

# Maurice Barraud

Autor(en): **Ed.M.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1945)**

Heft 3

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-776869>

## **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.

# MAURICE BARRAUD

(Exposition de ses œuvres à Genève, du 10 mars au 10 avril)

Genève s'apprête à rendre hommage à Maurice Barraud. Au mois de mars, deux bâtiments — le Musée Rath et l'Athénée — dont le gracieux classicisme doit inspirer une certaine tendresse à notre peintre, s'emplitront d'œuvres représentant une carrière de trente années.

La place éminente que s'est acquise Barraud dans la peinture suisse contemporaine légitimait, on en conviendra, le témoignage d'estime et d'admiration dont les autorités de la ville avec laquelle l'artiste a tant d'attaches ont pris l'initiative.

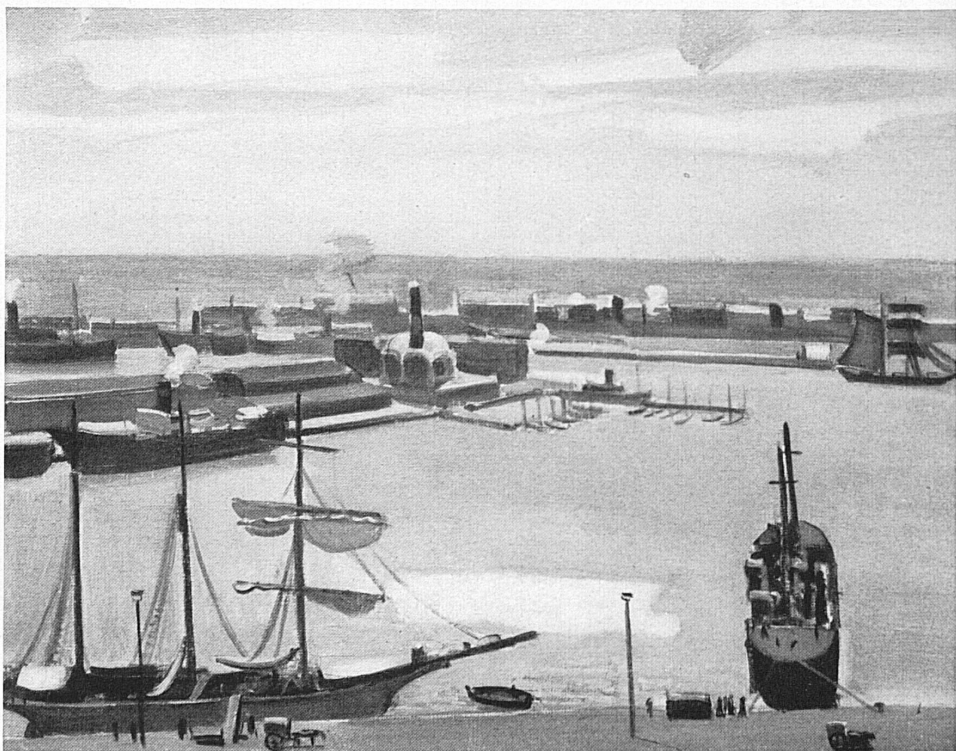
Bien que Vaudois d'origine, Barraud est en effet de Genève par tous les liens qui peuvent unir un homme à une cité.

C'est à Genève que le jeune dessinateur industriel sentit se développer en lui la vocation du peintre et c'est à l'Ecole des Beaux-Arts de cette ville qu'il reçut de Vibert et de Pignolat les premières notions de son art.

C'est à Genève encore qu'entre les nombreux voyages qui nous ont valu tant de fructueuses campagnes de peinture, Barraud aime à retrouver son port d'attache.

Voyages... Ce n'est pas un dépaysement que Barraud y cherche, mais c'est un besoin de lumière qui l'y pousse. Son œuvre n'est-elle pas avant tout une quête de lumière ?

