

Sondernummer des

 **Eisenbahn
JOURNAL**

B 7539 E

ISBN 3-922404-56-1

Schweizer Jura-Bahnen

**special
6/94**

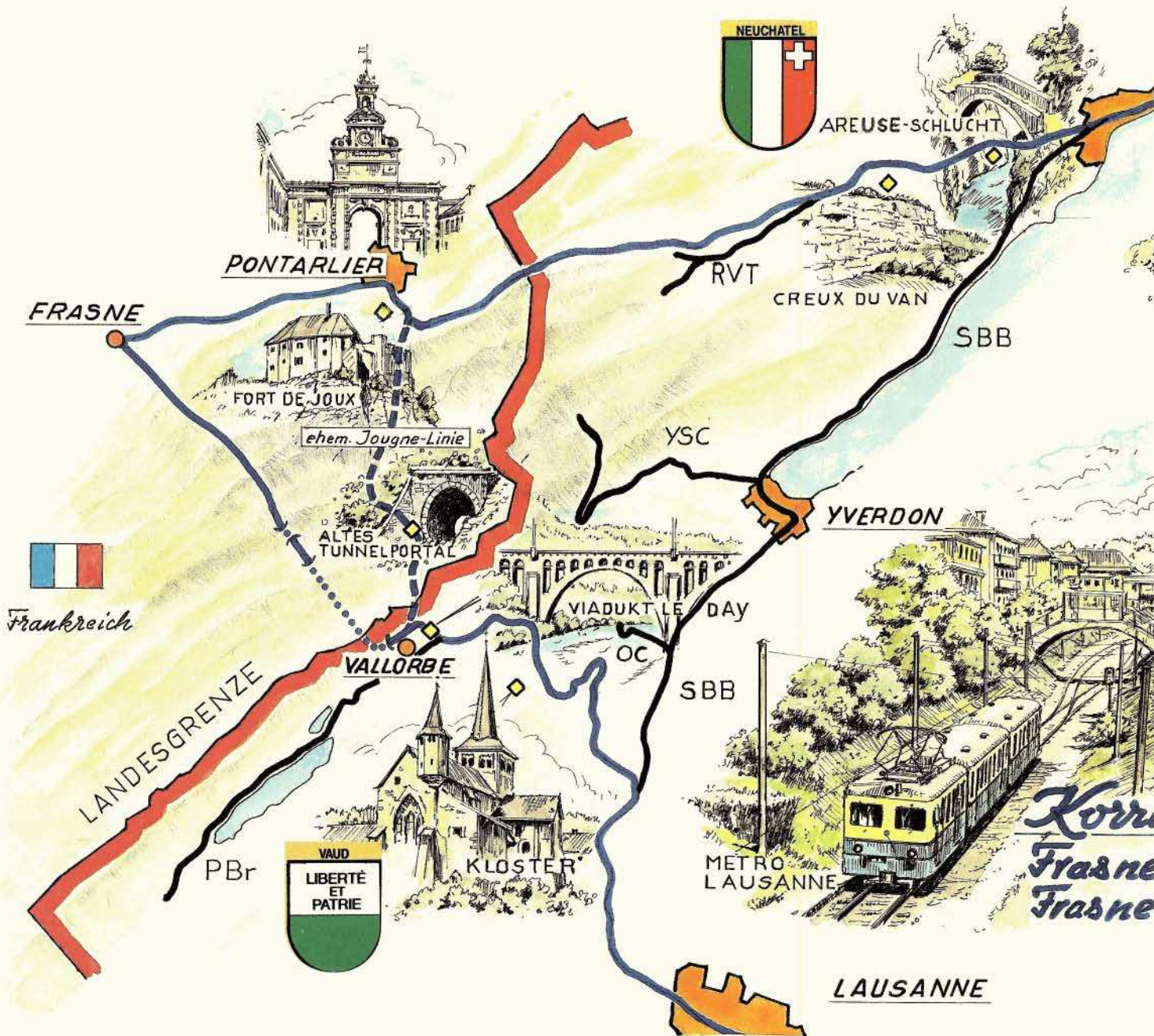
Die Strecken Frasné – Lausanne,
Frasné – Neuchâtel
und Belfort – Biel

