

# Centenaire des Chemins de fer suisses

Autor(en): **Birbaum, E.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **The Swiss observer : the journal of the Federation of Swiss Societies in the UK**

Band (Jahr): - **(1947)**

Heft 1074

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-693164>

## **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 DES CHEMINS DE FER SUISSES.**

Reflexions sur le centenaire par E. BIRBAUM, chef de section à la Direction générale, Berne.

Parmi ceux qui, ces temps-ci, ont vu le fameux train historique de 1847, beaucoup s'amuse de son matériel primitif et de son installation sommaire. Saisis par le contraste qu'il fait avec les trains modernes, ils s'extasient devant les progrès accomplis en cent ans. Eh bien! j'en connais un qui à été frappé au contraire de ce que, depuis 1847, rien d'essentiel n'a changé. Au fond, il y a cent ans, nos pères eurent d'un coup tout ce que nous avons. Voyez: Ce train de 1847, cet objet de musée un peu ridicule, ce jouet pour enfant, on le sort de sa vitrine, on le "poutze," on le met sur les rails, histoire de rigoler plutôt, et le voilà qui se met à respirer, à bouger, à rouler comme un vrai train vivant! Il roule sur nos rails d'aujourd'hui, il entre dans nos grandes gares, il observe nos signaux ultra-modernes, il comprend tout, il s'adapte merveilleusement.

Qu'est-ce que ça prouve? Justement que rien d'essentiel n'a changé depuis cent ans. Les voies ont conservé le même écartement, les aiguilles sont semblables, de même que les conditions d'exploitation. Ce que je désire montrer par là, l'est que, il y a cent ans, ils jouirent en plein, d'un jour à l'autre, de la formidable invention. La veille, ils n'avaient rien; le lendemain, ils avaient tout. Ce qui a été fait depuis lors n'est que l'accessoire. On a amélioré, accéléré, réglementé. On n'a plus rien inventé de révolutionnaire. Il n'y a plus eu de coup de génie.

Maintenant, reportons-nous à 1847 pour revivre la merveilleuse aventure.

Depuis qu'il y avait des hommes sur la terre, ils avaient dû, pour se déplacer eux-mêmes ou déplacer des objets, faire usage de leur propre force ou de celle des animaux. Tout transport exigeait, de la part d'êtres vivants, un effort, souvent de la peine et des souffrances. Songeons à ce que durent endurer, au cours des millénaires, les bêtes de somme qui étaient nos douloureuses locomotives, quand ce n'étaient pas des hommes qui remplissaient cet office!

Et voilà que, tout à coup, surgit la machine, cet assemblage de pièces métalliques qui, sous l'impulsion de la vapeur, se met en mouvement, avance sur des rails et parvient à traîner après elle des véhicules chargés d'hommes et de choses. De l'être vivant, l'effort était transmis à la nature inanimée, à la matière. Finie la souffrance, franchies également les limites posées par la faiblesse corporelle de l'homme et des animaux. Des possibilités infinies s'offraient désormais à la vitesse, au tonnage, aux déplacements et aux échanges. Telle est la merveille du XIX<sup>e</sup> siècle. Depuis la découverte de la roue, par les plus anciennes civilisations, aucune invention n'aurait sur l'humanité des répercussions aussi considérables que l'invention de la traction mécanique, de la machine à vapeur.

Qu'ils fussent les témoins d'un des tournants de l'histoire humaine, les gens de 1847 s'en rendaient parfaitement compte. Aussi accueillirent-ils le monstre inconnu avec une curiosité sans égale, les uns pour le bénir, les autres pour le maudire. Les timorés, les immobilistes, les pessimistes, ceux qui disent toujours non, les mêmes qui, plus tard, refuseront le téléphone, l'électricité, l'automobile, le cinéma, la radio, l'avion, prédirent, en voyant le premier train, les pires

**PENSION SCHEMES**

... demand a great experience.

I have specialized in Staff Schemes for over 20 years and am gladly prepared to discuss this matter without any obligation to yourself.

