

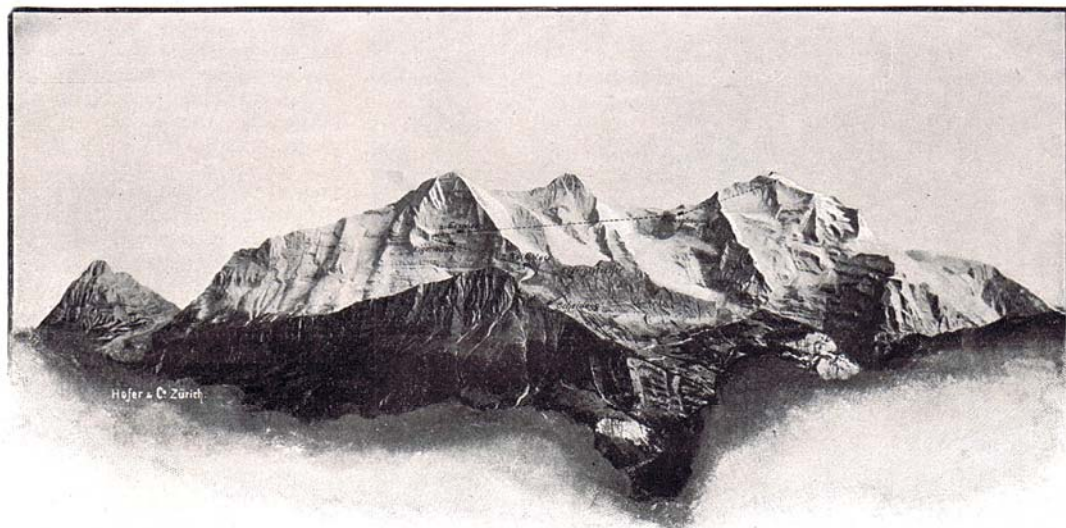
Construire un chemin de fer à la Jungfrau - Patrie Suisse du 20 novembre 1901 -

N° 213

LA PATRIE SUISSE

20 nov. 1901

291



LE CHEMIN DE FER DE LA JUNGFRAU

L'Eiger, le Mönch et la Jungfrau du côté du nord, d'après le relief Imfeld.

Une ligne pointillée indique le tracé approximatif de la voie ferrée avec les stations prévues.

On put croire un moment que l'entreprise allait sombrer avec la disparition de son promoteur. Il n'en est rien. Après un moment d'hésitation bien légitime, les travaux ont repris de plus belle.

Comme on le sait, le point de départ de la nouvelle voie est la station de la petite Scheidegg sur la Wengernalpbahn (altitude 2064 mètres). Pour le moment — l'été du moins — la ligne est exploitée, depuis le 18 septembre 1898, jusqu'à Eigergletscher, et, depuis le 2 août 1899, jusqu'au Rothstock. Nous ne pouvons mieux faire, pour indiquer l'avancement actuel du projet, que de laisser la parole à un correspondant de la *Revue* qui, il y a quelques semaines, a fait une visite approfondie aux travaux. La dimension de cet article nous force malheureusement à l'abréger :

Notre confrère discute d'abord les chances d'achèvement de l'entreprise :

« Deux éléments nous garantissent que tout ce qui pourra être fait le sera. D'une part, la société dispose de capitaux qui lui permettent d'aller franchement de l'avant : d'autre part, la direction technique de l'œuvre est entre les mains d'un homme d'une compétence, d'une énergie peu communes, et qui y a voué déjà quatre ans de sa vie, quatre années d'exil au milieu des glaces et des neiges — j'ai nommé l'ingénieur en chef, M. Gobat. C'est lui-même qui a bien voulu me servir de guide aujourd'hui, et, tandis que nous pénétrons dans ce gouffre sombre, qui semble infini, je profite de lui demander son impression sur l'avenir de l'entreprise :