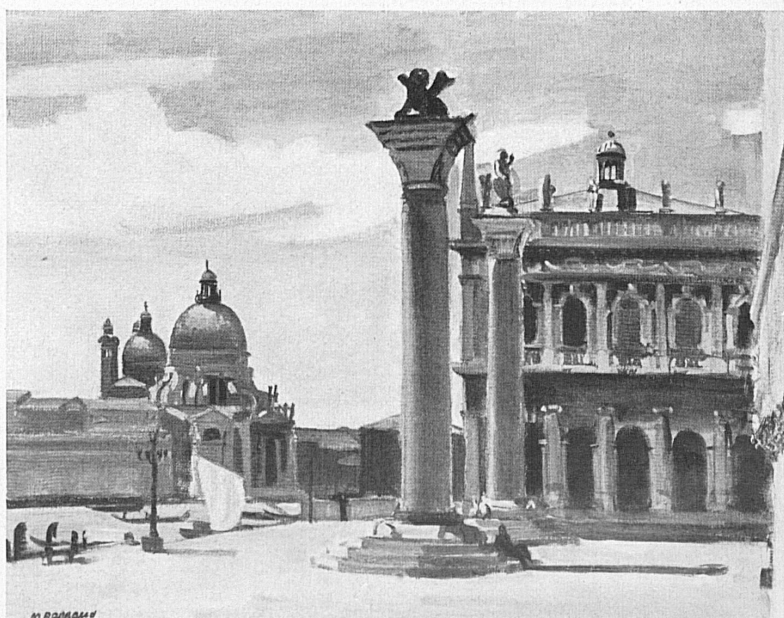
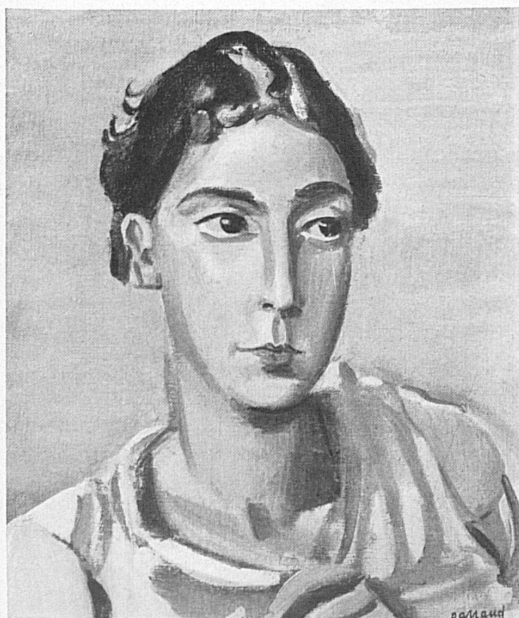
Pour s'être d'abord attardé aux tristesses et aux plaisirs désenchantés de la vie citadine et nocturne, l'art de Barraud ne s'y est point complu. Sans doute est-ce là, dans cette première période vouée à la curiosité des plaisirs et à la pitié de leurs meurtrissures, que cet art s'est imprégné à jamais du charme féminin qui est un de ses principaux attraits, mais c'est bien tout ce qu'il a gardé d'une époque d'ailleurs riche en traits émouvants ou savoureux. La volonté de Barraud est ailleurs que dans l'anecdote. Elle est tout entière dans ce grand désir d'expression générale et universelle qu'a pleinement révélé sa peinture murale.



Le port de Barcelone, 1926. Der Hafen von Barcelona.

Cette femme, par exemple, qui est au centre de l'univers de Barraud et dont il fut naguère habile à chanter le troublant nonchalant, elle n'est plus aujourd'hui que l'objet d'une aventure avant tout plastique. L'expression d'absence que sous des masques divers elle offre en permanence a sensiblement changé de signification: autrefois chargée de je ne sais quelle psychologie désabusée elle résume aujourd'hui la triomphante indifférence de la félicité.

Rome et l'exemple bouleversant pour lui de Raphaël, puis l'Espagne ont contribué à détacher Barraud des maîtres que Paris lui avait d'abord donnés. « Quête de lumière » avons-nous dit, mais il faut l'entendre au sens le plus étendu. Quête de clarté, d'harmonie, de classicisme en somme. C'est bien pourquoy les pérégrinations de l'auteur des « Notes et croquis de voyage » se sont toujours dirigées vers le sud et la Méditerranée. Que cherchait-il tout dernièrement encore sur les rives d'Ascona, sinon un rappel de la lumière dans laquelle il allait périodiquement se retremper avant la guerre du côté de Cassis ?



A gauche : Portrait de Mademoiselle S. A., 1925. — A droite : Venise.

Felipe Pedrell, le maître de Manuel de Falla, assimilait, dit-on, toute pièce musicale à une cadence plus ou moins longue. Ne pourrait-on pareillement dire du tableau, qu'il n'est guère autre chose que l'expression d'un rythme ? La peinture de Barraud nous y inclinerait.

Ordonnateur de rythme, élégant plasticien qui vous organisera une décoration de cent-vingt mètres carrés avec la même aisance qu'il a mise à orner la couverture d'une plaquette in-16, Barraud a cet exceptionnel mérite de composer sans que jamais son ouvrage sente le labeur. Voyez le hall de la gare de Lucerne qui fut, sauf erreur, sa première grande

œuvre murale. D'un coup l'artiste s'est emparé de la surface considérable qu'il avait à couvrir et son art s'y est déployé avec la même élégance et la même fraîcheur que l'on goûte dans ses tableaux de chevalet.

