Fünfzig Jahre Yverdon-Sainte-Croix

Autor(en): **E.Br.**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1943)**

Heft 10

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-773456

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

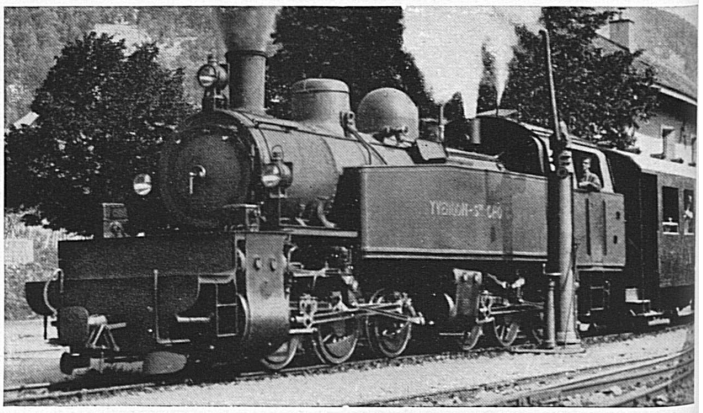
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

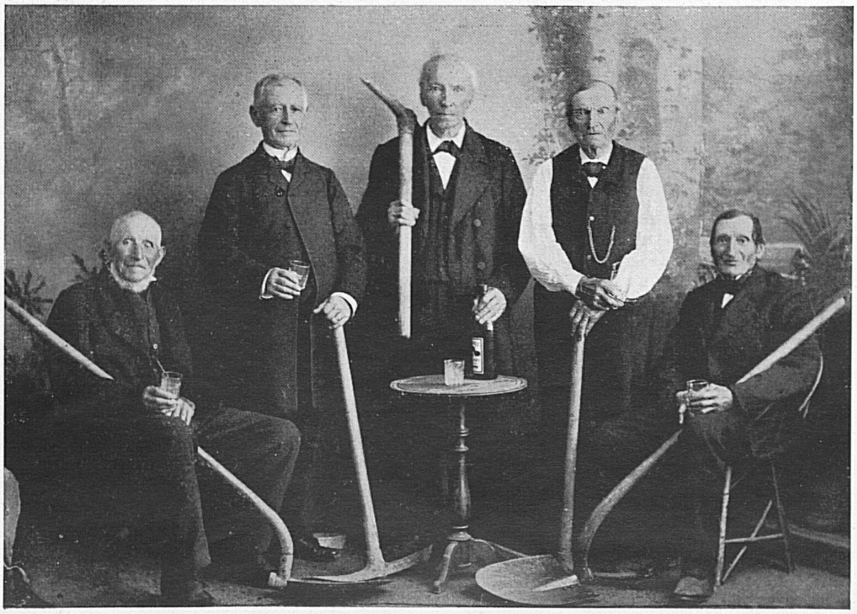
Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Fünfzig Jahre Yverdon-Sainte-Croix

In diesem Jahre feiert eine der schönsten Bergbahnen des Schweizer Jura ihr fünfzigjähriges Bestehen. Für viele Reisegäste, die das Jubiläum zum Anlaß eines Ausfluges oder einer Ferienreise in ein noch allzuwenig bekanntes Gebiet des Waadtländer Jura nehmen, wird die herrliche Aussichtsfahrt eine Überraschung bedeuten. Die Linie nimmt ihren Ausgangspunkt in der reizvollen alten Stadt Yverdon, wo die Querverbindung Fribourg—Payerne—Estavayer (in ihrer Ursprungszeit hieß diese Linie « La Transversale », und der altertümliche Name lebt auch heute noch weiter) einmündet in die große Schnellzugslinie Biel—Neuenburg—Lausanne. Man kann also diese Jurafahrt sehr gut mit einem Besuch des an Sehenswürdigkeiten reichen Jura-Vorgeländes zwischen Neuenburg und Lausanne verbinden, wo historische Städtchen und Ortschaften wie Estavayer, Colombier, Boudry, Vaumarcus, Grandson, Orbe und Cossonay mit ihren Schlössern und Kirchen dem Besucher eine Fülle baukünstlerischer Schönheiten und prächtiger Landschaftsbilder erschließen. In Sainte-Croix lernt man sodann eine charakteristische Industrie-Ortschaft des Hochjura kennen, wo die Energien einer ingeniösen Qualitätsarbeit bis in die einsamsten ländlichen Heimstätten ausstrahlen und die spezialisierten Leistungen der Feinmechanik ein Erbteil vieler Generationen sind.