DM 21,80

sfr 21,80

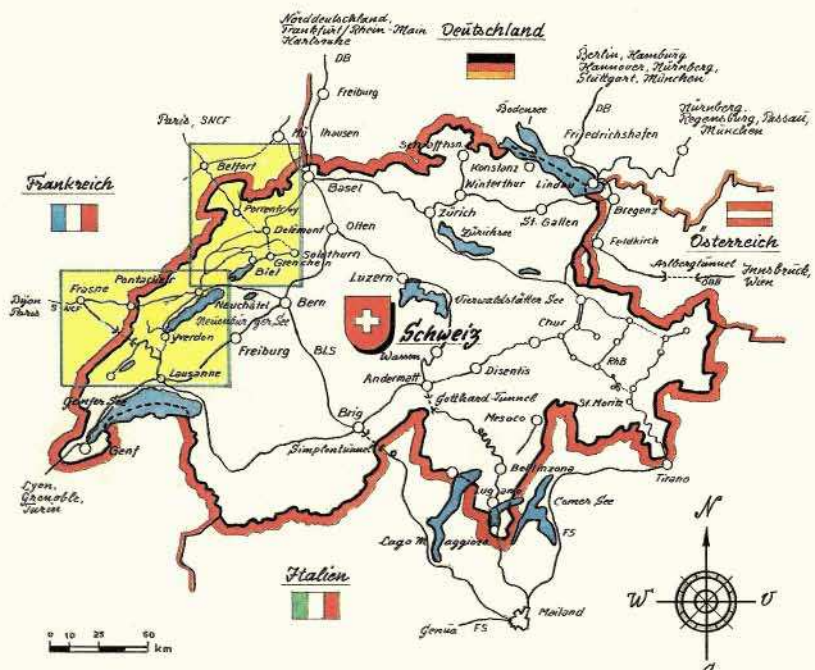
öS 165,--





Korridore

Belfort - Biel,
Frasne - Lausanne,
Frasne - Neuchâtel
und andere wichtige Eisenbahnlinien der Schweiz.



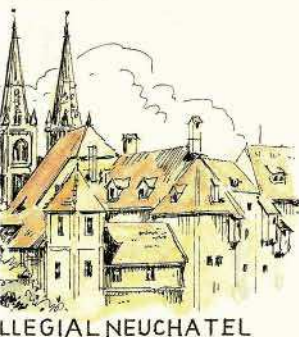
Grusswort

In der "Interkantonalen Eisenbahnkonferenz des Jurabogens" sind alle Kantone zwischen Basel und Genf, die kantonalen Handelskammern sowie weitere interessierte Vereinigungen zusammengeschlossen – mit dem Ziel, in diesem Gebiet sowohl den öffentlichen Fern- als auch den Regionalverkehr attraktiver zu gestalten und koordiniert zu fördern.

Als Präsident der Konferenz freut es mich besonders, die Herausgabe dieses gut dokumentierten und reich bebilderten Werkes über die internationalen Juralinien würdigen zu dürfen. Ich bin überzeugt, dass diese Publikation die Lust weckt, den Jura mit der Eisenbahn "zu erfahren". Obwohl diese Gegend weder die Milde der Riviera noch die Grossartigkeit der Alpen aufweist, warten auf jene, welche die Urtümlichkeit einer Landschaft zu schätzen wissen, tausend Besonderheiten. Der Jura ist immer noch ein unberührter Landstrich, wo es sich gut leben lässt.

p. hirschy

Pierre Hirschy
Staatsrat der Republik
und des Kantons Neuchâtel



LEGIAL NEUCHÂTEL

Bilder 2 (links) und 4 (rechts): Die beiden internationalen Eisenbahnsysteme im Jura mit ihren Anschlussbahnen im heutigen Zustand.

Bild 1 (Titel): Das an strategisch wichtiger Stelle stehende Fort de Joux und die Re 4/4 I mit internationalen Kurz-schnellzügen haben beide auf ihre Weise den Transitverkehr durch den Jura geprägt. Am 5. Januar 1993 passierte 10050 mit Schnellzug 421 die Klus von Lux oberhalb von Pontarlier.

Abb.: P. Pfeiffer

Bild 3 (links unten): Verkehrsgeographische Lage der internationalen Eisenbahnlinien im Jura.

Abb. 2 bis 4: R. Barkhoff



Linien
Suzanne
Neuchâtel

Impressum Inhalt

ISBN 3-922404-56-1

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
Postfach 1453 • D-82244 Fürstentfeldbruck
Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstentfeldbruck
Telefon (0 81 41) 50 48/50 49
Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker
Autor: Peter Pfeiffer-Granado de Souza
Lektorat: Manfred Grauer, Karin Schweiger
Bildredaktion: Ingo Neidhardt
Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann
Layout: Gerhard Gerstberger
Koordination: Ingo Neidhardt
Anzeigenleitung: Elke Albrecht
Printed in Italy by Europlanning srl
via Chioda, 123/A, I-37136 Verona
Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH
Vertrieb Einzelverkauf:
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
GmbH & Co KG, D-85386 Eching/Freising

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstentfeldbruck.

