

Nostalgie à toute vapeur

Autor(en): **Goumaz, Michel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Suisse magazine = Swiss magazine**

Band (Jahr): - **(2013)**

Heft 283-284

PDF erstellt am: **25.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-849353>

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.

Nostalgie à toute vapeur

par Michel Goumaz

C'était il y a bien longtemps, la gare de Vallorbe qui se situait à mi-distance entre la Ville-Lumière et la capitale lombarde jouissait d'une célébrité internationale. Deux cent cinquante personnes y travaillaient. Les trains qui circulaient de Paris à Milan, l'Orient-Express pour Trieste ou Constantinople devenue Istanbul en 1930, s'arrêtaient longuement au petit matin dans cette gare frontière pour trois raisons : tout d'abord on y passait la douane, ensuite il fallait changer de locomotive, la célèbre 141 R à vapeur de la SNCF étant remplacée par une rapide machine électrique des

inconditionnel pour notre pays remonte à l'époque où il découvrit Montreux avec son père. Il avait alors emprunté ce même train de Paris jusqu'à la perle de la riviéra vaudoise, station favorite des Anglais qui aimaient y aller en hiver à cause de son climat doux à l'abri des vents du nord.

Il n'est pas inutile de rappeler que les Anglais ont contribué de façon magistrale à l'essor des voyages, avec Richard Trevithick, le créateur du premier train tracté par une locomotive et George Stephenson, généralement considéré comme l'inventeur du chemin de fer moderne. C'est sans doute

leurs rouge chaud, celles de seconde classe avec des sièges très modestement rembourrés (alors que la 3e offrait des sièges en bois clair), une voiture restaurant et, summum du confort, la voiture pullman, sans oublier l'indispensable fourgon et la fameuse locomotive brune des BLS, une AE 6/8 pour les initiés.

Une aventure fabuleuse

Au début de novembre, *Suisse Magazine* fut invité pour un voyage hors du temps de Lugano à Zurich par le Gothard avec un petit détour en Italie jusqu'à Luino. Les anciens wagons n'étaient pas tractés par une des nouvelles et impressionnantes locomotives rouges des CFF, mais par une rutilante machine à vapeur, la 141R. Entièrement restaurée par la grâce de M. Cook, elle fit les beaux jours de la SNCF et de la ligne Paris-Vallorbe évoquée ci-dessus.

Lugano, tôt le matin, un sifflet strident, modulé presque comme une plainte, des jets de fumée noire sortant de la cheminée, tout entourée de volutes de vapeur blanche, avec de sonores « tchou-tchou-tchou » qui vont en s'accélégrant, le train s'ébranle. Les passagers retrouvent une âme d'enfant, la tête à la fenêtre, quittes à rentrer à la maison avec un maquillage de ramoneur.

À Luino, rencontre avec l'association Verbanò Express venue avec une puissante locomotive à vapeur allemande remorquant ses wagons verts et blancs. Ce train va nous accompagner jusqu'à Bellinzone avant de nous offrir un spectacle inouï de deux trains circulant sur des voies parallèles, se passant et redépassant sans cesse pour la plus grande joie des passagers et d'une masse de photographes fascinés tout au long du parcours.

Et c'est la longue montée de la vallée jusqu'à Airolo, la traversée du tunnel du Gothard, fenêtres hermétiquement fermées à cause de la fumée, et la descente vers Erstfeld, les tunnels hélicoïdaux et la



swiss-image.ch / Raetische Bahn - Peter Donatsch

Les chemins de fer rhétiques

CFF. Mais surtout, c'était le temps du petit déjeuner et des petits pains croustillants à l'odeur sublime qui sortaient du four du fameux buffet de la gare.

Aujourd'hui, on va beaucoup plus vite. Les TGV ne s'arrêtent plus que 3 à 4 minutes et la gare à l'allure « Heimatstil », construite en 1915, se meurt. Tout ferme : buffet, kiosque, police et douane. Les souvenirs s'en vont.

Et pourtant c'est grâce à un grand industriel anglais, Andrew Cook, que quelques grandes heures glorieuses des temps ferroviaires suisses revivent. Son amour

aux alpinistes britanniques que la Suisse doit sa notoriété touristique avec la première ascension du mont Rose en 1855 et dix ans plus tard celle du mythique Cervin par Edward Whymper. Aujourd'hui, c'est encore un Anglais, ce même Andrew Cook, qui participe admirablement au maintien vivant de notre patrimoine ferroviaire.

