

**Zeitschrift:** Le pays du dimanche  
**Herausgeber:** Le pays du dimanche  
**Band:** [6] (1903)  
**Heft:** 25

**Artikel:** Les deux plus hauts chemins de fer du monde  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-253013>

#### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### 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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### 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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 13.01.2026

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

## Les deux plus hauts Chemins de fer du Monde

Depuis quelques années, les chemins de fer de montagne ont pris un développement extraordinaire. C'est à la Suisse qu'appartient l'honneur d'avoir débuté dans cette voie: en 1871, une compagnie, dont l'audace stupéfia l'Europe entière, construisit la ligne d'Arth au Righi (1944 mètres au-dessus du niveau de la mer).

les glaciers, et des frais énormes de l'entreprise, il se pourra que cette dernière ne pût être menée à bonne fin.

Toutefois, même en admettant que la Jungfrau Bahn, dont nous reproduisons ici deux vues, soit un jour exploitée sur toute son étendue, son point culminant



Le chemin de fer de la Jungfrau

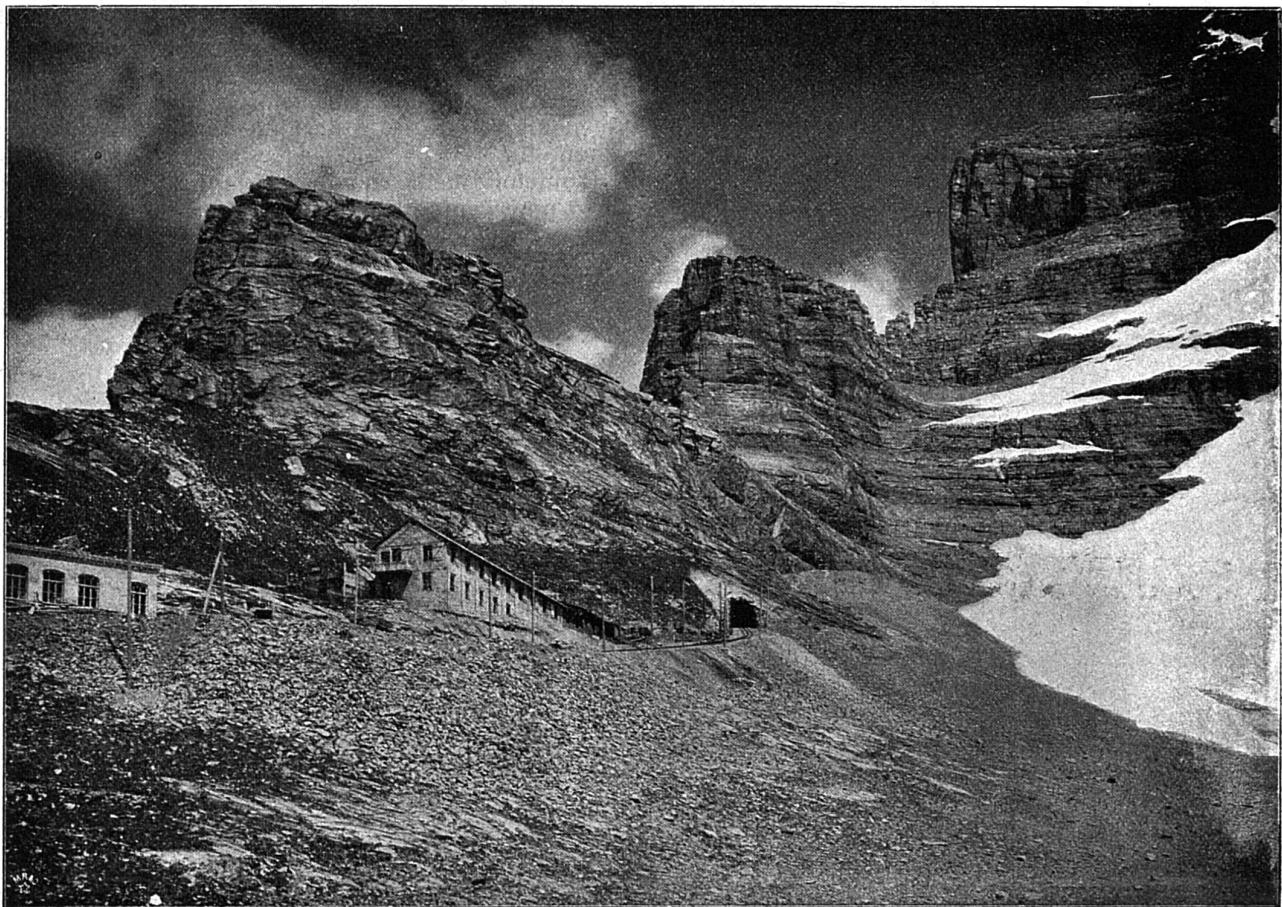
Pendant longtemps ce tour de force resta sans imiteur: quelques modestes funiculaires seulement s'élevèrent sur les bords du lac de Genève ou de l'Oberland. Puis, tout à coup, on voit se créer successivement, et comme sous l'impulsion d'une baguette de fée, le Pilatus Bahn (2321 mètres) — une merveille au point de vue de l'art —; le chemin de fer de la Petite Scheideck, ceux de Murren et de la Schynige Platte, du Brienzer Rothhorn; enfin, le dernier, dépassant la hauteur du Pilate, unit Zermatt à l'hôtel Cornegat, à 3,300 mètres d'altitude.