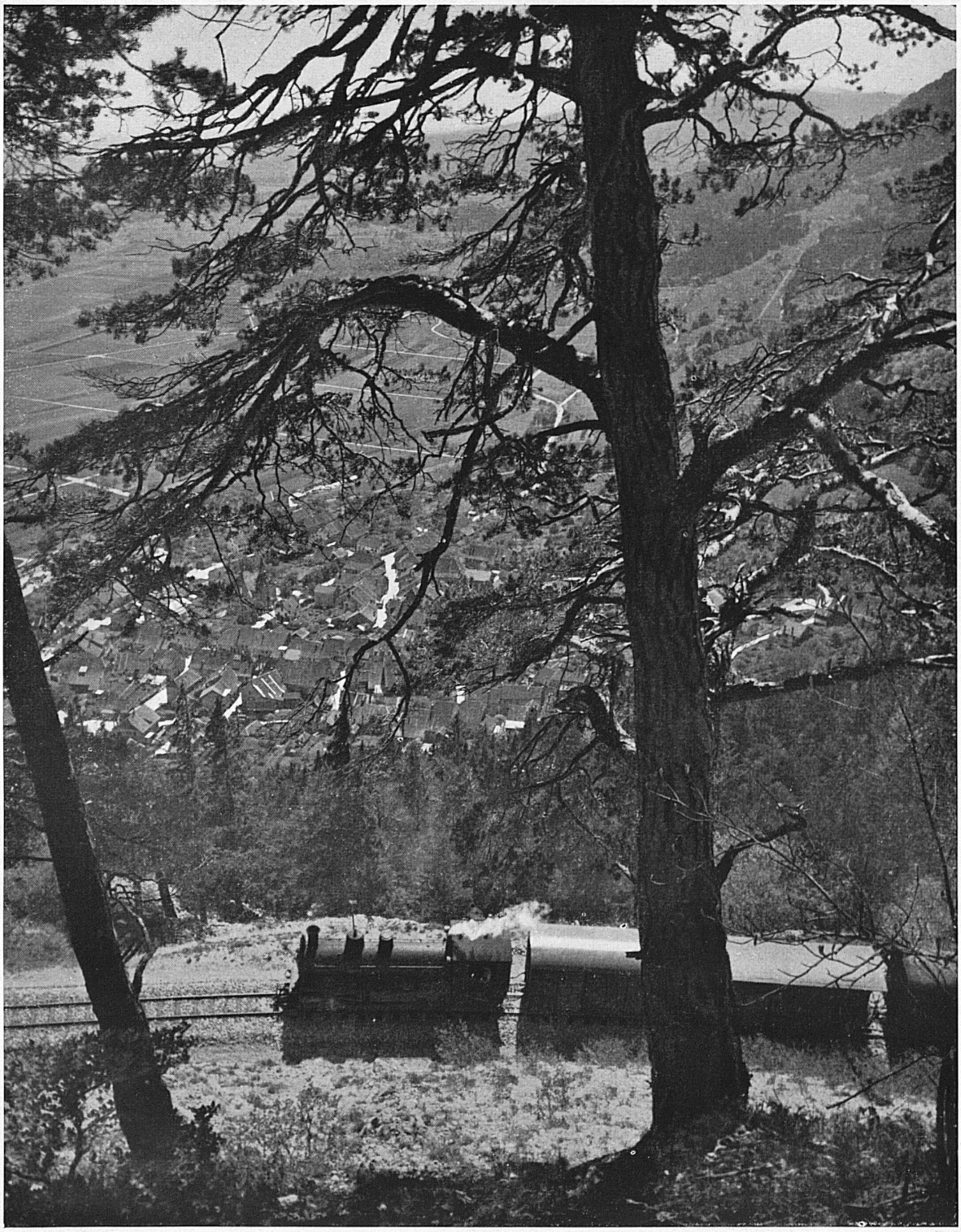


Oben links: Les Six-Fontaines bei Orbe, eine Haltestelle der Yverdon-Ste-Croix-Bahn. Mitte: Yverdon-Ste-Croix ist eine der wenigen, noch mit Dampf betriebenen Linien unseres Landes. Lokomotive Type Mallet 1917. Unten: Der erste Spatenstich, eine Photographie aus der Zeit des Bahnbaus.