Please write to Dr. J. ARPEL,

Insurance Manager,

5 & 6, CLEMENT'S INN,  
STRAND, LONDON, W.C.2

CHAncery 6917.

catastrophes. Les moralistes annonçaient la décadence, les médecins prétendaient que les gens qui s'aventureraient sur ces engins tomberaient d'apoplexie, les paysans y voyaient un fléau tombé du ciel, les propriétaires fonciers craignaient que les terrains perdissent de leur valeur, sans compter que les voituriers et autres transporteurs envisagèrent leur ruine.

De l'autre côté de la barricade, il y avait tous les optimistes, les progressistes, ceux qui ont confiance dans l'avenir et qui disent volontiers oui. Sans doute, parmi eux, il y avait aussi des gens dont l'adhésion n'était pas entièrement désintéressée: les capitalistes, par exemple, entrevoyaient dans l'entreprise nouvelle, surtout de fructueuses mises de fonds. Mais, pendant que l'opinion publique s'agitait, ingénieurs et techniciens, en silence, dressaient leurs plans et construisaient.

Quand le train, à partir du 9 août 1847, se mit à faire la navette régulièrement entre Zurich et Baden, il reçut rapidement un sobriquet d'où nous tirerons toute la philosophie du chemin de fer. Il fut appelé le "Spanisch-Brötli-Bahn," c'est-à-dire, en français, le train des petits pains espagnols. Pourquoi? Pour deux raisons: D'abord, parce que ce convoi fut vite utilisé par les gens "bien" de Zurich, qui allaient à Baden, ville d'eaux réputée, centre de la vie mondaine, où ils passaient des heures agréables en élégante compagnie. Or, à Baden, au goûter, ils dégustaient notamment une sorte de pâtisserie qui n'était confectionnée que là, parce que c'est un boulanger de l'endroit qui, seul, possédait la recette, venue d'Espagne.

Mais il y a une deuxième raison. C'est que ce train, non seulement transportait de Zurich à Baden les gens qui allaient manger cette friandise, mais encore prenait en charge, le matin, en sens inverse, de Baden à Zurich, ces brioches qui, ainsi, arrivaient dans la grande cité pour le petit déjeuner du matin. Cela convenait aux bourgeois gourmands, mais surtout aux domestiques des deux sexes qui, jusque-là, avaient dû, chaque nuit, se lever à minute, à Zurich, aller à pied à Baden où ils arrivaient à 4 h. Ils y prenaient livraison de leurs "spanische Brötli" et reprenaient la route pour arriver à Zurich à 8h. S'imagine-t-on la joie de ces pauvres gens à l'apparition du train qui leur épargnerait définitivement cette affreuse corvée quotidienne!

Et voilà, expliquée d'un trait, l'incomparable portée sociale du chemin de fer. D'une part, il permet

aux gens qui en ont les moyens de se déplacer facilement, de cultiver les liens sociaux et d'élargir leur horizon, et, d'autre part, il soulage les gens de condition modeste de la charge de transporter les marchandises. En véhiculant êtres et choses, le chemin de fer ouvre à la civilisation des perspectives illimitées et multiplie les échanges. Ce que le train de 1847 a fait en petit pour maîtres et serviteurs zurichois, tous les autres trains du monde l'ont fait à l'échelle de l'univers.

Mais tenons-nous-en à la Suisse: Le rail n'a-t-il pas été le grand instrument de nos contacts avec l'étranger? C'est lui qui a ouvert aux Suisses les portes du monde. Evidemment, il y a eu des Suisses à l'étranger au moyen âge déjà, et aux siècles suivants. Pourtant, n'est-ce pas surtout depuis que le chemin de fer existe, que nous pouvons parler véritablement de colonies suisses au dehors?