© Juni 1994 by Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstentfeldbruck



Grusswort	4
Einleitung	6
Geschichte und Verkehrsentwicklung	8
Streckenbeschreibung Frasné – Vallorbe – Lausanne	10
• Das Fahrplanangebot von Frasné nach Lausanne und Neuchâtel	12
Streckenbeschreibung Pontarlier – Neuchâtel	26
• Internationaler Güterverkehr auf den Jurastrecken	34
Die Basistunnels	40
Streckenbeschreibung Belfort – Delle – Delémont – Biel	42
• Das Fahrplanangebot von Belfort nach Biel	45
Benutzungsabkommen über Strecken und Bahnhöfe	58
Triebfahrzeugeinsätze	60
Einsatz der Vorkriegsloks im Güterverkehr	66
Einsatz von Privatbahnfahrzeugen ab 1945	68
Der Regionalverkehr	70
Die Militärbahn Courtemaîche – Bure	80
Der Einsturz des La-Croix-Tunnels	82
Tunnel- und Brückenverzeichnis	83
Zukunftsperspektiven der internationalen Juralinien	84
Sehenswürdigkeiten und Reisetips	86



Einleitung

Als Mitte des vorigen Jahrhunderts erkannt wurde, wie wichtig die Eisenbahn für die erstrebte freie Marktwirtschaft war, erstellten einflussreiche Kreise aus Politik und Wirtschaft in relativ kurzer Zeit ein Netz von Bahnlinien kreuz und quer durch Europa und machten weder vor natürlichen Hindernissen noch vor politischen Grenzen halt. Alle Beteiligten träumten vom grossen internationalen Verkehr, der über ihre Gleise rollen sollte.

Auch im Jura war man diesen Träumen verfallen. Daraus ergaben sich Streitereien zwischen den Kantonen, ja sogar zwischen einzelnen Gemeinden, die um jeden Preis eine Transitlinie für sich in Anspruch nehmen wollten. Letztlich haben es im Jura dann aber nur drei Linien zu internationalen Ehren gebracht: im Waadtländer und Neuenburger Jura die Linien über Pontarlier – Les Verrières sowie Pontarlier – Vallorbe und im Norden die Verbindung von Belfort über Porrentruy und Delémont nach Biel.

Das vorliegende Special behandelt diese Bahnlinien in Wort und Bild. Neben der Darstellung des Betriebs kommen auch die Entwicklungsgeschichte und das Umfeld dieser gleichartigen und doch so verschiedenen Bahnstrecken nicht zu kurz. Obwohl hier hauptsächlich Strecken beschrieben werden, die heute die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) betreiben, wird zur besseren Veranschaulichung einzelner Themen auch ein Blick auf das Netz der Französischen Staatsbahnen (SNCF) geworfen.

Dieses Special soll Ihnen, liebe Leser, neben der Eisenbahn auch die Schönheit der Jura-Landschaft vor Augen führen. Wenn Ihnen diese Ausgabe als Begleiter auf Ihren Reisen beim Auffinden von Bahnlinien mit interessanten Fahrzeugen, guten Foto-

standorten oder besonderen Kleinoden behilflich ist, so hat sie bestimmt ihren Zweck erfüllt.

Die folgenden Eisenbahner und Eisenbahnfreunde haben mich bei meinen Recherchen tatkräftig unterstützt:

- Germain Bregnard, Boncourt, ehemaliger Bahnhofsinspektor in Delle
- Roland Brouze, Vallorbe
- Herr und Frau Cerf, Courgenay
- Sébastien Jacobi, Neuchâtel, Pressesprecher des SBB-Kreises I in Lausanne