« — Vous savez, me dit-il, que nous

avons construit environ 1800 mètres de tunnel et que nous sommes à près de 2800 mètres d'altitude ; de ce point à la station de « Eismeer », qui sera établie sur le versant valaisan, à 3200 mètres, nous avons encore une distance égale. Mais entre deux se trouvera la station de « Eigerwand », qui ouvrira au voyageur une perspective superbe sur la vallée de Grindelwald, et que nous comptons ouvrir pour la saison prochaine. Jusqu'à « Eismeer » nous aurons à lutter avec les difficultés qu'entraîne, pour l'évacuation des matériaux en particulier, la pente très forte de la voie ; elle est de 25 pour cent. Plus loin, par contre, elle est beaucoup plus faible et les travaux en seront singulièrement facilités. Il faut en tous cas que nous poussions jusqu'au « Jungfraujoch », à 2 ½ kilomètres de « Eismeer », de l'autre côté du Moine, au-dessous duquel passera notre tunnel. L'ouverture de cette station nous permettra, en effet, d'établir entre l'Oberland bernois et le Haut-Valais une voie de communication qu'utiliseront avec plaisir les touristes, parce qu'elle sera très directe tout d'abord et ensuite à cause de l'originalité du parcours. Il n'est pas question naturellement d'établir une ligne ferrée du « Jungfraujoch » à Brigue, mais nous avons le glacier d'Aletsch qui s'étend jusqu'à dix kilomètres de Brigue et que les voyageurs descendront en traîneaux, sous la conduite de guides, comme vous les voyez déjà descendre, par pur sport, sur le glacier de l'Eiger. La pente est douce, il n'y a aucun danger.

« — Et la Jungfrau ?

A la Jungfrau

Le projet gigantesque rêvé par Guyer-Zeller et que beaucoup qualifiaient d'utopie, est en train de s'accomplir tout doucement avec une persévérance de termites ou... d'ingénieur. Nos lecteurs ont eu sous les yeux, au début de l'entreprise, quelques brèves notes sur le projet. Aujourd'hui, une section importante a déjà été mise en exploitation et il convient de dire où en sont les travaux. Guyer-Zeller, notre roi des chemins de fer — tout est relatif — n'est plus là pour donner une rapide impulsion aux travaux : il est mort le 3 avril 1899.



LE NOUVEAU PALAIS DU PARLEMENT A BERNE

Façade du côté de la ville

Photographie A. Krenn, à Zurich.

« — Le dernier tronçon sera naturellement plus difficile à construire, mais tout est possible avec de l'argent. Seulement tandis que la ligne du « Jungfrauoch » pourra, j'en suis persuadé, faire des affaires et de bonnes affaires, le dernier tronçon restera un chemin de fer de luxe, et au point de vue du rendement ce n'est pas sans importance.

« Mon interlocuteur s'arrête pour me faire voir sur la gauche, dans le rocher, une excavation assez profonde; en plusieurs endroits la paroi est noircie par la fumée et dans le fond on aperçoit des débris de ferraille tordue.

« — C'est ici, voyez-vous, que se trouvait la chambre de dynamite qui fit explosion, il y a quelques mois et qui coûta la vie à deux hommes; un contremaître qui se trouvait à près de cent mètres d'ici, dans une autre excavation de rocher, a été très grièvement blessé et c'est miracle qu'on l'ait sauvé. Quant aux deux premiers, on n'en a pas retrouvé trace; l'explosion de 250 kilog. de dynamite développe, en effet, une température qu'on peut estimer à 5000 degrés, plus qu'assez pour volatiliser en un

instant un corps humain. Les rails ont été tordus comme des fétus sur une grande distance; seul le roc est resté intact.

« Immédiatement après s'ouvre la galerie du Rothstock : 2520 mètres d'altitude. Nous continuons notre marche sans nous arrêter, sinon pour jeter un coup d'œil aux travaux d'une douzaine d'ouvriers occupés à mettre la base du tunnel à niveau. C'est ici, en effet, que s'arrête la ligne ferrée.

« — Les travaux d'excavation se bornent à ce nivellement, me dit M. Gobat; nulle part il n'est besoin de maçonnerie, car cette roche dense ne laisse pas passer d'eau, hors pendant deux mois, à la fonte des neiges, où de petits filets coulent çà et là le long des rochers, pour se changer du reste aussitôt en glace, la température ne dépassant guère 5 degrés au-dessous de zéro.

« Nous reprenons notre course ou plutôt notre ascension. Le tunnel n'a guère plus de hauteur d'homme; la marche devient pénible au milieu des blocs de rocher où courent des rails étroits servant au transport des matériaux et, si l'on n'y prend garde, on heurte facilement le rocher de la tête. Le long de la paroi est fixé le câble

qui transmet la force électrique aux perforatrices; l'imprudent qui l'effleurerait seulement du doigt tomberait foudroyé.