Quant à la Suisse de l'intérieur, qu'était-elle il y a cent ans? Elle n'était qu'une fédération de vingt-deux Etats, qui n'avaient de contact entre eux que par les gouvernements et les marchands, mais qui restaient étrangers quant aux mœurs, aux habitudes et aux idées. Le lien fédéral était plutôt lâche. Rappelons que, il y a un siècle et demi, les cantons suisses, mal soudés, n'avaient pas pu résister à l'invasion lors des guerres de la Révolution, et que Napoléon nous dicta sa loi. Notre pays, aujourd'hui, ne présente-t-il pas, devant l'étranger, un front plus uni? Cette cohésion morale est due en partie aux liens tissés par les échanges.

Il y a cent ans, nos populations ignoraient à peu près tout les unes des autres. Il fallait des journées de marche pour aller d'un canton à l'autre. Pour les Vaudois, Zurich était une ville très lointaine, une sorte de Tokio. Personne ne voyageait, sauf les riches. Chacun restait chez soi et menait une vie rudimentaire. Des préjugés tenaces séparaient nos régions et nos deux confessions. Le manque de communications laissait le peuple à un niveau économiquement très bas. La misère était très répandue. On ne se nourrissait que des produits de son propre sol, sauf l'élite, qui pouvait, à grands frais, se procurer une nourriture tant soit peu variée. Bref, il y a cent ans, notre pays se trouvait dans une situation matérielle qui n'avait pas beaucoup changé depuis des siècles.

Quand vint la locomotive, ce fut une révolution dans tous les domaines. En quelques dizaines d'années, nous fîmes autant de progrès que, peut-être, durant les dix siècles antérieurs. Le monde devint petit et accessible à tous. Les horizons s'élargirent, les frontières s'ouvrirent, les gens respirèrent et connurent d'autres pays, d'autres aliments, d'autres civilisations. Les populations étonnées découvraient un monde nouveau. Singulièrement en Suisse, l'effet fut extraordinaire. Dans ce pays si compartimenté, les diverses régions, tout à coup, firent connaissance les unes avec les autres. On se mit à voyager. Il n'y eut plus vingt-deux Etats; il y eut "la" Suisse. Les populations des divers cantons s'entremêlèrent. Aujourd'hui, chaque canton compte des milliers de ressortissants d'autres cantons. Il y a des Romands en Suisse allemande, et encore plus d'Alémaniques en Suisse française. De même, il y a des protestants et des catholiques partout. Ils ont appris à se connaître et à s'estimer. Si la tolérance et la paix raciale et confessionnelle ont fait tant de progrès chez nous, ne

le devons-nous pas, pour une bonne part, à cette inter-pénétration, favorisée par la facilité des communications?

Naturellement, les débuts, sous le rapport technique, furent modestes. Le premier train comptait une locomotive forte de 100 chevaux, qui roulait à 30 kilomètres à l'heure et pouvait transporter peut-être 150 personnes, sur l'unique ligne de 23 kilomètres. Aujourd'hui, ces chiffres sont décuplés et centuplés. Nous possédons certaines locomotives de 12.000 CV., qui peuvent faire du 130 à l'heure et remorquent des trains de 1000 tonnes avec des milliers de voyageurs. A eux seuls, les Chemins de fer fédéraux mettent 200.000 places assises à la disposition du public. Ils occupent plus de trente mille agents pour assurer l'exploitation de 3000 kilomètres de lignes. Quant au réseau suisse entier, y compris les compagnies privées, il compte 6000 kilomètres.

Il ne faudrait pas croire que ce progrès s'est réalisé sans peine. Les difficultés furent énormes. Ce n'est pas le lieu ici de faire un cours d'histoire. Disons seulement que la structure politique et topographique de la Suisse fut un obstacle qu'on put croire un moment insurmontable. Noublions pas que, il y a cent ans, les cantons étaient souverains, et que la Confédération n'avait, en matière ferroviaire, rien à dire. La construction des voies ferrées était laissée à l'initiative privée, sous la surveillance des cantons. Ce furent par conséquent les intérêts particuliers et régionaux qui dictèrent les premiers projets. La rivalité des cantons, des sociétés financières et des

**MAGGI'S  
BOUILLON CUBES**

Delicious meat juice concentrated and flavoured. An ideal meat stock for soups. A stimulating hot drink, made in a moment.