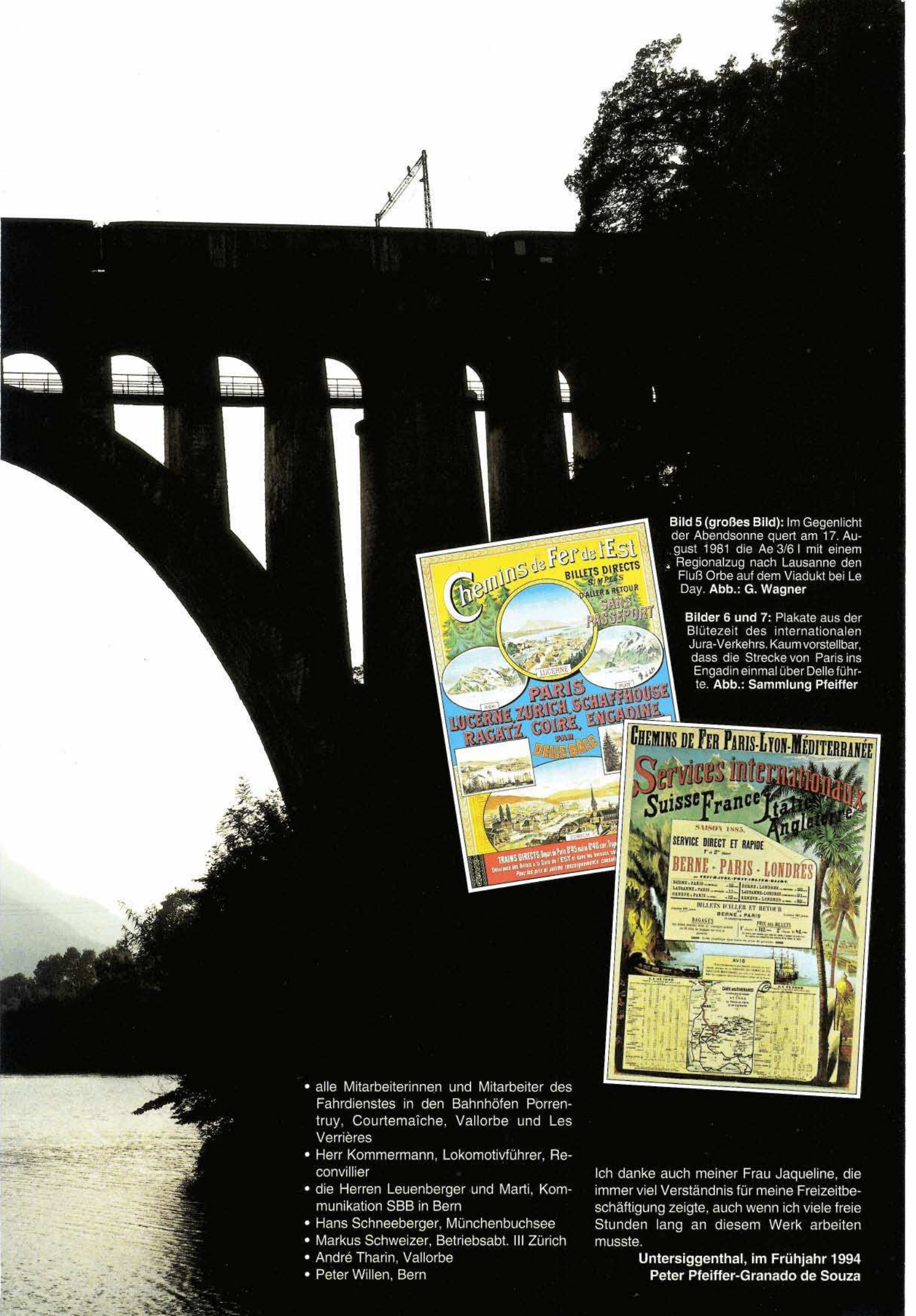


Bild 5 (großes Bild): Im Gegenlicht der Abendsonne quert am 17. August 1981 die Ae 3/6 I mit einem Regionalzug nach Lausanne den Fluß Orbe auf dem Viadukt bei Le Day. **Abb.: G. Wagner**

Bilder 6 und 7: Plakate aus der Blütezeit des internationalen Jura-Verkehrs. Kaum vorstellbar, dass die Strecke von Paris ins Engadin einmal über Delle führte. **Abb.: Sammlung Pfeiffer**



- alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Fahrdienstes in den Bahnhöfen Porrentruy, Courtemaîche, Vallorbe und Les Verrières
- Herr Kommermann, Lokomotivführer, Reconsvillier
- die Herren Leuenberger und Marti, Kommunikation SBB in Bern
- Hans Schneeberger, Münchenbuchsee
- Markus Schweizer, Betriebsabt. III Zürich
- André Tharin, Vallorbe
- Peter Willen, Bern

Ich danke auch meiner Frau Jaqueline, die immer viel Verständnis für meine Freizeitbeschäftigung zeigte, auch wenn ich viele freie Stunden lang an diesem Werk arbeiten musste.

Untersiggenthal, im Frühjahr 1994
Peter Pfeiffer-Granado de Souza

Geschichte und Verkehrsentwicklung

Auf halbem Wege zwischen Paris und Mailand durchquert die internationale Eisenbahnlinie, die die beiden Metropolen auf kürzestem Weg miteinander verbindet, den Höhenzug des Jura. Diese 300 km lange Bergkette von Südwest nach Nordost bildet die natürliche Grenze zwischen Frankreich und der Schweiz.