Nos lecteurs savent certainement qu'une société travaille à pousser la ligne de la Scheideck jusqu'au sommet de la Jungfrau (4556 mètres); mais en raison des difficultés formidables causées par les rochers et

sera inférieur à la hauteur atteinte par une ligne américaine, celle qui relie la station balnéaire de Manitou, en Colorado, au sommet de Pike's Peak (4716 mètres).

Le Pic de Pike, ainsi nommé d'après un officier du génie qui le découvrit le 13 novembre 1806, est loin d'être la montagne la plus haute des Rocheuses. Sa célébrité, en Amérique, tient à sa situation sur la limite des grandes plaines et de la région montagneuse.

Un panorama de soixante mille milles carrés se déroule devant l'observatoire qui couronne son sommet dénudé; à l'ouest, c'est une forêt de pics, dont beaucoup sont couverts de neiges éternelles; à l'est, au contraire, la prairie, semblable à une mer, s'étend à perte de vue.



Le chemin de fer de la Jungfrau (Station du glacier de l'Eiger et entrée du tunnel)

Ce superbe géant a, de plus, l'avantage d'être à proximité des deux principales stations d'été des Rockies: Colorado-Springs et Manitou, et pour ainsi dire sur la grande ligne de communication entre l'Atlantique et le Pacifique, New-York et San Francisco. D'autre part, malgré sa hauteur, il est d'un accès relativement facile, car la voie ferrée fut complétée en un an et demi, du printemps de 1889 à l'automne de 1890. Les plans primitifs comportaient une route, en longs lacets, de quarante kilomètres, avec une pente maximum de 5 p. 100; les dépenses qu'eût occasionnées une telle entreprise firent abandonner ces devis pour le tracé actuel qui n'a qu'une longueur de neuf mille (douze kilomètres).

Ce n'est pas, à proprement parler, un système à voie étroite, car l'écartement est presque normal. La seule différence appréciable avec les lignes de plaine consiste,

on l'a deviné, en une double crémaillère centrale. La pente moyenne étant de 16 p. 100, ou 844 pieds huit dizièmes par mille, il a fallu adopter les procédés utilisés dans les chemins de fer de montagne, plus anciens, de la Suisse. On a dû, d'ailleurs, faire venir de ce dernier pays les crémaillères qu'il était impossible de se procurer aux Etats-Unis. Ainsi que cela a lieu sur toutes les voies analogues, les rails ordinaires n'ont d'autre office que de supporter le poids du train et de guider celui-ci: toute la poussée est dirigée sur les crémaillères que, par suite, il est nécessaire de faire plus lourdes et massives que les autres rails; leur poids varie suivant la rapidité de la pente.

