Par le premier train électrique de Neuchâtel au Col-des-Roches

Autor(en): **Marcis, Pierre**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways**

Band (Jahr): **5 (1931)**

Heft 10

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-780697

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

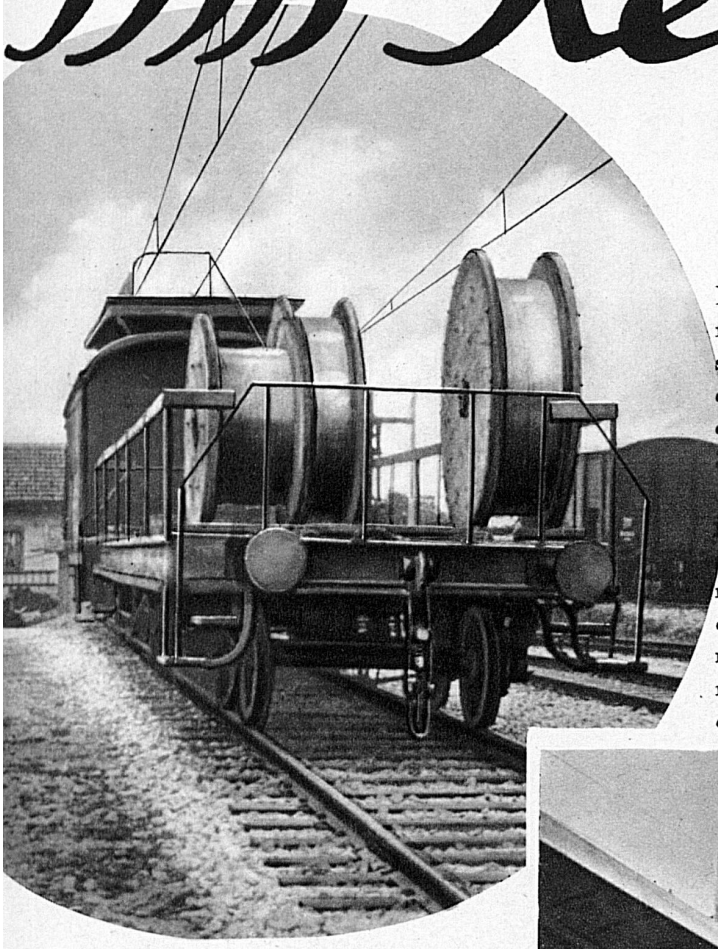
SBB Revue CFF

N° 10. — 15. X. 1931

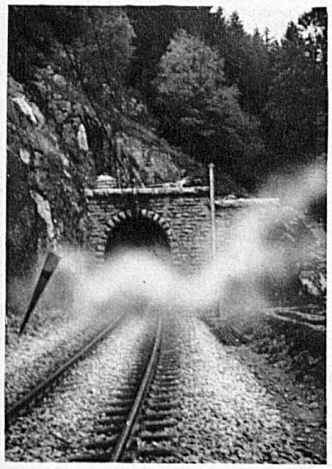
Encore un souverain détrôné!

Le règne de la vapeur a pris fin, le 3 octobre, sur la ligne de Neuchâtel au Col-des-Roches, l'une des plus accidentées du réseau fédéral, qui, par des rampes atteignant jusqu'à plus de 27 ‰, franchit sur le parcours de 25 km. du point initial au point culminant une différence de niveau de quelque 880 mètres et ne compte pas moins de six tunnels, dont l'un, celui des Loges, fut un temps, avec ses 3259 mètres, le plus long d'Europe.

L'idée d'électrifier cette ligne ne date pas d'hier. Elle fut émise — jamais le Neuchâtelois ne manqua d'audace — il y a plus d'un quart de siècle, c'est-à-dire à une époque où aucun essai de ce genre n'avait encore été tenté pour la voie normale. Le coût des travaux était évalué à cinq millions de francs au total, dont quatre à cinq mille francs pour la réfection des tunnels! Et le projet d'horaire ne prévoyait pas moins de 62 trains réguliers (82 le dimanche) entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds. Rêve merveilleux, qui,