« Après vingt bonnes minutes nous arrivons à la seconde galerie, à 300 mètres de l'extrémité du tunnel, ouverte comme la première sur la Petite-Scheidegg.

« Pendant ce temps nous passons dans la nouvelle chambre de dynamite, taillée à l'intérieur de la galerie, dans le flanc de l'Eiger. Les caisses sont alignées contre les parois où perlent des glaçons; sur le sol un récipient d'eau tiède où l'on fait dégeler les cartouches avant de s'en servir, car on sait que la dynamite gelée fait explosion au moindre choc. L'artificier est revenu. Et tandis que j'examine cette chambre exiguë, qui ne contient pas moins de trois cents kilos de dynamite, un bruit sourd part des entrailles de la montagne, ébranlant le sol, puis un second, un troisième, d'autres encore, se succèdent avec rapidité. Le treizième coup, le dernier, vient de partir; les mineurs retournent à leur travail.

Nous les suivons jusqu'au fond du tunnel où des torches fumeuses projettent une lumière rougeâtre et sinistre. Des blocs gisent à terre, projetés par la dynamite. On nettoie les perforatrices que l'explosion a recouvertes de poussière et qui, dans une demi-heure, vont recommencer à avancer dans la montagne, de la même allure régulière, de deux mètres cinquante par jour, frayant insensiblement un passage où demain s'engouffreront des wagons bondés de touristes. Les travaux de déblaiement sont menés rapidement, on travaille de la pioche et de la pelle et la poussière emplit bientôt le fond du tunnel, tandis que le ventilateur, de son souffle bruyant, nous apporte sans cesse l'air frais du dehors.

« Nous retournons sur nos pas, laissant les ouvriers à leur pénible labeur.

« — Combien sont-ils payés ?

« — En moyenne 4 fr. 50 par jour, c'est-à-dire pour huit heures. Car nos deux cents ouvriers sont répartis en trois postes; nous travaillons ainsi jour et nuit, été et hiver, avec un dimanche de repos sur deux. Tous logent dans les habitations que nous leur avons construites à la station du glacier de l'Eiger, faisant leur cuisine eux-mêmes avec les aliments que nous leur fournissons. Car il va sans dire que nous avons d'énormes approvisionnements de conserves, de vins, de vêtements, etc., que nous renouvelons chaque été. L'alimentation n'est pas très variée pendant les longs mois d'hiver, mais nous sommes tous logés à la même enseigne.

« Tandis que nous causons, la descente s'effectue rapidement. Au sortir du tunnel, M. Gobat me fait entrer à l'infirmerie où les lits sont rangés avec ordre le long des cloisons de planches.

« — Alors, vous avez un médecin ?

« — Pas du tout. C'est moi-même qui soigne mes ouvriers, à moins que le cas ne nécessite le transport à Lauterbrunnen.

Et l'ingénieur me montre tout son arsenal de médicaments, de lancettes, de bistouris. Il est aussi vétérinaire. Il me raconte en riant qu'il a guéri un mulet qui, dans une chute, s'était déchiré tout le côté : il a recousu la blessure avec des fils d'aluminium tirés de la réserve du matériel !

« Nous passons dans la forge, dans les ateliers de réparations. Puis M. Gobat me conduisit dans sa chambre où, isolé du reste du monde, il a passé maints longs mois d'hiver.

« — Ce n'est pas très gai l'hiver. Il tombe d'énormes masses de neige. Figurez-vous qu'en avril, il y a deux ans, nous avons dû creuser ici dessous une tranchée de seize mètres pour laisser passer le premier wagon. La température se maintient en général à quinze degrés au-dessous de zéro. On s'y habitue dans une certaine mesure, mais dès que le soleil donne, nous avons d'énormes différences de température. C'est ainsi qu'en février dernier le thermomètre est monté à 40 degrés au soleil, mais à l'ombre il marquait au même instant — 16° !

« De la fenêtre, nous voyons l'ombre s'abaisser sur la montagne. Les étrangers sont déjà partis ; le grand silence règne. Les rochers du Moine se font plus foncés, le glacier de l'Eiger prend des teintes blafardes. Un manteau de tristesse semble tomber sur cette nature sublime et déserte..... »





CHEMIN DE FER DE LA JUNGFRAU
A la station de la Scheidegg



LE CHEMIN DE FER DE LA JUNGFRAU
Aux abords de la station d'Eigergletscher