L'évolution de Barraud depuis ses tout premiers essais jusqu'à ses plus récentes réussites, l'activité d'un artiste qui a dans tous les domaines de son art fourni les preuves d'un talent et d'une science également solides, c'est ce que nous montrera l'exposition de Genève, et l'on peut être assuré qu'elle rencontrera dans le monde des arts le plus grand intérêt. Ed. M.



Le train électrique inaugural, orné de guirlandes, rencontre le vieux «vétéran» essoufflé.  
Die Begegnung des bekränzten elektrischen Einweihungszuges mit dem rauchenden alten «Choli».

## LE CHEMIN DE FER DE SAINTE-CROIX ÉLECTRIFIÉ

L'électrification des chemins de fer à voie étroite se poursuit en Suisse romande: la ligne de Sainte-Croix a été convertie à son tour à la traction électrique, et le nouvel horaire est en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> février. Quelques jours plus tôt, le 25 janvier, l'administration du chemin de fer et ses nombreux invités, ainsi que la population des localités desservies par la ligne, fêtèrent avec une bonne humeur et un entrain bien vaudois l'heureux achèvement des travaux d'électrification.

Quiconque est monté dans l'un de ces wagons rouges qu'une locomotive empanachée de fumée et de vapeur tirait péniblement de l'avenante petite ville d'Yverdon jusqu'à Sainte-Croix — village industriel, en pleine montagne — se souviendra avant tout de la vue incomparable qu'offre la partie supérieure du parcours. Le

regard embrasse tout le Mittelland, les Alpes fribourgeoises, vaudoises et valaisannes. Même le fameux versant méridional du Laetschberg ne présente pas un panorama aussi imposant. Mais le voyageur se souviendra aussi de la brave locomotive vieillotte qu'on entendait souffler vaillamment devant sa rame de wagons; malgré sa bonne volonté manifeste, elle n'arrivait pas toujours à vaincre certains passages particulièrement raides du tracé. Et pourtant les honorables coursiers de la ligne de Sainte-Croix avaient derrière eux un passé brillant — du temps de leur jeunesse, ils franchissaient l'Albula au service des Chemins de fer rhétiques. Avec l'âge, cependant, ils devinrent sujets à l'asthme et à l'arthritisme, si bien qu'un jour, le fourrage que ces gloutons dévoraient en quantités énormes se faisant de plus en plus rare, plus cher et plus mauvais, il fallut se décider à les mettre à la retraite. Le 25 janvier, à la station de Baulmes, l'une de ces noires locomotives du bon vieux temps put assister au passage triomphant de sa pimpante rivale. Pleine de fougue juvénile, étincelante de laque fraîche, pavoisée et ornée de branches de sapins, la nouvelle locomotrice transportait vers la montagne ses premiers passagers.

Les travaux d'électrification ne manquèrent pas de poser une foule de problèmes ardu. Le fil de bonne qualité était introuvable, et les conduites de remplacement exigèrent un système entièrement nouveau de suspension élastique. Pour ménager le précieux fil, il fallut munir les locomotives de trolleys à charbon. Il va sans dire que la suspension des conduites se fit, non avec les mâts de fer habituels, mais avec des poteaux de bois. Le financement de l'entreprise s'avéra, lui aussi, laborieux, et ne put finalement être assuré qu'avec l'aide de la Confédération et du Canton.

Maintenant, toutes les difficultés ont été aplanies. Mues par leurs 600 chevaux, les trois élégantes locomotrices mi-rouge, mi-crème roulent sans bruit et sans heurt des doux rivages du lac de Neuchâtel, du pays du vin et du blé, vers les forêts du Jura et le village des boîtes à musique (à ces trois puissantes machines s'ajouteront bientôt deux autres, de 300 CV. chacune). Pour faire péniblement la montée, les anciennes locomotives mettaient en général une bonne heure; les nouvelles s'en acquittent avec la plus grande aisance en une demi-heure! Souhaitons-leur de vivre une multitude de jours de soleil et de découvrir à d'innombrables passagers les beautés du Jura. hrs.

La cabine du mécanicien dans l'une des nouvelles automotrices.  
Der Führerstand eines der neuen Triebwagen.

Phot.: Schwabe

Petit train — grande fête!  
Das große Fest der kleinen Bahn.