Auf der Nordseite in Frankreich prägt eine gemächliche Steigung von Hochplateau zu Hochplateau das Landschaftsbild. Anders in der Schweiz: Mehrere Gebirgszüge mit Höhen von beinahe 2000 m ü.d.M. stellen sich dem Reisenden in den Weg. Die Täler zwischen den Höhenzügen sind nur durch sehr wenige Einschnitte miteinander verbunden. Diese heissen im Jura "Klusen" und galten schon in der Römerzeit als natürliche Passagen durchs Gebirge.

Eine der wichtigsten Klusen ist sicher der Durchbruch oberhalb Pontarlier zwischen den Gebirgszügen Larmont und Laveron. Im frühen Mittelalter erstellte ein herrschsüchtiger Graf das Fort de Joux auf einem Felssporn an verkehrsgeschichtlich ausgezeichneter Stelle, um vom Warenverkehr – der hier immer reger wurde – Zolleinnahmen zu verlangen.

Auch die Erbauer der Eisenbahn im letzten Jahrhundert waren gezwungen, den Schienenweg durch die Klus von Joux zu legen. Wo sich die mittelalterlichen Fahrwege unterhalb des Schlosses gabelten, wurde auch die Verzweigungsstation der von Paris kommenden Bahnlinie eingerichtet. Das westliche Gleis führte über den Col de Jougne nach Vallorbe und Lausanne, das östliche über Les Verrières Richtung Neuchâtel. Die Bahn überquert heute noch der uralten Route folgend den Jura, wenn auch die Trassenführung der Vallorbe-Linie dank des 1915 erbauten Mont-d'Or-Tunnels wesentlich verbessert wurde.

Ähnlich verhält es sich mit der im äussersten Nordwesten der Schweiz gelegenen Bahnlinie von Delle über Delémont nach Biel. Auch sie folgt einer historischen Strasse der Römer von Gallien nach Aventicum. Der Römerweg bezwang die ersten Juraketten über den Pass von Les Rangiers, um nachher durch die Klusen von Moutier und Court zum Pierre-Pertuis-Pass vorzudringen. Die südlichste Jurakette wird in der Schlucht von Taubenloch oberhalb Biel überwunden. Die Bahnbauer untertunnelten allerdings später die Pässe von Les Rangiers und Pierre-Pertuis.

Der Grund für diese Bahnlinie: Frankreich verlor den Deutsch-Französischen Krieg (1870/71), und das Elsass ging an Deutschland über. Die Verbindungen Schweiz – Frankreich einerseits und Elsass – Deutschland andererseits mussten an die neuen Verhältnisse angepasst werden. Die französische Bahngesellschaft Compagnie de l'Est suchte nach einer neuen Verbindung mit der Schweiz für die Linie Paris – Basel. Bei der "Est" standen zwei Baupläne in der engeren Auswahl: eine direkte Linie von

Belfort nach Delle mit einem zweiten Gleis neben der seit 1868 von der Paris-Lyon-Méditerranée-Bahngesellschaft (PLM) betriebenen Strecke Montbéliard – Morvillars – Delle; andererseits ein Neubau von Petite-Croix über Réchésy – Miécourt durch das Lützelal nach Laufen. Auch Basel plante eine Linie durch das Lützelal nach Belfort. Der Kanton Bern hingegen war an einem Anschluss über Delle interessiert, da damit gleichzeitig der "neue Kantonsteil" erschlossen werden konnte.

Unter dem "neuen Kantonsteil" versteht man den ganzen Berner Jura, der 1815 vom Wiener Kongress dem Kanton Bern als Ersatz für das Waadtland zugeschlagen wurde. 1974 spalteten sich die nördlichen französischsprachigen und katholischen Bezirke von Bern ab und gründeten den Kanton Jura. Die protestantischen südlichen Bezirke blieben vorläufig Bern treu; doch gibt es auch in dieser Gegend grosse separatistische Tendenzen. Das Laufental hat sich per 1. Januar 1994 ebenfalls von Bern gelöst und dem benachbarten Kanton Basel-Landschaft angeschlossen. Soviel zur neuesten Schweizer Geschichte. Doch zurück zum Bahnbau im Jura.

Die Argumentation der Berner siegte; die Hauptlinie wurde von Delle durch die Ajoie über Porrentruy und Delémont und weiter das Birstal aufwärts durch die Klusen von Moutier und Court nach Tavannes und Biel geführt (Pierre-Pertuis-Linie). Die Berner Jura-Bahngesellschaft erhielt eine Kantonssubvention von 7 Mio sFr. Im Interesse Basels und der Chemins de fer de l'Est baute man eine Zweiglinie von Delémont durch das Laufental nach Basel. Die Ostbahn steuerte den damals stolzen Betrag von 4,5 Mio sFr zum Bahnbau bei! Das erklärt auch die Gleisanordnung im Bahnhof Delémont mit seiner für den heutigen Hauptverkehr Basel – Biel – Westschweiz hinderlichen Spitzkehre.