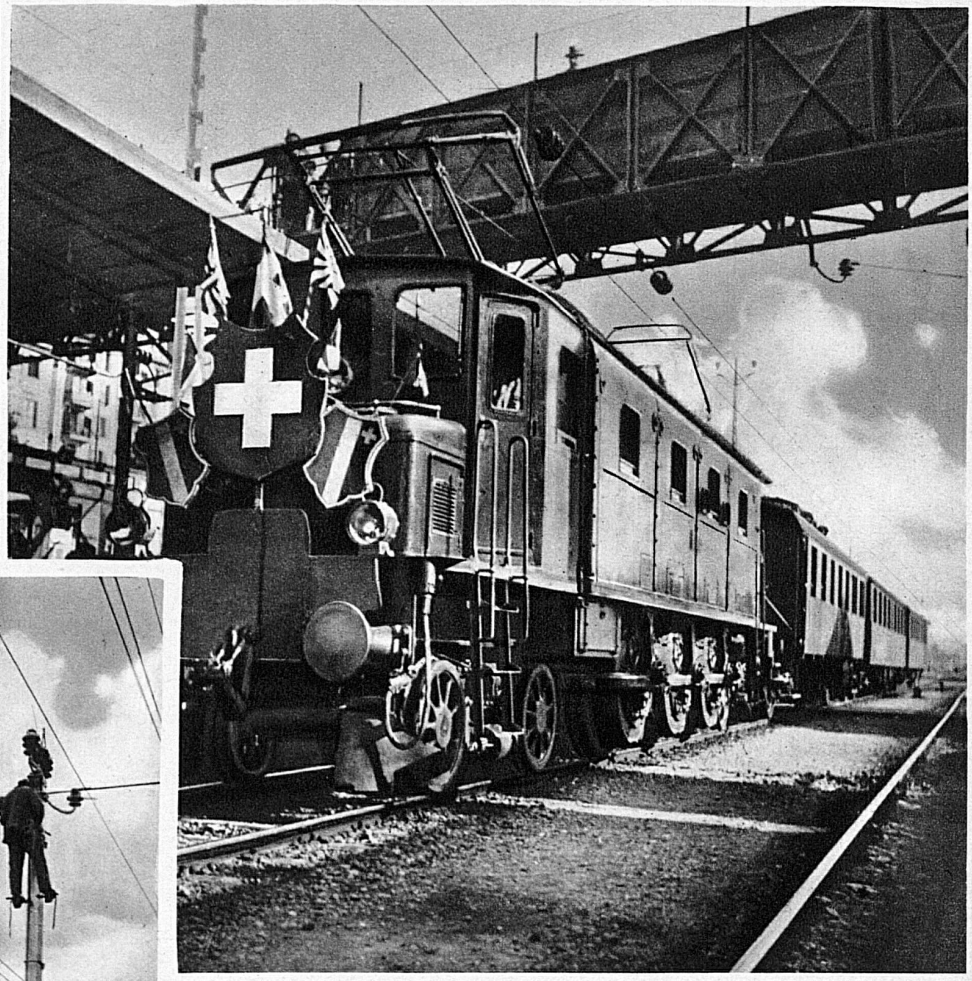


Du Vauseyon au Col-des-Roches, ces bobines ont déroulé près de 120 km. de fils de cuivre, qui canalisent aujourd'hui l'énergie électrique, à la tension de 15,000 volts (n'y touchons pas!) actionnant les moteurs de puissantes locomotives.



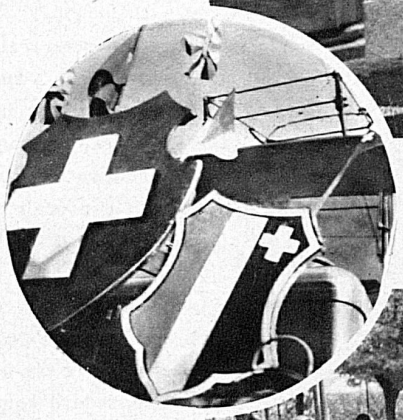
Ici, l'on voit, mais heureusement pour la dernière fois, s'échapper du tunnel des Loges la fumée dégagée par un convoi précédent. Dorénavant le voyageur qui, pour passer ce tunnel, aura négligé de clore la fenêtre, n'aura plus à craindre l'asphyxie ni la suie, mais tout au plus le coryza.

Le montage de ces fils, en pleine voie et dans les souterrains, ne fut pas petite affaire.



Le 3 octobre, date désormais historique, un train décoré aux couleurs de la Confédération et du canton emportait jusqu'à l'extrême frontière quelques notabilités et les membres les plus distingués de la presse.

D'un bout à l'autre de la ligne, garçons et fillettes témoignent d'une curiosité qu'aucun obstacle ne les empêche de satisfaire. C'est par eux que se transmettra aux générations futures le souvenir de l'antique locomotive à vapeur, devenue objet de musée.