Specially packed in glass airtight containers of 24 cubes (approximately 6 pints). Price 1/3

One of  
*Maggi's Products*  
Made in England

MARBER & CO.  
(Food Products) Ltd.  
1, Stanhope St., N.W.1



hommes, leurs luttes, leurs controverses, vues à distance, sont une véritable tragi-comédie: Bâle eut le premier son bout de voie ferrée, pointe du chemin de fer d'Alsace poussée jusqu'en Suisse. Appuyé désormais au nord sur la France et l'Allemagne, Bâle regarda vers le sud et songea à son "Central" suisse, en direction d'Oltén et de Lucerne. Vous croyez peut-être que Zurich, lui aussi, regardait vers la Suisse. Pas du tout. A cette époque, l'Allemagne proche, active, exerçait sur la Suisse orientale une autre attraction que les cantons. Zurich tendit donc vers le nord et fonda la compagnie du "Nord" suisse, pour joindre successivement Constance, Waldshut, Stuttgart et Bâle.

Se superposant à cette opposition entre Bâle et Zurich, il y avait la mauvaise volonté des Argoviens, qui hésitaient à tolérer un chemin de fer appelé à favoriser les districts catholiques, et des gens de Bâle-Campagne qui, après avoir maudit l'invention nouvelle, finirent par dire oui, mais à condition que la ligne n'allât pas jusqu'à Bâle-Ville, mais s'arrêtât à une gare à construire sur le territoire de Bâle-Campagne, à l'entrée de la ville de Bâle! Telle était l'étroitesse d'esprit de certaines gens. Pour finir, Zurich lança, en direction du Rhin, sa ligne Zurich-Baden, la première de toutes, mais fut incapable d'aller au delà. Ce tronçon célèbre n'était en somme qu'un double cul-de-sac. Bâle, lui, visait Oltén et Lucerne, mais alors c'étaient les ingénieurs qui levaient les bras au ciel et déclaraient impossible de franchir le Hauenstein.

Puis, quand Zurich voulut pousser vers le lac de Constance, il se trouva en face, d'un côté, des Thurgoviens qui exigeaient une ligne passant chez eux, via Winterthour-Frauenfeld-Romanshorn, et, de l'autre côté, des Saint-Gallois, qui au contraire revendiquaient une ligne par Wil, Saint-Gall et Rorschach.

Les volontés se contredisaient également à l'autre extrémité du pays, en Suisse romande. Genève tenait autant à être relié à Lyon qu'à Berne. Et chacun sait quels démêlés homériques eurent les Vaudois entre eux pour décider si la grande ligne qui devait les relier à Berne et à la Suisse alémanique passerait par Yverdon, par la Broye ou par Fribourg. Le canton prétendait laisser de côté la capitale, Lausanne, parce que située trop au sud. Fribourg, aussi, but mener une lutte héroïque, faire appel à l'Assemblée fédérale et sacrifier soixante millions pour obtenir que la

grande ligne suisse traverse le canton et desserve Fribourg même.

C'est que, à cette époque, ce qui était déterminant dans le choix du tracé, ce n'était pas l'intérêt supérieur de la Suisse, ni même l'intérêt économique et financier de la compagnie. Or, les compagnies voulaient imposer les tracés les moins coûteux, par exemple au plat le long des cours d'eau, et les plus avantageux pour le rendement immédiat, sans tenir compte des raisons d'Etat.

