

Zeitschrift: Générations : aînés
Herausgeber: Société coopérative générations
Band: 27 (1997)
Heft: 4

Artikel: Le rail suisse fête ses 150 ans
Autor: Probst, Jean-Robert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-827338>

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: 30.03.2025

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

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...

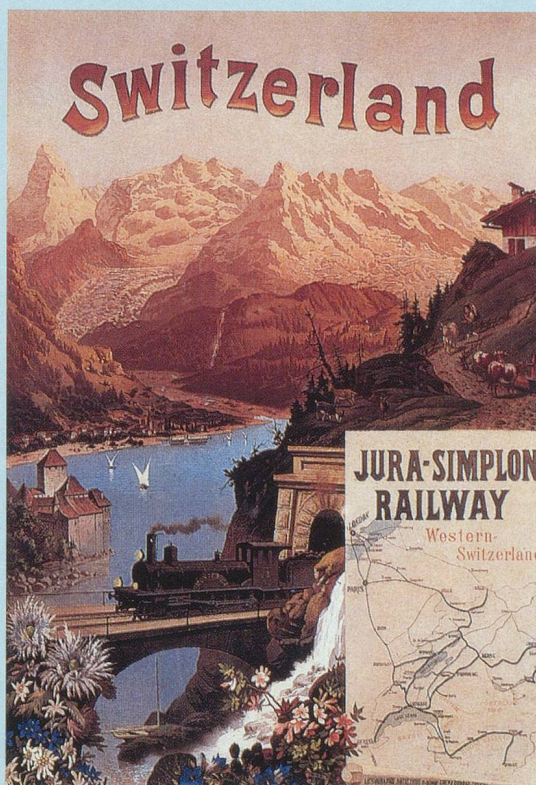
La Suisse ne figurait pas parmi les états pionniers dans le domaine du rail, puisque le premier convoi circula, il faut le rappeler, dès 1825 entre Stockton et Darlington en Angleterre. Voilà pourquoi, chez nous comme dans toute l'Europe, les trains circulent à gauche...

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.