Les trains se composent, ainsi qu'on peut le voir sur une de nos illustrations, simplement d'une machine de type spécial et d'un wagon. Ce dernier, qui peut contenir cinquante personnes, a des parois presque



Le pic de Pike, vu de l'entrée du Jardin des Dieux.

entièrement faites de vitres, afin de faciliter l'observation: les sièges sont disposés de telle sorte que les voyageurs soient toujours assis de niveau en montant ou en descendant les pentes.

Ceux de nos lecteurs qui ont escaladé le Righi ou le Pilate savent que la sécurité des lignes de cette espèce est pour ainsi dire parfaite. Le principe suivi ici est celui de l'indépendance complète des deux véhicules: la machine pousse le wagon dans l'ascension et le précède dans la descente, sans être accouplée à lui; et chaque voiture est munie de deux fois plus de freins qu'il n'en serait nécessaire pour l'arrêter court.

En une heure et demie on arrive de Manitou au sommet, après avoir traversé successivement toutes les zones climatériques; souvent on quitte la coquette gare de départ par une température quasi saharienne pour se trouver surpris, soixante minutes plus tard, par une tempête de neige. La même diversité se rencontre dans la flore luxuriante qui s'étage sur la montagne: en bas, ce sont les cactus nains des plaines, caractéristiques des sols chauds et arides; lorsque vous atteignez la région des pâturages vous pouvez cueillir à la brassée, la pâquerette, la gentiane, chère aux alpinistes, côté à côté avec les brillants spécimens des Rocheuses, où la flore est très variée, et étonnamment vivace: même au-dessus de quatre mille mètres, la moindre plaque de verdure égarée dans ces régions dénudées est émaillée de petites fleurs reproduisant souvent, en miniature pour ainsi dire, les espèces des altitudes inférieures.

Le sommet de Pike's Peak constitue un plateau de plusieurs hectares, à peu près plat, mais littéralement couvert de rochers aux formes géométriques; la plupart sont des cubes réguliers et l'on croirait vraiment voir la scène de quelque travail gigantesque entrepris par des Titans et resté inachevé.

Outre la station, il existe là un petit hôtel et une station météorologique du gouvernement. Un bureau de la Western Union Co, le plus haut poste télégraphique du monde, met l'hôtel en communication avec Manitou.

En résumé, l'ascension de Pike's Peak est une excursion charmante, d'autant plus que les jours nébuleux ou à clarté douteuse sont, dans cet heureux pays, des exceptions bien rares; l'air, pendant tous les mois



Sur le chemin du pic de Pike.

d'été, et bien avant en automne, est d'une pureté idéale. Les risques de désappointement sont donc minimes, ce qui est bien à considérer si l'on songe que le trajet aller et retour coûte vingt-cinq francs par personne.



### NOUVELLES A LA MAIN

Scène d'hôtel:

Un voyageur monte dans sa chambre priant le garçon de le réveiller pour qu'il puisse prendre le premier train.

Le lendemain matin, le voyageur est réveillé par des coups redoublés frappés à sa porte.

-- Qu'est-ce? s'écrie-t-il.

-- C'est-y vous, monsieur, qui deviez prendre l'express de cinq heures vingt-cinq?

-- Oui.

-- Eh bien! vous pouvez dormir tranquille; le train est parti.

Crétinot, qui s'absente du logis, a la bonne pensée de ne pas laisser longtemps se morfondre sur son palier les amis qui viendraient le voir.

Il écrit donc sur la porte:

« Je n'y suis pas ».

Ses courses faites, il escalade son cinquième et s'apprête à rentrer chez lui quand l'inscription frappe ses regards.

-- Allons, bon! s'écrie-t-il.

Et il redescend piteusement l'escalier.

Gontran, qui est en visite chez son vieil oncle, jette les yeux sur la pendule et s'écrie tout-à-coup :

-- Ah! mon Dieu! comme il est tard!... Il faut que je me sauve.

-- Tu as bien le temps, fait son oncle; tu sais bien que j'avance!

Gontran, vivement, d'un ton insinuant:

-- Alors, mon bon oncle, avancez-moi donc une vingtaine de louis!



Gare au sommet du pic de Pike  
(4716 mètres au-dessus du niveau de la mer).