On ne saura sans doute jamais si cette jeunesse eût préféré les chevrons des anciennes armoiries aux trois couleurs, sinople, argent et gueule, du drapeau de la République.

La population, elle aussi, manifeste sa joie. En gare du Locle, la Musique scolaire, digne émule de la Musique des Cadets de jadis, accueille par les airs les plus entraînants de son répertoire les hôtes de la „mère commune des Montagnes".

Par le premier train élec

Le mécanicien n'est pas le moins heureux de ce progrès, si appréciable pour lui

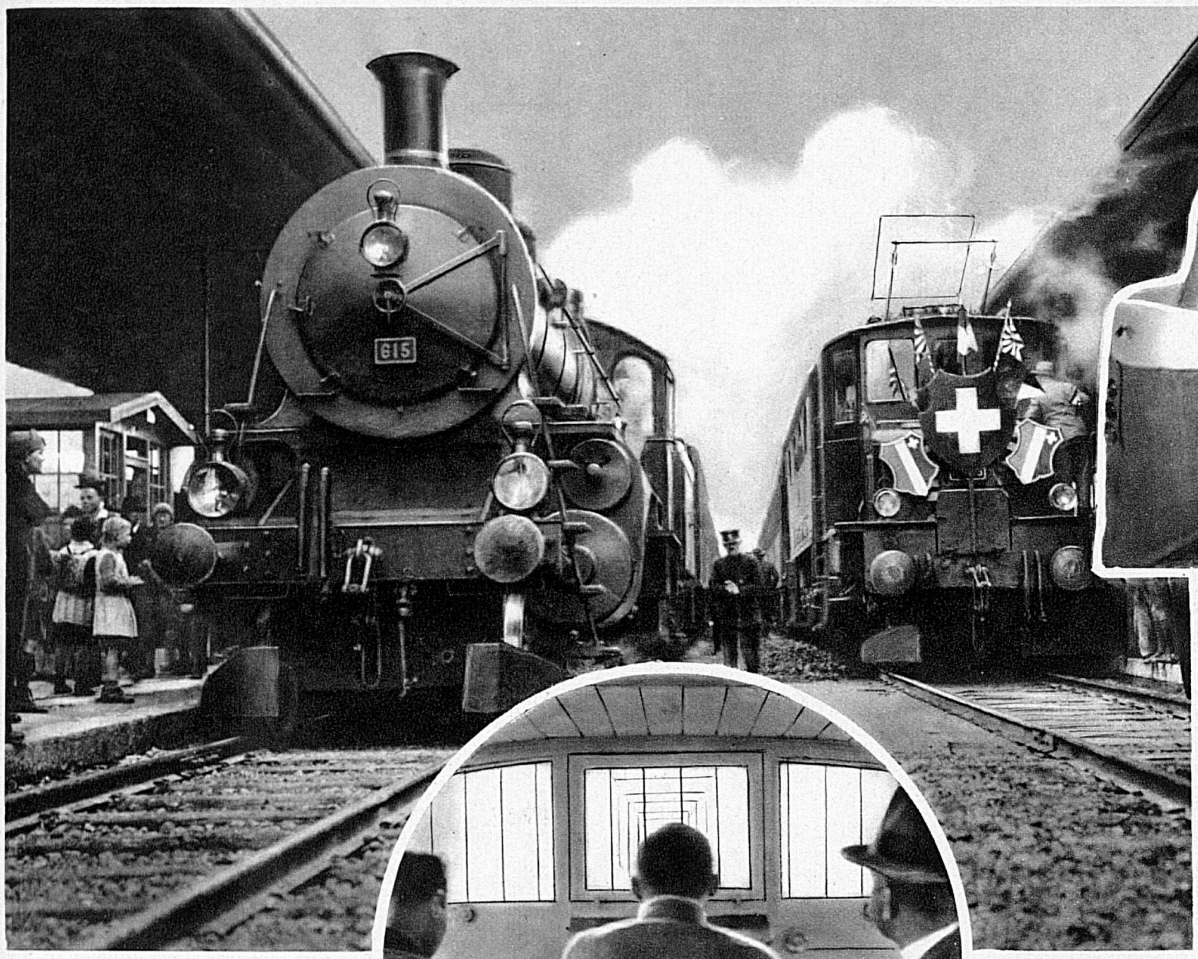
comme tous les rêves, ne tarda pas à s'évanouir. Le canton de Neuchâtel, alors propriétaire de la ligne, dut y renoncer, et c'est aux chemins de fer fédéraux que devait être réservé le coûteux honneur de réaliser l'idée. Ils y ont, tout compte fait, sacrifié à peu près 13 millions de francs, et sur cette somme l'aménagement des tunnels n'a pas englouti moins de 3½ millions. Il y a loin des prévisions d'antan à ces chiffres-là. Il est vrai que les temps aussi ont changé.