"Handelswege sind von Natur aus labil", schrieb ein Wirtschaftshistoriker über das Verkehrsgeschehen am Col de Jougne zwischen Pontarlier und Vallorbe. Das gilt generell für die Eisenbahnen im Jura. Als das Elsass nach dem Ersten Weltkrieg an Frankreich zurückfiel, rollte ein Grossteil des Transitverkehrs wieder durch das Rheintal nach Basel. Die Strecke Delle – Delémont ist zu einer bescheidenen Lokalverbindung verkommen. Die Pontarlier-Vallorbe-Bahn über den Col de Jougne hat ihren Betrieb längst eingestellt.

Einzig die Linien über Vallorbe nach Lausanne und von Pontarlier durch das Val-de-Travers nach Neuchâtel haben mit der Einführung von TGV-Verbindungen zwischen Paris und Lausanne bzw. Bern wieder Auftrieb erhalten. Der Grenchenberg-Tunnel ist zum bedeutungsvollen Bindeglied für den innerschweizerischen Verkehr der SBB zwischen Basel, Biel und der Westschweiz geworden. Im Jura hofft man jetzt auf die Realisierung der TGV-Linie Rhône-Rhein.



Durchs Elsass, nicht durchs Elsass ...

Die internationalen Bahnlinien im Jura haben alle eine ähnliche Verkehrsentwicklung durchgemacht. Nach dem Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 baute Frankreich die Bahnachsen über den Jura massiv aus, um seine Personen- und Gütertransporte vom Norden Frankreichs nach Italien nicht über Elsass-Lothringen Richtung Gotthard leiten zu müssen. Um die Jahrhundertwende unterstützte Frankreich dann mit erheblichen Geldbeträgen den Bau der Lötschbergbahn, die zur kürzesten Verbindung zwischen seinen Kanalhäfen im Nordosten und Italien werden sollte.

Nach Wiederherstellung der früheren deutsch-französischen Grenze am Ende des Ersten Weltkriegs leitete Frankreich seinen internationalen Verkehr wieder vorwiegend über das Elsass nach Basel und zum Gotthard. Einzig der Verkehr zwischen Paris und Italien sowie der Bundeshauptstadt Bern wurde nach wie vor auf den kürzeren Routen über den Jura geführt. Dies erklärt auch, warum die bekannten Luxuszüge "Simplon-Orient-Express" zwischen Paris und dem Balkan und "Oberland-Express" von London/Paris nach Interlaken weiter die Jurastrecken befuhren. Auch nach dem Zweiten Weltkrieg wurden ähnliche Verbindungen über die drei Jurarouten eingerichtet; doch die Zeit der Luxuszüge war vorbei. In den 1960er Jahren kamen erste Rationalisierungsmassnahmen. Die Bahnverwaltungen bündelten den internationalen Verkehr auf wenigen Haupttrassen. Während in der Schweiz der Regionalverkehr auch auf Nebenlinien zusehends ausgebaut wurde, ging man in Frankreich an den Abbau der Regionalleistungen. So stehen wir heute vor der abstrusen Situation, dass die Züge auf den SBB-Linien nahezu im Stundentakt verkehren, während in Frankreich auf den angrenzenden Strecken die Regionalzüge verschwunden sind.

Bild 8 (großes Bild): Seltsame Stimmung am Morgen des 3. Februar 1994 beim Fort de Joux.

Bild 9 (unten): Der erste Tunnel im Jura. Er wurde von den Römern durch einen Felsvorsprung am Pierre-Pertuis-Pass oberhalb Tavannes gehauen. Die Strasse verband damals Gallien mit Aventicum, der Hauptstadt Helvetiens (Aufnahme Juli 1993). **Abb. 8 und 9: P. Pfeiffer**





Streckenbeschreibung Frasné – Vallorbe

Wir beginnen unsere Reise im Knotenpunkt Frasné im Hochjura. Hier gabelt sich seit 1915 die von Paris kommende Linie Richtung Schweiz. Die Hauptlinie führt weiter Richtung Vallorbe – Lausanne und schliesslich zum Simplontunnel; die andere erreicht über Pontarlier und Neuchâtel die Hauptstadt Bern. Die meisten Züge halten hier, um Anschlüsse herzustellen und das Zollpersonal aufzunehmen. Die Zollkontrolle

wird heute im fahrenden Zug abgewickelt. Frasné liegt bei km 437,15 ab Paris auf 857 m ü.d.M. Das Klima ist sehr rau, und für Anschlussreisende ist es im Winter kein Vergnügen, auf den nächsten Zug zu warten. Wir sitzen jetzt aber im warmen TGV-Zug und fahren nach Vallorbe. Die Strecke ist nach dem Zweiten Weltkrieg auf ein Gleis zurückgebaut worden; das Trassée des zweiten Gleises ist aber überall noch

erkennbar. Über die Hochebene von Chaux-d'Arlier nähern wir uns der ersten Jurafalte, die wir mit dem Tunnel von Bouquet unterfahren. Durch die Klus von Côte-d'Oie nähern wir uns der Station von Vaux-et-Chantegrue bei km 446,09.

