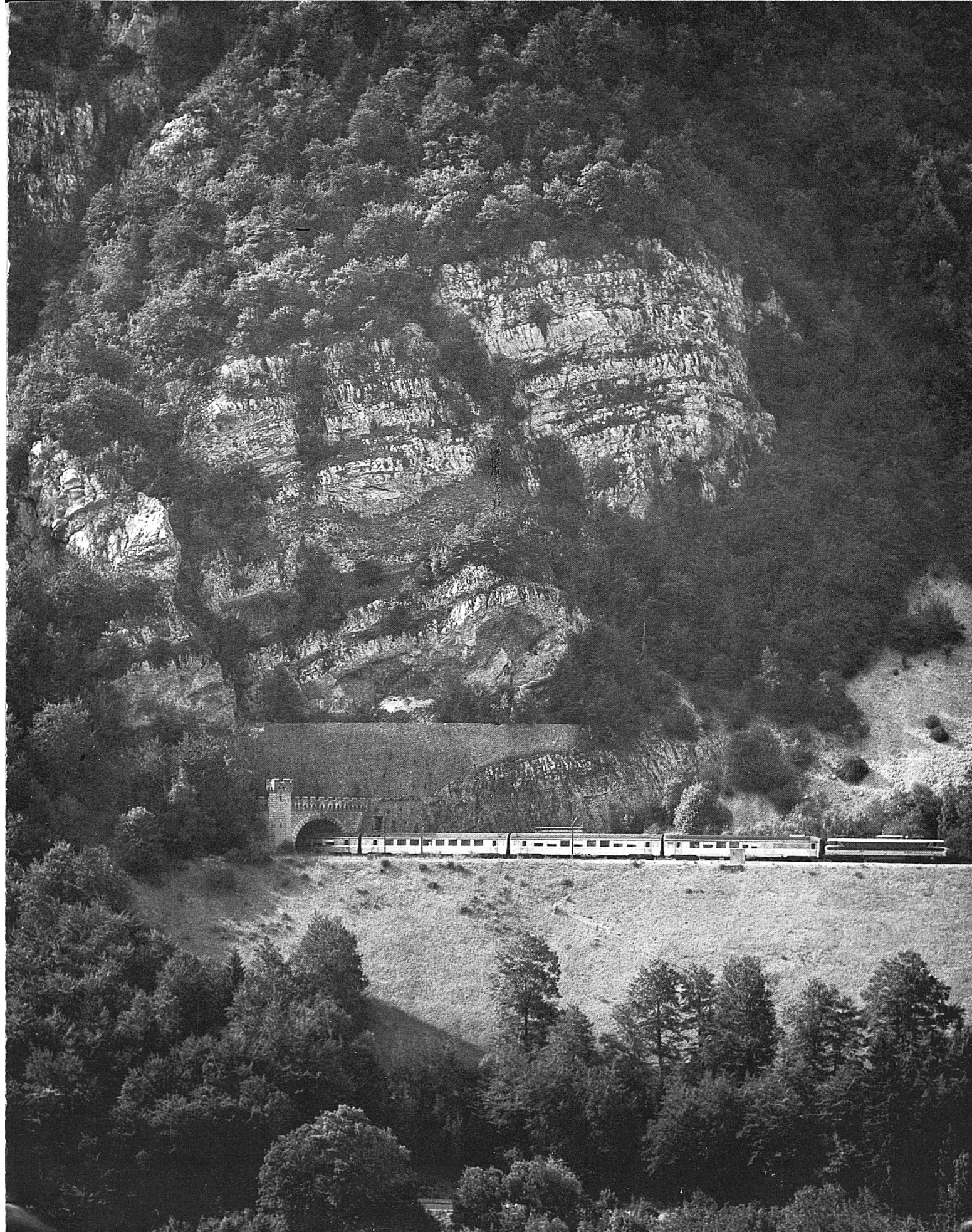
fonte. Toutefois Vallorbe n'a jamais rivalisé avec Le Creusot ou Essen. La fonte ou le fer forgé qu'on y produisait alimentaient de petites industries fabriquant des clous, des fers à cheval, des outils agricoles et bien rarement des tubes de canons. L'industrie horlogère de la vallée de Joux avait besoin de limes fines; elles étaient manufacturées à Vallorbe. La production de limes, différentes de forme, de dureté, de finesse, aussi bien pour le serrurier que pour le dentiste, est restée depuis lors une spécialité des «Usines métallurgiques de Vallorbe» qui livrent leurs produits dans le monde entier.

