

Zeitschrift:	Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : officielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]
Herausgeber:	Schweizerische Verkehrszentrale
Band:	- (1945)
Heft:	3
Artikel:	Le chemin de fer de Sainte-Croix électrifié
Autor:	[s.n.]
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-776870

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

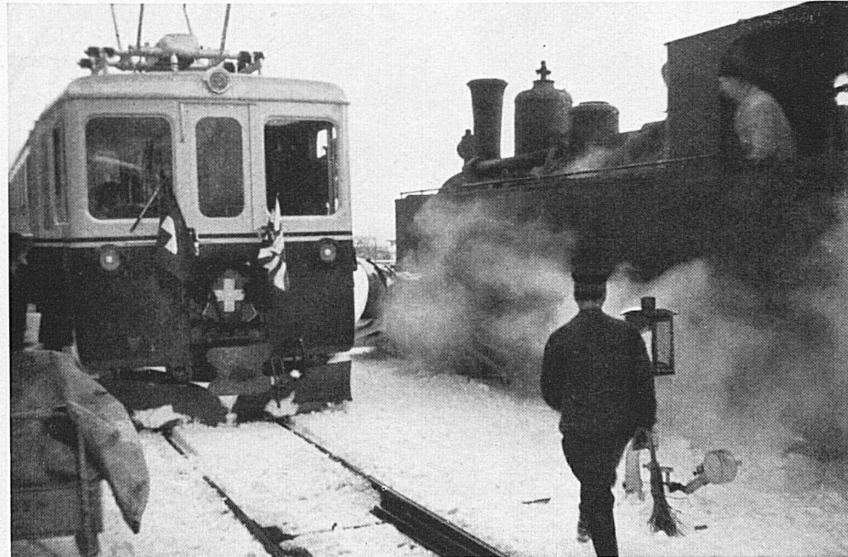
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

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

Felipe Pedrell, le maître de Manuel de Falla, assimilait, dit-on, toute pièce musicale à une cadence plus ou moins longue. Ne pourrait-on paradoxalement 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 « vétérane » essoufflé.
Die Begegnung des bekränzen 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^{er} 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 Lœtschberg 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 trolley 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 aplaniées. Mues par leurs 600 chevaux, les trois élégantes locomotives 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.
Petit train — grande fête!
Das große Fest der kleinen Bahn.

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

Phot. : Schubert