Die Linie ist hier übrigens sehr günstig trassiert; alle Kurven haben Radien von über 750 m. Fast geradeaus überqueren wir einen sanften Sattel und gelangen in das Tal des Flusses Doubs, dessen Sumpfbereich wir auf einem 331 m langen Damm queren. Beim Bahnbau gab es hier grössere Schwierigkeiten, weil der instabile Boden unter den enormen Lasten des Damms ständig nachgab. Am Ende dieser Talquerung erreicht unser Zug die Station Labergement-Ste-Marie bei km 450,77.

Es folgt nun der 523 m lange Tunnel von Labergement, dessen nördliches Portal direkt in die Fourperret-Schlucht mündet. Erneut überqueren wir den Doubs und erreichen die Station Longevilles-Rochejean am Nordportal des Mont-d'Or-Tunnels, bei km 454,17. Wir befinden uns hier mit 896 m ü.d.M. auf dem höchsten Punkt der Strecke Paris – Mailand. (Der Kulminationspunkt im Simplontunnel liegt nur auf gut 700 m ü.d.M.) Longevilles-Rochejean ist auch die letzte französische Station. Bald fahren wir in den 6097 m langen Mont-d'Or-Tunnel ein, um





Bild 12: Der TGV überquert in der Fourperret-Schlucht den Doubs zwischen Labergement-Ste-Marie und Les Longevilles-Rochejean. Aufnahme vom 19. Mai 1992. **Abb. 11 bis 13:** W. Goy

Lausanne

nach ca. 5 min in der Schweiz wieder ans Tageslicht zu gelangen. Der Tunnel fällt durchgehend in einer Neigung von 13‰ Richtung Schweiz.

Der Bahnhof Vallorbe liegt auf einer langen Terrasse an der Berglehne des Mont-d'Or über dem Dorf. Alle Hauptgleise sind elektrifiziert; die Bahnsteiggleise 3, 4 und 5 können wahlweise mit SBB- oder SNCF-Wechselstrom gespeist werden. Der Be-

triebsablauf wird von einem modernen Stellwerk gesteuert, und die Befehle für die Rangierbewegungen werden über SBB-Zwergsignale erteilt. Dem Bahnhof ist ein Lokdepot angegliedert, das den kleinen Unterhalt an den Triebfahrzeugen erlaubt. Auch hier können auf einigen Gleisen SNCF-Lokomotiven abgestellt werden. Zu den ausgedehnten Rangieranlagen gehören verschiedene Gebäude des Güterzolls.

Vallorbe ist eindeutig der grösste und best-eingerichtete Grenzbahnhof im Jura. Er liegt auf 807 m ü.d.M. und ist 46 km von Lausanne entfernt. Die ganze Linie Vallorbe – Lausanne ist doppelspurig ausgebaut und windet sich mit einer maximalen Neigung von 22‰ vom Jura ins Mittelland hinunter. Nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof ist linker Hand noch der alte Bahndamm der Linie nach Jougne – Pontarlier auszumachen.

Bild 10 (li. S. ob.): SBB-RAe TEE II von Bern nach Frasne (Zug 426) vermittelt Anschluss zum TGV 26 nach Paris (28. Mai 1987). **Abb.: P. Pfeiffer**

Bild 11 (li. S. unt.): Morgen-GmP 46158 Frasne – Vallorbe mit neuer Sybic-Lok der Serie BB 26000 am 19. Mai 1992 vor dem Stationsgebäude Vaux-et-Chantegrue.

Bild 13 (re.): Nach dem langen Damm von Labergement-Ste-Marie quert der TGV nach Paris am 12. Mai 1992 erneut den Doubs.





Bild 14 (ob.): Vallorbe – Lausanne: Am 28.12.1993 befördert die Re 6/6 11644 nur wenig.

