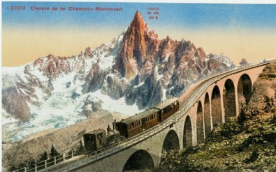




Page 20 : Grindelwald Glacier (en gris)
Fugot, Monteverre, Fagnolle, and the Argelle du Dru, c. 1905

Page 20 : Grindelwald Gletschergrotte
Fugot, Monteverre/Fagnolle mit der Argelle du Dru, um 1905

Page 20 : la grotte de glace du glacier de Grindelwald
À droite : le chemin de fer du Monteverre et l'Argelle du Dru, vers 1905



© 2013 Chemin de fer Chamonix-Montevault

1905

INTRODUCTION

UN VOYAGE EN COULEURS

Sejournant dans les Préalpes appenzelloises en 1801, le jeune poète Friedrich Hölderlin fut saisi par la beauté étonnante de la montagne hivernale : « Je reste toujours interdit à la vue des Alpes [...], étonné », je n'ai vraiment jamais éprouvé pareille impression. « Un siècle plus tard, des bataillons de « bourgeois voyageurs » ont succédé aux premiers découvreurs, mystiques et romantiques, mais les « mythes » alpins – la nature sauvage et le puissant paysage, les sublimes glaciers et les vallées pittoresques, les gorges terrifiantes et les vertigineuses cascades – suscitent toujours la même admiration. Et c'est pour répondre à l'attente de ces nouveaux touristes que vont apparaître, dès 1809 en Suisse, les « premières photographies en couleurs d'après nature », autrement dit les photochromes qui illustrent notre ouvrage.

LES ALPES EN COULEURS

Dix-huit ans avant l'apparition de l'autochrome (1907) et quarante-six ans avant celle de la pellicule couleur par Kodak (1935), les photochromes sont le fruit d'un procédé d'impression à plat, à mi-chemin entre photographie et lithographie, qui permet d'obtenir des épreuves lithographiques en couleurs et en série à partir d'un négatif photographique noir et blanc. Leur inventeur, Hans Jakob Schmid, était le chef mécanicien de l'imprimerie zurichoise Dreif. Füssli qui allait créer une filiale spécialisée dans leur commercialisation : Photochrom Zürich (future Photoglob AG Zürich). Préposés à la pièce ou dans des albums, plus déclinés en cartes postales, ils sont venus sur les sites les plus visités. Près du quart des 11 000 photochromes du dernier catalogue de Photoglob (1911) était consacré aux Alpes : vues d'hiver et d'été, climas de lune sur les lacs, gorges, cascades, alpinistes sur les sommets, excursionnistes sur les glaciers, chemins de fer à crémaillère, mais aussi villes, stations thermales, grande hôtels et sports d'hiver, villages, faune et flore locales et de nombreux « types et costumes » (portraits en costumes régionaux) illustrant ce thème qui couvrait tout le massif alpin, suisse, français, italien, bavarois, autrichien et allemand, de Nice aux Alpes julinnes. La vaste palette des couleurs, la variété des sujets, l'ajout de détails, tout contribuaient à une image plus vivante et à une « romanisation » des paysages.

LES FUNICULAIRES À L'ASSAUT DES PENTES

À la Belle Époque, le voyage dans les Alpes gagne en confort et s'enrichit de nouveaux plaisirs et de distractions proposées par les grands hôtels :

le Kain Hotel de Saint-Moritz n'a-t-il pas son *Outdoor amusement committee* ? Sans oublier les sensations grisantes que procurent les folles inventions des ingénieurs. En 1920, tout paraît possible, y compris d'atteindre le sommet du mont Blanc en train ! Les funiculaires montent à l'assaut des pentes les plus verticales : des chemins de fer aériens emportent les voyageurs jusqu'au plus haut des rochers à pic ; le téléphérique fonctionne dans les hôtels, les pensions et les plus modestes maisons, personne ne s'en passe, les tramways électriques coulent le long des rivières à travers une suite ininterrompue d'hôtels et de villas, en avançant les progrès modernes n'a enfané de plus étonnantes merveilles. Qu'au milieu de tout ce déploiement la simplicité alpine puisse exister se maintient, c'est un miracle non moindre que les autres : s'enthousiasme en 1893 (dans la *Revue pélagologique*) une voyageuse française anonyme.

