

**Zeitschrift:** Aînés : mensuel pour une retraite plus heureuse  
**Herausgeber:** Aînés  
**Band:** 8 (1978)  
**Heft:** 11

**Artikel:** Etienne Christin : premier chauffeur du Simplon  
**Autor:** Gygax, Georges  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-829332>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

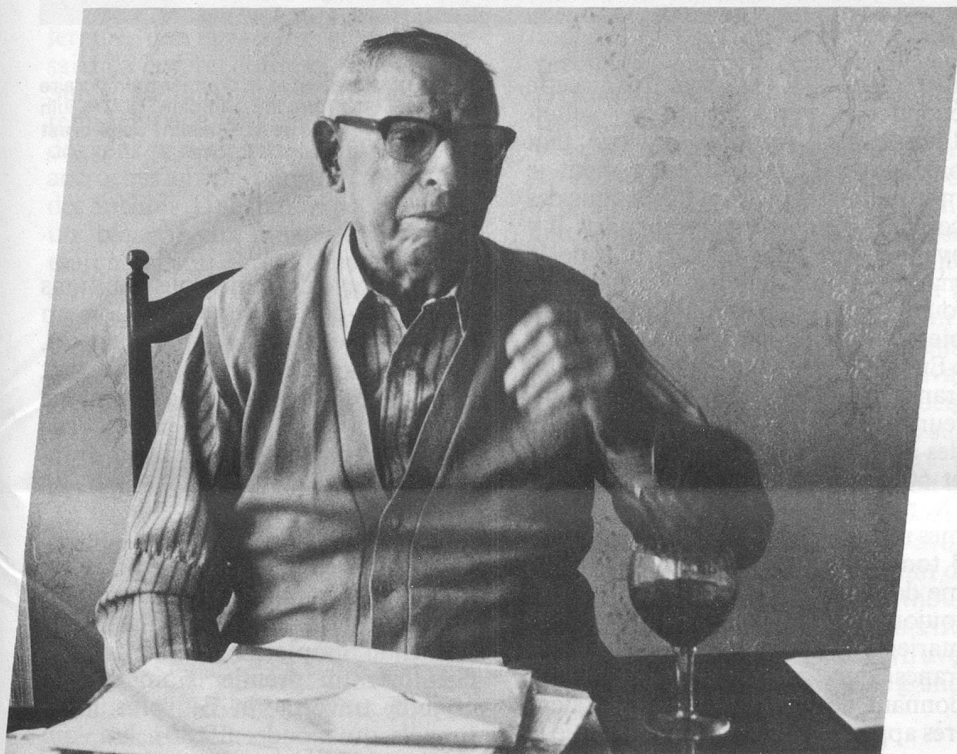
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 02.04.2025

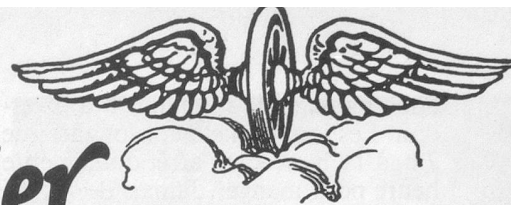
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Etienne Christin

« En 1906 pour un salaire de 1300 francs par année, je fus nommé chauffeur sur locomotives... »



## Premier Chauffeur du Simplon



Le personnel de la 721 reçut cette médaille officielle à l'arrivée du train 205 à Domodossola, le 1<sup>er</sup> juin 1906.



**P**as de célébrité, cette fois-ci, en ouverture du journal. Pas d'artiste, d'écrivain, de savant. Notre choix s'est fixé sur un homme modeste qui, sans faire de bruit, a eu la chance de vivre des heures rares... sur le rail. Un cheminot qui a été mêlé à des événements marquants, de ceux qu'enregistre l'histoire. De cette réalité, il ne se vante pas. Mais il raconte volontiers, simplement, une petite flamme de plaisir dans le regard. Du haut de ses 95 printemps, Etienne Christin aime plonger dans son passé et en extraire des dates qui lui brûlent le cœur parce qu'elles sont encore si vivantes. Tout le monde, à Lausanne, l'appelle Pépé. C'est amical, affectueux. Personnellement je préfère « monsieur »: Etienne Christin est un véritable monsieur du rail.