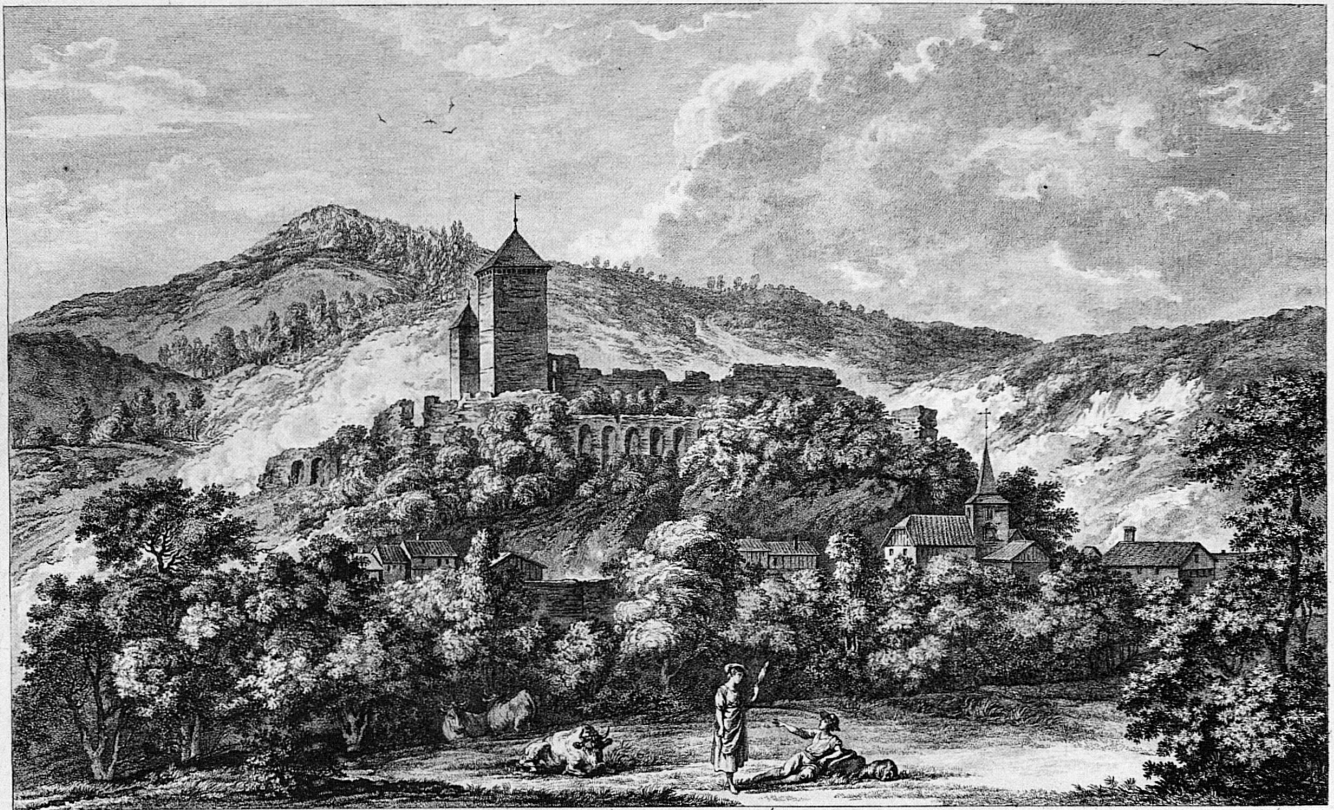
Au XVII<sup>e</sup> siècle, les mines de la région étaient épuisées, ou ne rendaient plus suffisamment. Quant au charbon de bois, il était rare et cher. La situation de Vallorbe sur la voie de transit Orbe-Pontarlier – un autre don de la nature – permit d'amener la matière première à des prix avantageux tant de l'est que de l'ouest, d'abord par la route, puis à partir de 1870 par chemin de fer. Quant à l'énergie nécessaire, comme par le passé c'est l'Orbe qui la procure, mais aujourd'hui sous forme d'électricité.

*TEE Cisalpin Paris–Lausanne–Milano und Venezia verlässt den Mont-d'Or-Tunnel bei Vallorbe*

*Le TEE Cisalpin Paris–Lausanne–Milan–Venise à la sortie du tunnel du Mont-d'Or, près de Vallorbe*

► 46





CHATEAU DES CLÉES,  
dans le Pays de Vaud.  
A. P. D. R.

47

Lainé/Lienard, *Tableau topographique de Paris*, 1778.;  
Zentralbibliothek Zürich

Les Clées – Zaungatter – war im Mittelalter eine wichtige Zollstation an der Brücke über die tief eingeschnittene Orbe. Die Burg wurde 1475 von den Eidgenossen im Zusammenhang mit den Burgunderkriegen zerstört. Der wiederhergestellte Bergfried ist bewohnt

Les Clées – un vieux mot qui désigne une claire-voie – étaient au Moyen Age un poste de douanes important, situé au pont qui franchit la gorge profonde de l'Orbe. Le château fort fut détruit par les Confédérés au temps des guerres de Bourgogne. Le donjon restauré est habité

48