Le chemin de fer se faufile partout, chevauchant les gorges par des viaducs impressionnants, passant en tunnel sous les sommets. Le voie ferrée du Brenner ouverte dès 1867, qui relie Innsbruck à Bolzano en seulement six heures, et les 10 km du tunnel de l'Arberg, inauguré par l'empereur François-Joseph en 1884, sont des exploits technologiques grâce auxquels un monde resté longtemps mystérieux devient accessible en toutes saisons. L'ouverture de la ligne PLM de Chamonix en 1901 amène 50 000 voyageurs dès la première saison. Des routes automobiles franchissent les cols et les rares propriétaires d'automobiles découvrent à 20 km/h la conduite en lacets au col du Diavolo, au Tynel – à 2 753 m, la plus haute route des Alpes à l'époque –, sur les cols de la route des Colombes, entre Bozani et Cortina, ou sur les pentes du Galibier et de Fozzard. Neurons de la Route des Alpes inaugurée en 1911 entre Méditerranée et Lac Lémân. L'Oberland bernois, pionnier du tourisme alpin à la fin du XIX^e siècle, fait toujours figure de modèle : « Voici cinq funiculaires qui vous mèneront soit à des cascades, régulièrement illuminées de feu de Bergotte, soit à de remarquables points de vue : ce sont les funiculaires de Mürren, du Gletschbach, du Reichenbach, de la Heimwäldli et du Beatenberg. N'oubliez pas la ligne aérienne de Grindelwald au Wetterhorn [...] et le chemin de fer de la Jungfrau, qui a maintenant atteint le Jungfraujoch. » (9 km creusés à l'intérieur même de l'Éiger pour déboucher sur un glacier à 3 653 m d'altitude !) L'écrivain anglais Francis Grubbie (1862-1944), auteur de ces lignes en 1913, semble dubitatif sur le bien-fondé de cette « fièvre aux vanités ».





Left: The Grand Hotel de Caux in winter
 Below: "Grand Hotel de Caux" poster, Maurice
 Zimmermann, 1910

In winter guests staying at the Grand Hotel de Caux are able to pursue the new winter sports: climbing, ice skating, and ice-riding. In 1905, the hotel is accepted into the Régions montagneuses of the Empire (Tour of Austria). A regular visitor to Turin, one stayed in Caux at the end of August, 1906, just before her assassination in St-Gervais. As a result, the empress took long walks to the mountains, and the curious family encountered this young "Nichte" during her last stay, some were able to see her without the black veil she usually held in front of her face. "She gave a graceful wave to the crowd that had come to show their devotion to her" recounts a journalist of the time.

Below: Grand Hotel de Caux in Winter
 Below: "Hotel Grand Hotel de Caux", Maurice Zimmermann,
 1905

Im Winter können sich die Gäste des Grand Hotel de Caux in den neuen Winter sporten: Schlittenfahren, Aufsteigen und Eislaufen etc. 1905 wird das Hotel in die Alpenregion aufgenommen, in Erinnerung an die Kaiserin Elisabeth, eine regelmäßige Besucherin von Turin, die Ende August 1906, kurz vor ihrer Ermordung in Bard, in Caux weilte. Die Kaiserin verweilte mit ihrer Begleitperson und die Neugierigen langten sich selten einen Momenten „Nichte“ die Kaiserin selbst aufrecht zu beobachten einige waren bis zu ein diese ihrer schwarzen Schleier, denn sie gab sich nur ihr Gesicht frei. „Sie gab eine anmutige Geste an die Menge, die gekommen war, um ihre Tochterlichkeit zu zeigen“, berichtet ein damaliger Journalist.

À gauche: le Grand Hotel de Caux en hiver
 Ci-dessous: «Hotel du Grand Hotel de Caux, Maurice
 Zimmermann, 1905

En hiver, les clients du Grand Hotel de Caux peuvent d'admirer les nouvelles sports d'hiver: le ski, patin à glace et ice-riding. En 1905, l'hôtel a été accepté dans les Régions montagneuses de l'Empire (Tour d'Autriche). Une habitante de Turin, qui mourut à Caux fin août 1906, juste avant son assassinat à St-Gervais. Comme toujours, l'impératrice fit de longues randonnées en montagne et les curieux purent voir sans le voile noir qu'elle portait habituellement. «Elle donna un salut gracieux à la foule qui était venue lui manifester son attachement», relate un journaliste de l'époque.





JUNGFRAU RAILWAY / JUNGFRAUBAHN / CHEMIN DE FER DE LA JUNGFRAU

The incredible Jungfrau railway is world famous. It marks the apogee of mountain railways in Switzerland and allows everyone to experience high altitude.

On August 1, 1912, a train packed with English tourists reaches the Jungfrauchoch, a glacier saddle at 3,454 meters (11,332 ft) between the Mönch and the Jungfrau. A spectacular panorama of the Oberland's glaciers and peaks awaits them. The inaugural trip is a complete success, but some of the press have reservations: 1897 this a description of the high Alps? Ferns Marie Schwedig, the train travels 9 kilometers (5½ miles), of which more than 7 kilometers (4 miles) are spent in a tunnel in the bowels of the mountain. They worked but were back during the construction.