En haut à gauche: Les Six-Fontaines. Au milieu: L'Yverdon-Ste-Croix, une des rares lignes de notre pays exploitées encore à la vapeur. Locomotive du type Mallet 1917. En bas: Le premier coup de pioche, le 3 août 1892.

Clichés: Yverdon-Ste-Croix-Bahn.

Blick von Les Rapilles de Baulmes auf das Dorf Baulmes.* — Vue des Rapilles de Baulmes sur le village de Baulmes.



Man mag sich darüber wundern, daß das hochgelegene Industriezentrum Sainte-Croix, wo einst Spieldosen für den Export nach den fernsten Ländern hergestellt wurden, erst vor einem halben Jahrhundert zu einer eigenen Bahn kam. In der Tat wurden schon in der Frühzeit des schweizerischen Eisenbahnwesens Projekte für eine solche Zufahrtslinie erwogen, wobei der Wunsch, möglichst direkt mit Genf verbunden zu sein, zu den abenteuerlichsten Vorschlägen führte. Die Entstehungsgeschichte dieser Lokalbahn ist überhaupt reich an Besonderheiten. Als das Bahnprojekt im Jahre 1890 endlich heranreifte, kristallisierten sich drei Hauptpunkte heraus, die den Interessenten viel zu denken gaben: Kein Zahnrad! Keine Subventionen! Kein Sonntagsverkehr! Derart im Telegrammstil aneinandergereiht, klingen die Schlagworte absurd. Doch weisen sie bei näherer Betrachtung einen sinnvollen Zusammenhang auf. Mit vieler Mühe war für die schwierige Bergstrecke ein endgültiges Projekt ausgearbeitet worden, das mit einer langgestreckten Schleife am Steilhang des Mont Suchet die Anwendung des Zahnradsystems vermied und auch ohne Spitzkehren auskam. Dadurch wurde in weitblickender Weise auf einen einfachen, praktischen Bahnbetrieb hingearbeitet. Das offizielle Projekt fand so überzeugte Zustimmung, daß sowohl der Kanton Waadt als auch die beteiligten Gemeinden die erforderlichen Finanzbeiträge in Aussicht stellten. Da trat der begüterte waadtländische Ingenieur und Kaufmann William Barbey auf den Plan und anerbot sich, die Bahn ohne jegliche Subvention zu bauen, unter der aus weltanschaulichen und humanitären Gründen aufgestellten Bedingung, daß der Sonntagsverkehr gänzlich zu unterbleiben habe.

Die beteiligten Gemeinden nahmen das generöse Anerbieten dankbar an. So wurde die Bahn finanziell selbständig durch eine Privatgesellschaft gebaut und durch diese Gesellschaft bis heute in vorzüglicher Weise betrieben. Als Hauptaufgabe der Nachkriegszeit steht die Elektrifikation der 24 km langen Schmalspurlinie bevor. Der konsequente Verzicht auf den Sonntagsverkehr, der sich auch in den älteren Ausgaben der Reisehandbücher vermerkt findet, gab der Bahn einen eigenen Nimbus. Doch als die im Gründungsstatut vorgesehene Zeitspanne abgelaufen und auch der Kohlenmangel des ersten Weltkrieges vorüber war, wurde im Jahre 1919 der Sonntagsverkehr ebenfalls aufgenommen. So können seither auch Sonntagsausflügler die prachtvolle Fahrt vom Neuenburgersee in das grüne Hochtal von Sainte-Croix genießen, von wo eine Aussichtsstraße nach dem Kurort Les Rasses, ein bequemer Weg auf den Chasseron und eine direkte Straßenverbindung durch das romantische Noirvaux-Tal nach Fleurier im Val-de-Travers führt. Die Linie Yverdon—Ste-Croix ist reich an landschaftlichen Schönheiten und überraschenden Ausblicken. Sie führt zuerst durch das hügelige Vorgelände des Jura mit seinen großen Dörfern, erklimmt dann die Steilrampe des Mont Suchet, umkreist in prächtiger Aussichtsfahrt den Mont de Baulmes und biegt hoch über der Schlucht von Covatannaz in das mehr als 1000 m hoch gelegene Tal von Sainte-Croix ein. *E. Br.*