Plus tard, les conflits qui avaient entravé la construction des lignes longitudinales, de l'est à l'ouest, du lac Léman au lac de Constance, se répétèrent quand il s'agit de prévoir un chemin de fer transversal, allant du nord au sud du pays, et franchissant les Alpes. Là, les cantons et groupes de cantons s'opposèrent violemment. Les Romands voulaient la ligne internationale par le Simplon. A l'autre extrémité de la Suisse, les Suisses orientaux, Zurich, Saint-Gall, les Grisons, préconisaient une ligne par Sargans, Coire, le Splégen ou le Lukmanier, qui aboutirait en Italie. Mais Berne préférait franchir les Alpes au Grimsel, et Bâle au Saint-Gothard. Comment faire taire ces intérêts régionaux, et imposer la solution voulue par l'intérêt helvétique? Par quelle autorité, puisque la Confédération n'en avait aucune en cette matière? Sans compter que les Etats étrangers s'en mêlaient. A cette époque, l'Autriche occupait le nord de l'Italie. Elle appuyait forcément le projet des Grisons, tandis que l'Angleterre voyait d'un bon œil une solution à l'ouest. Et encore y avait-il le danger que l'Autriche et la France prissent les devants et fussent les premiers à franchir les Alpes chez elles, sur le Brenner ou par un tunnel en Savoie, et que la Suisse, trop lente, se trouvât laissée en dehors du grand réseau international qui germait.

Heureusement, peu à peu, des hommes sages comprirent qu'ils devaient placer, au-dessus de tout, l'avenir de la Suisse. Des lois furent portées qui confèrent à la Confédération le droit d'intervenir plus efficacement, d'arbitrer les différends entre compagnies, entre cantons, entre régions, pour imposer la solution suisse. C'est ainsi que, finalement, la ligne centrale, celle du Saint-Gothard, prévalut. Mais l'Allemagne et l'Italie, qui venaient de réaliser leur unité nationale, furent pour beaucoup dans cette décision. Ce fut alors, entre la Confédération suisse, l'Empire allemand et le Royaume d'Italie, la signature de la fameuse convention du Saint-Gothard, par laquelle l'Allemagne et l'Italie s'engageaient à verser d'importantes subven-

## GLENDOWER HOTEL

GLENDOWER PLACE, S. KENSINGTON, LONDON, S.W.7

100 Rooms with running water.

Terms: from 18/6 per day  
from 5 guineas per week } inclusive.

Room and breakfast 12/6 to 15/6.

Small Private Dinner and  
Christening Parties and  
Wedding Receptions

Catered for



Telephone: KENSington 4462/3/4.

Telegrams: "Glendotel Southkens" London.

A. SCHMID, Proprietor.

tions, mais où la Suisse était tenue d'accorder à ses deux partenaires étrangers des taxes avantageuses pour les transports en transit. Aussi ce traité fut-il vivement critiqué par des patriotes, qui disaient que la Suisse y avait laissé une partie de son indépendance. Mais il avait bien fallu passer par là.

Il faudrait aussi relever ici les difficultés financières qui assaillirent les sociétés de chemin de fer. A un certain moment, il y eut une véritable fièvre de constructions. Partout, des sociétés surgissaient pour établir de nouvelles lignes. Elles dressaient des plans grandioses, entrevoyaient des réseaux trop vastes, pour lesquels elles ne trouvaient pas les capitaux. Il y eut des faillites et des déboires sans nombre. De l'or étranger avait été coulé dans bien des rails en Suisse. Il y eut là un grand danger pour la liberté économique et politique de notre pays.

Mais, à travers toutes ces entraves, le pays, à la fin du siècle, constata qu'il avait un réseau malgré tout cohérent. Ce fut là le miracle. En dépit de la longue prédominance des intérêts particuliers, de la rivalité des sociétés et des régions, les diverses lignes, construites séparément, se trouvèrent parfaitement soudées ensemble pour former un réseau assez complet. C'est que, par bonheur, la volonté des hommes n'avait pas été déterminante. Elle fut dominée par les nécessités naturelles, topographiques, géographiques, ainsi que par les lois économiques, qui imposèrent leurs solutions.

Seulement, le réseau suisse accusait encore une faiblesse. Il était disparate dans son organisation et son administration. Il était la propriété de compagnies privées, lesquelles, parfois, sacrifiaient les

besoins techniques et le service des populations aux intérêts du capital, au désir de verser aux actionnaires des dividendes aussi élevés que possible. Le souci du bénéfice avait souvent le pas sur le progrès et sur l'excellence du service public.