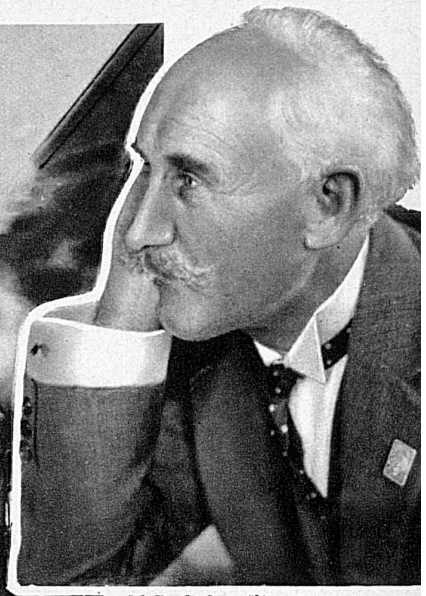
Pierre Marcis.

Souhaitons que ne disparaisse pas, à Chambrelien, la gracieuse coutume de la vente des jolis bouquets à vingt sous.

M. Büchi, le vigilant chef de gare de Neuchâtel, surveille le départ du premier train à traction électrique

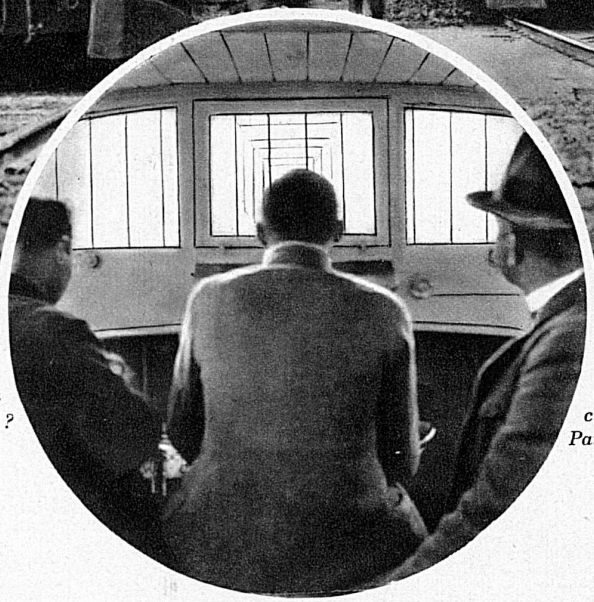
en marche pour les confins du pay là-haut, dans le Jura.





M. Rothpletz, l'ingénieur modeste autant qu'éminent, universellement connu par ses travaux de construction de tunnels, à qui revient pour une large part la gloire de la réussite de cette œuvre.

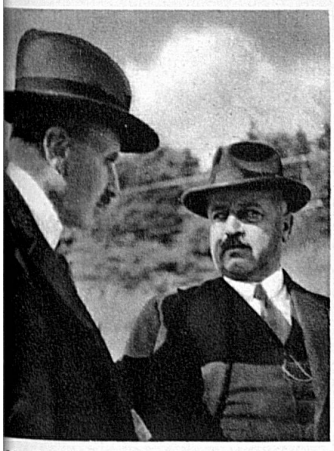
Phot. Paul Senn



A droite: Du wagon d'observation, les ingénieurs s'assurent que les installations fonctionnent normalement. La sécurité du service n'est-elle pas leur premier souci?

Au-dessus: En gare de La Chaux-de-Fonds, l'orgueilleuse locomotive à vapeur arrivée du Vallon de St-Imier nargue sa sœur cadette en lui crachant à la face quelques volutes de fumée. Patience: ton tour viendra d'être détrônée!

rique de Neuchâtel au Col-des-Roches



M. Savary, directeur du Ier arrondissement (de face), s'entretenant avec son suppléant, M. Cérésole (de profil).

M. Simon, conseiller d'Etat à Lausanne et président du Conseil d'arrondissement, vient apporter aux Neuchâtelois le salut confédéral de leurs amis vaudois.

M. Calame, ancien conseiller d'Etat, membre du Conseil d'administration des CFF, à qui la population de son canton a tout lieu de témoigner en ce jour quelque reconnaissance.

M. Renaud, président du Gouvernement neuchâtelois, qui écoute avec attention le discours d'inauguration du directeur, s'apprêtant à rappeler les revendications de ses administrés.