### Secrétaire perpétuel...

A 95 ans sa mémoire a la fraîcheur de la rosée. Veuf depuis quatre lustres, il tient son ménage et, gourmand, se mijote de bons petits plats. Il n'a presque pas de rides et va régulièrement chez son dentiste pour un contrôle de ses dents, des vraies. Il vit seul, entouré de beaucoup de souvenirs. Il a des amis fidèles. Il est président à perpétuité des contemporains 1883 dont l'effectif, jadis nombreux, se résume aujourd'hui à 2 membres, lui compris. Malicieux, adorant la plaisanterie, Pépé est un homme heureux qui sait voir le bon côté des choses. Quand il évoque la « période faste » où il gagnait 1 franc par quinzaine en trimant comme une bête de somme, il le fait en riant de bon cœur, comme s'il racontait une farce. Là est sans doute le secret de sa fraîcheur. « Je suis né le 12 juin 1883 à Grandson,

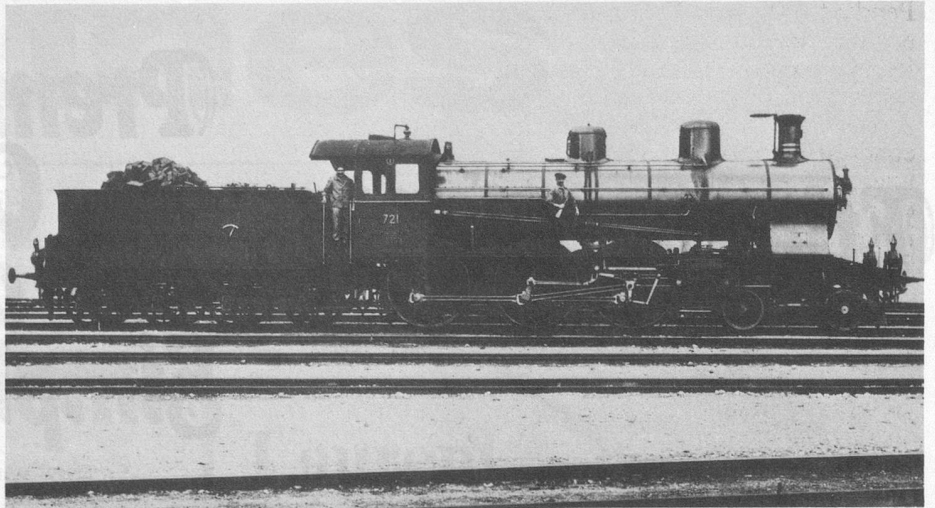
à 10 h. du matin. Un dimanche, celui de l'« abbaye ». La fanfare passait sous nos fenêtres. Il paraît que je faisais plus de boucan qu'elle... » La famille Christin exploite le Café du Tonneau. Cinq enfants, dont 3 filles. « Je suis le dernier des Mohicans ! Je suis resté jusqu'à l'âge de 15 ans à la maison, puis j'ai été « échangé » contre un gosse de Sumiswald où j'ai atterri dans une famille de 12 enfants où j'ai appris l'allemand. Je garde un souvenir lumineux de cette période de ma vie et je n'oublierai jamais les merveilleux « röstis » qui composaient l'ordinaire des trois repas. Depuis la poussette mon rêve était de devenir mécanicien aux chemins de fer fédéraux. Les locos, les trains me fascinaient. Justine, l'employée de maison de mes parents m'emmenait chaque jour à la gare de Grandson, voir passer les trains... Jusqu'à 20 ans j'ai fait un

apprentissage de mécanicien à Yverdon. Les journées étaient longues: de 7 h. à 19 h. avec un arrêt d'une petite heure pour manger. Jamais de vacances. Le samedi, après le travail, il fallait encore faire reluire l'atelier. Le patron en voulait, il était dur, mais il m'a appris à travailler...»