Depuis le début des chemins de fer, les deux conceptions opposées : chemin de fer privé et chemin d'Etat, s'étaient affrontées, incarnées par deux hommes, le Zurichois Escher et le Bernois Staempfli. Finalement, vers la fin du siècle, l'idée du chemin de fer d'Etat s'imposa. Ce fut la création des Chemins de fer fédéraux, lesquels absorbèrent les cinq plus grandes compagnies : le Jura-Simplon, le Central suisse, le Nord-Est, l'Union suisse et le Saint-Gothard. Le peuple suisse, après avoir une fois, en 1891, refusé le rachat, l'approuva en 1898. Cette opération retentissante, dont quelques-uns, aujourd'hui encore, contestent le bienfait, était devenue une nécessité pour assurer la victoire de l'intérêt général sur les intérêts particuliers, pour uniformiser l'exploitation et les tarifs, doter le pays et l'armée de l'instrument dont ils avaient besoin, et enfin pour rendre les chemins de fer financièrement indépendants de l'étranger.

Pourtant, la première guerre mondiale vint montrer que l'indépendance financière n'était pas la seule qu'il fallait posséder. Les chemins de fer suisses seraient quand même à la merci des grandes puissances tant qu'ils seraient esclaves du charbon. Le manque de houille de 1914 à 1918 paralysa, par périodes, presque tout le trafic. Il fallait à tout prix lever cette hypothèque. Il fallait électrifier. Ce fut l'œuvre de l'entre-deux-guerres, à laquelle le nom d'Antoine Schrafl restera attaché. Aujourd'hui, sur trois mille kilomètres du réseau d'Etat, deux mille sept cents sont électrifiés. La plupart des chemins de fer privés ont aussi la traction électrique. La deuxième guerre mondiale vint souligner la valeur inestimable de l'électrification, grâce à laquelle le rail put assumer la quasi-totalité du trafic ordinaire et des transports militaires. Cette performance fut pour le chemin de fer un véritable triomphe. Mais elle n'eût pas été possible sans le dévouement à toute épreuve et le bon esprit du personnel. Le peuple suisse exprima sa reconnaissance aux Chemins de fer fédéraux en votant, immédiatement après la guerre, la loi d'assainissement, par laquelle la Confédération reprenait une partie de la dette ferroviaire. Car il faut dire que les Chemins de fer fédéraux, comme, du reste, les compagnies privées et les réseaux du monde entier, travaillent souvent à perte. C'est qu'il est dans leur nature de sacrifier leurs intérêts à ceux du pays et du peuple. Rien ne le prouve mieux que leur horaire et leurs tarifs, aménagés sur-tout pour le bien de la collectivité.

En somme, le réseau ferré suisse est achevé depuis cinquante ans. On ne construit plus de voies ferrées en Suisse. Les régions qui ne sont pas encore desservies par un transport public s'adressent maintenant à l'automobile. Elles renoncent au rail pour la route, laquelle présente de grands avantages, mais aussi des inconvénients. La coexistence du chemin de fer et de l'automobile, jointe à l'entrée en scène de l'avion, constituent le problème de l'avenir en matière de trafic. Le peuple a déjà refusé deux lois tendant à répartir les tâches des divers moyens de locomotion. Il faudra pourtant y arriver. Que nous réserve l'avenir? Peut-être verrons-nous se constituer un jour une "société nationale des transports," qui englobera le chemin de fer, l'automobile, le bateau et l'avion?

## ROYAL BELL HOTEL

### HIGH STREET BROMLEY, KENT

THE ONLY FULLY LICENSED  
FREE HOUSE IN BROMLEY

SPACIOUS BALL ROOM  
DINING ROOM  
COCKTAIL LOUNGE  
GARAGE & CAR PARK

●  
*Private Parties Specially Catered For*  
●

E. WYMAN, Manager.

Telephones : Visitors : RAVENSBORNE 3993.  
Office: " " 0077.