Tout simplement, il s'est acheté le train de ses rêves, a créé la compagnie « Swiss-ClassicalTrain » en rassemblant une série d'anciens wagons de la ligne du Lötschberg, dont des voitures de première classe aux sièges moelleusement capitonnés de ve-



Le train à crémaillère à vapeur du Briener Rothorn

swiss-image.ch / Christof Sonderegger

célèbre église de Wassen qu'on a tout le temps de contempler d'en bas, à niveau et d'en haut. À Zurich, le voyage est fini et notre belle loco a témoigné d'un bel appétit, engloutissant quelque 15 tonnes de charbon.

Petit défilé de mode ferroviaire

Excursions ou voyages au cœur de la nostalgie ferroviaire séduisent de plus en plus de monde. La Suisse est une mine d'or en la matière et offre de multiples possibilités de se faire plaisir.

Commençons par celles qui figurent dans les horaires réguliers. Le chemin de fer du Briener Rothorn, un de ces petits trains qui ne vont nulle part si ce n'est que pour le plaisir des yeux. Il n'est pas le seul à faire suer quotidiennement ses antiques locomotives à vapeur. Il en va de même au Rigi où Tartarin de Tarascon fut tant impressionné par le Rigi-Kulm, cet hôtel gigantesque dans un paysage aride, entouré d'un brouillard jaune hermétique, au cœur d'une tourmente de neige. Aura-t-il jamais su, notre touriste méridional, que la vue du lac des Quatre-Cantons est mémorable ? Ce train du Rigi, n'en déplaise à certains, fut le premier chemin de fer de montagne d'Europe. Il fut inauguré et conduit en grande pompe le 21 mai 1871 par l'ingénieur suisse Niklaus Riggenbach, inventeur

d'un système de crémaillère fort utilisé depuis.

Rouverte il y a deux ans, la ligne sommitale de la Furka a redonné force et vigueur à ses locomotives qui, après une longue escapade orientale, furent retrouvées au Viet-Nam. Après la fonte des neiges, le petit train coloré s'accroche à sa crémaillère pour aller dire bonjour au Rhône naissant. Le Golden Pass Classic du MOB circule tous les jours entre Montreux et Zweisimmen. Ses wagons, une reconstitution dans le style Belle Époque, s'inspirent du Golden Mountain Pullman Express des années 1930, train de luxe dans le style de l'Orient Express. Dans la même composition, le train du chocolat s'en va jusqu'à Gruyères pour que ses passagers puissent visiter la fromagerie et tout savoir sur son unique fromage AOC sans trou, flâner dans le pittoresque village, avant de partir à Broc pour découvrir la fabrique Cailler et combler tous leurs rêves de douceurs lors de la somptueuse dégustation.

Plusieurs compagnies ressortent leur matériel historique à certaines dates, et sans être exhaustifs, nous vous en citerons quelques-unes.

À tout seigneur, tout honneur, le Swiss-Classic Train organise, dans la composition d'antan, quelques voyages sur la ligne du Lötschberg ou du Gothard par exemple. Un coup d'œil sur la brochure vous en dira bien davantage.

Les vieux Lausannois se souviennent de la « Brouette d'Echallens » devenue un train moderne pour aller au cœur du Gros de Vaud. Assez régulièrement, le dimanche, l'original à vapeur sort de son hangar pour le bonheur des petits et des grands. Sur la route de Bercher, le terminus, un arrêt s'impose à Echallens pour voir le Musée suisse du blé et du pain où chacun pourra confectionner sa tresse qu'il retrouvera toute chaude et croustillante à la fin de la visite. Pas bien loin du fameux musée de l'habitat ô combien vivant de Ballenberg, le train du Brünig retrouve lui aussi ses anciennes locos fumantes qui, longeant le joli lac de Lungernaux aux eaux vert émeraude, relie cinq fois en été Interlaken à Giswil, village où l'on trouve encore de nombreuses bâtisses médiévales en bois. Mentionnons encore la Fondation pour le patrimoine historique des CFF qui organise quelques voyages spéciaux, entre autres avec la flèche rouge. À cela il ne faut pas oublier d'ajouter quelques musées, celui très roulant du Blonay-Chamby, où l'on retrouve des merveilles, que ce soit dans les hangars ou sur les rails, et surtout ne pas manquer le fascinant Musée des Transports à Lucerne.

Pour conclure citons Andrew Cook : « Ni le talent, le génie ou l'éducation ne conduisent au succès sans persévérance et détermination. » M. Cook, sans oublier la belle Albion, votre pays de cœur et ses trains historiques vous disent merci. ■