Tourists ride the line ever higher as work advances: in 1896, to the Eiggenloch (2,320 m / 7,611 ft), with access to the glacier; the following year to Hornli, where a path leads to "a breathtaking view" of the Eiger; in 1903, to the Eigwand, an underground station with windows looking onto the north face of the Eiger; regularly among mountain peaks, and, in 1905, to the Eismeer (3,160 m / 10,367 ft), a pavilion at terminus with a restaurant and rooms, and a panoramic view of the Grindelwald First and the Glacier, where guides look tourists.

Die unglaubliche Jungfraubahn ist weltberühmt. Sie ist die Apogee der Schweizer Bergbahnen und ermöglicht allen eine unvergessliche Höhenfahrt.

Am 1. August 1912 erreicht ein mit englischen Touristen besetzter Zug das Jungfraujoch, einen 3.454 Meter hohen Gletscher zwischen Mönch und Jungfrau. Ein spektakulärer Blick auf die Gletscher und Gipfel des Oberlandes erwartet sie. Trotz des Erfolges ist ein Teil der Presse zurückhaltend, denn ist das nicht eine Entweihung des Hochgebirges von der Klauen Schwedig aus ist die Zahnradbahn 9 Kilometer unterwegs, davon 7 Kilometer in einem Tunnel durch das Berginnere. Dieselbe Ansicht verlieren während der Bauarbeiten die Leber.

Die Touristen befahren die Strecke je nach Fortschritt der Arbeiten: 1896 Eiggenloch, 2.320 Meter, mit Zugang zum Gletscher; im Jahr darauf Hornli, mit einem Weg, der eine „atemberaubende Aussicht“ auf den Eiger bietet; 1903 Eigwand, eine Tunnelstation mit Öffnung auf die Eigerwand, von Mitten der Bergsteiger; schließlich 1905 Eismeer, 3.160 Meter, provisorische Endstation mit Restaurant und Zimmern sowie einem Blick auf den Grindelwald-Firschtal und auf den die Touristen von Führern begleitet werden.

L'incroyable chemin de fer à crémailliers de la Jungfrau est connu du monde entier. Il marque l'apogée des chemins de fer de montagne en Suisse et permet à tous une immersion en haute altitude.

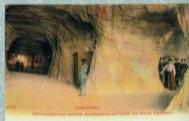
Le 1^{er} août 1912, un train chargé de touristes anglais parvient au Jungfraujoch, un col glaciaire à 3 454 m d'altitude entre le Mönch et la Jungfrau. Un panorama spectaculaire sur les glaciers et les sommets de l'Oberland les y attend. C'est un succès total mais une partie de la presse se réserve car n'est-ce pas une profanation de la haute montagne? Depuis la Pente Schwedig, le train parcourt 9 km, dont 7 km en tunnel, à l'intérieur des entrailles de la montagne. Le charme à côté le sera 30 années.

Les touristes empruntent la ligne au fur et à mesure de l'avance des travaux: en 1896, Eiggenloch, 2 320 m, avec accès sur le glacier; l'année d'après, Hornli, avec un chemin aménagé «avec une incroyable» sur l'Eiger; en 1903, Eigwand, station en tunnel pourvue d'une ouverture en glorieuse face nord de l'Eiger, la paroi mythique des alpinistes; enfin, en 1905, Eismeer, 3 160 m, terminus provisoire, avec restaurant et chambres et une vue plongeante sur le glacier de Grindelwald-Firschtal où des guides accompagnent les touristes.

Right and below: Photo (left): Night Underground platform and tunnel at Eiggenloch station; the view out at Jung's look station. (Right) Eismeer station, view of the Eigerwand. Page 101: The Jungfrau railway near First Mountain. Photo: (left): Jungfrau Railway, Eiggenloch station.

Right: 2005 exhibition on the history of the railway and the Jungfrau railway. Restaurant near Station Jungfraujoch. Photo: (left) Jungfraubahn near Mönch and Jungfrau. Photo: (right) Jungfraubahn, Eiggenloch station.

A droite et en bas: Photo (gauche): Plateforme souterraine et tunnel à la station Eiggenloch. Photo (droite): Vue sur la face nord de l'Eiger à la station Jungfraujoch. Photo: (gauche) Station Eismeer, vue sur l'Eigerwand. Page 101: La Jungfrau railway près du First Mountain. Photo: (gauche) Jungfrau Railway, Eiggenloch station.





VALAIS,
ITALIAN LAKES,
AND
THE GRISONS