### Les robinets de la nuit

Après son apprentissage, Etienne Christin devient pendant quelques mois tourneur sur métaux à Langenthal, le temps nécessaire à mettre une poignée de francs de côté pour son école de recrues. Son nouveau patron lui offrait 35 centimes de l'heure; il en exigea 50. Le soir, au moment où les «gens normaux» enfilaient leur chemise de nuit, Etienne Christin, lui, s'installait sous la lampe à pétrole et, payé à la pièce, il procédait à la révision de robinets pour les filatures des environs. Après avoir servi la patrie comme pontonnier à Brugg, il trouve un emploi à Pontarlier où il répare des moteurs de motocyclettes. Mais une ville l'attirait depuis toujours, il en rêvait: Winterthour: une ville où l'on fabrique des locomotives...

»Je fus embauché à Winterthour en 1904: mon rêve se réalisait! Pour 45 centimes l'heure je fus affecté à la robinetterie, puis au montage des locos. Cela me faisait des mois de



120 francs... Il est vrai qu'à cette époque le verre de bière coûtait 15 centimes! Après avoir logé tant bien que mal dans un baraquement, je m'installai à la pension Pilatus que des copains m'avaient recommandée. Il y avait là une jolie fille, la fille de la maison. Elle s'appelait Martha. Elle jouait bien du piano. Martha allait bientôt devenir ma femme.

»En 1906, pour un salaire de 1300 francs par année, je fus nommé chauffeur sur locomotives. Déduction faite des assurances, il me restait 98 francs et 60 centimes par mois pour vivre. Or, mon travail m'obligeait à prendre mes repas loin de chez moi. Je maniais 3 tonnes de charbon par jour, ce qui me donnait un appétit d'ogre. J'avais toujours faim. J'ai eu la chance de me marier à ce moment-là. Les quelques francs que gagnait ma femme en donnant des leçons de piano étaient très appréciés! C'est grâce à elle que je

La 721 qui remorqua le premier train horaire lors de l'ouverture du Simplon, le 1<sup>er</sup> juin 1906. La préférée de M. Christin! Celui-ci est visible sur les roues de la loco.

n'ai pas crevé de faim. Nous habitons le quartier de Cour qui était alors un petit village avec un seul magasin. Après la mort de notre premier enfant nous avons déménagé, ma femme ne supportant plus le deux-pièces dans lequel le malheur nous avait frappés.»

### Le Simplon: une aventure

C'est aussi en 1906 que se situe un événement important de la carrière d'Etienne Christin: l'inauguration du tunnel du Simplon. Notre héros fut le chauffeur du premier train qui, le 1<sup>er</sup> juin, traversa un des plus longs tunnels du monde: 19,801 km, qui créait une liaison directe entre la Suisse et l'Italie et permettait de se rendre de Paris à Milan sans interruption. Ce jour-là, Etienne Christin vécut des heures qui ne s'oublient pas: «Nous sommes partis pour Domodossola par une ligne que nous ne connaissions pas. Nous ignorions tout de son tracé, de sa déclivité, des problèmes de freinage qui allaient se poser à nous. Lors des précédents essais, les machines avaient crevé dans le tunnel, faute d'oxygène et en raison de foyers insuffisamment chargés. J'ai si bien monté mon feu qu'on aurait pu aller jusqu'à Milan! Tout se déroula comme prévu et nous atteignîmes Domo avec une légitime fierté...» Cinquante années plus tard, Etienne Christin, invité avec les vétérans à la commémoration du Cinquantenaire du grand tunnel, fut félicité personnellement par le président italien Gronchi. Il eut droit à une énergique poignée de main.

Deux inséparables. A droite, Etienne Christin avec son ami Christian Neuenschwander, chef du bureau voyages des CFF, à Lausanne.





Pendant 10 ans, Etienne Christin assume alors la rude tâche de chauffeur de locomotive. En 1913, après des examens, il devient mécanicien, plus précisément «chauffeur autorisé à conduire les trains». Commence alors une carrière mouvementée.

«En 1915, à Vallorbe, le 16 mai, j'ai inauguré le tunnel du Mont-d'Or. Ce fut une grande fête à laquelle participèrent les autorités suisses et françaises. Du côté français, il y avait le général Galliéni... L'année précédente, le 3 août 1914, je me trouvais sur la plaque tournante de Pontarlier quand le canon nous apprit que la guerre était déclarée. Je n'oublierai jamais cette journée folle. La frontière fermée, des masses de gens se pressaient à la gare, désireux de rentrer en Suisse au plus vite. Mon train s'est rempli en quelques instants. Il y avait des gens partout, sur les marchepieds, accrochés aux portières, serrés comme des anchois. Une femme accoucha sur un banc. Deux wagons suisses de marchandises furent accrochés au train; ils furent pris d'assaut. Aux Hôpitaux-Neufs, une autre foule attendait. Sur une voie était stationné un wagon chargé d'engrais chimiques. Des Italiens l'ont promptement déchargé et accroché au train. En dix secondes il fut archiplein. J'ai installé des femmes et des gosses sur le tandem, des hommes dans la cabine. C'était le dernier train pour la Suisse...»

### Bloqué en France

Pendant la guerre de 1914-1918 Etienne Christin fut confronté à d'autres difficultés, inédites pour un mécanicien de loco suisse.

En raison des circonstances, il fut appelé à piloter des trains sur les rails français. A cette époque, Sète était le port de ravitaillement de la Suisse. Or, nos locomotives n'étant pas faites pour affronter une telle distance, les Français amenaient le ravitaillement suisse jusqu'à Ambérieu. Etienne Christin raconte: «J'y allais régulièrement et il m'est arrivé d'être bloqué en France pendant... 6 semaines! Alors je travaillais pour le PLM. C'était une compensation pour les kilomètres parcourus par le train français de Sète à Ambérieu. Pendant ces semaines-là j'étais coupé de toute liaison avec ma famille... J'ai dû piloter un train de Lyon à Mâcon, ligne que je ne connaissais pas. En raison de l'obscurcissement il fallait ouvrir la porte du foyer pour réussir à déchiffrer le nom des gares. Des journées entières sans la moindre boisson chaude... Mais je me rappelle avoir découvert, à Artemare, une merveilleuse soupe aux pois,

parfumée, onctueuse... je ne vous dis que ça!»

Il suffit d'une bonne soupe aux pois pour effacer les souvenirs amers. Tel est le Pépé: optimiste, joyeusement optimiste. Fin 1917 il retrouve Lausanne où il est attaché au service de France. Après la guerre, il conduit ses trains sur les lignes du Valais, de Genève, Neuchâtel, la Broye, Berne... Il y a 42 ans, en 1936, ce fut la retraite prématurée en raison d'une grande fatigue nerveuse. Etienne Christin fit encore de l'instruction sur loco pendant trois années.

Une longue retraite, puisque ce vénérable cheminot la savoura depuis 42 ans... sans s'ennuyer le moins du monde. Il y a les souvenirs, les photos précieuses serrées dans de beaux albums, le ménage à faire, les promenades, les amis.

«Si c'était à refaire, je recommencerais ce métier. Mais je ferais en sorte de n'être plus chauffeur: c'est trop pénible. D'ailleurs, la question ne se poserait plus aujourd'hui avec l'électricité. Le jour où j'ai piloté ma 721 pour la dernière fois j'ai eu du chagrin. Je m'y étais attaché. C'était une merveilleuse machine. Mais le docteur m'avait averti: «Si vous travaillez encore deux ans, vous êtes fichu!» Alors je me suis acheté un bateau et j'ai exploré le Léman dans tous ses recoins. C'est ce qui m'a sauvé, c'est ce qui m'a redonné des nerfs solides. Ce bateau je l'avais appelé le «Nénuphar», en souvenir du jour de mon mariage, à Winterthur. Ce jour-là, ma fiancée, dont j'étais très amoureux, est arrivée à l'état civil avec un magnifique chapeau orné de grands nénuphars roses...»



De la vapeur à l'électricité! Photo de l'invitation à la soirée jubilaire du 1<sup>er</sup> mars 1924, à l'Hôtel Cecil, Lausanne.

### Reportage Georges Gygax

En souvenir de l'ouverture du Simplon, la ville de Domodossola édita cette carte aujourd'hui très recherchée.