Bild 15 (li.): Routentafel des Nachtschnellzugs "Galilei" Paris – Vallorbe – Italien. Routentafeln ehemaliger Verbindungen sind im Museum Gyger zu sehen. **Abb. 14 und 15: P. Pfeiffer**

Bild 16 (re. S.): Lange waren De 4/4 für die Linie ins Vallée-de-Joux in Vallorbe stationiert. (GmP 7816 nach Le Brassus auf der Orbe-Brücke bei Le Day, 18. August 1981.) **Abb.: G. Wagner**

Auf der anderen Seite liegen die ausgedehnten Gleisfelder des Rangierbahnhofs, der nur noch selten gebraucht wird, weil über die Jura-Simplon-Route heute in der Regel Ganzzüge verkehren.

Talabwärts überqueren wir auf einem knapp 40 m hohen Steinviadukt den Fluss Orbe. Dahinter befindet sich der kleine Keilbahnhof von Le Day, wo die Linie ins Vallée-de-Joux abzweigt. Le Day ist der Umsteigepunkt für Reisende von Lausanne nach Le Brassus. Wir folgen jetzt an der rechten Talflanke der Orbe talauswärts. Zwei kleine Felsperne werden in den Tunnels von Nanchau und Les Combes durchfahren. Fast gleichzeitig verlassen wir die Orbe-Schlucht und können an Föhntagen einen wunderbaren Blick über das Mittelland bis zu den Alpen geniessen. Bei km 35,82 passieren wir die Haltestelle von Bretonnières und kurz danach das fotogene Kirchlein. Es wurde im elften Jahrhundert erbaut, der Zwiebelturm erst 1742 aufgesetzt.

Der nächste Bahnhof heisst Croy-Romainmôtier. Es lohnt sich, hier einen längeren Aufenthalt einzuplanen, um das ehemalige Klosterdorf Romainmôtier zu besuchen (vgl. Reisetips). Nach der Bahnstation beginnt der Abstieg in die 200 m tiefer gelegene Orbe-Ebene. Wegen der Höhendifferenz musste die Bahnstrecke zwischen Croy und La Sarraz künstlich auf das Dreifache verlängert werden. Ungefähr 1 km unter der Station Croy-Romainmôtier wendet die Bahn in mehreren Linkskurven um 180°. Die Fahrt führt nun rund 3 km nach Norden – also in die entgegengesetzte Richtung. Dann befährt der Zug die Arnex-Kurve, an

deren Ende sich der kleine Bahnhof Arnex befindet.

Bei La Sarraz nähern wir uns dem Mormont, der Wasserscheide zwischen Nordsee und Mittelmeer. Wir queren die Wasserscheide mit zwei kurzen Tunnels und fahren in die Station La Sarraz ein. Am Südhang des Mormont fällt die Linie jetzt nochmals um 30 m und erreicht bei der Dienststation Dailens auf 445 m ü.d.M. die Jura-Südfusslinie Lausanne – Biel. Die Dienststation Dailens war bis 1967 besetzt und diente als Umsteigepunkt zwischen den Linien Vallorbe – Lausanne und Lausanne – Biel. Jetzt werden die Weichen von der benachbarten Station Cossonay aus ferngesteuert.

Der Bahnhof Cossonay liegt fast 5 km von Dailens entfernt im Tal des Flüsschens Venoge, wo sich dank Wasserkraft und Bahnanschluss schon früh Industrien angesiedelt haben. Der wichtigste Güterkunde der Bahn ist das Kabelwerk. Das Städtchen Cossonay ist durch eine Standseilbahn mit dem Bahnhof verbunden.

Unser Zug folgt nun der Venoge Richtung Genfersee. Wir passieren die Haltestelle Vufflens-la-Ville und erreichen nach schneller Fahrt den Verzweigungsbahnhof Bussigny, wo die Verbindungslinie zum Rangierbahnhof Denges und Richtung Genf abzweigt. Alle Schnell- und Regionalzüge sowie die Transitgüterzüge Richtung Simplon schlagen aber den Weg über Renens zum Personenbahnhof Lausanne ein, Sitz der SBB-Kreisdirektion I. Von hier aus fahren die internationalen Simplon-Züge aus Frankreich weiter Richtung Wallis und Italien.

Das Fahrplanangebot von Frasné nach Lausanne und Neuchâtel

Die Fahrplanentwicklung zwischen 1860 und 1915

Vor Eröffnung der Eisenbahn existierte bereits geraume Zeit ein Postkutschenservice von Salins (an der Grenze zu Burgund) nach Neuchâtel im Süden des Jura. Gereist wurde in der Nacht und in ungeheizten Wagen, was im Winter bei -25°C im Hochjura sicher nicht gerade ein Vergnügen war. Die Eisenbahn konnte Komfort und Fahrplanangebot erheblich verbessern. 1862 – die Linie Dôle – Neuchâtel war durchgehend befahrbar – wurden zwei Zugpaare zwischen Paris und Lausanne eingerichtet. Wer in der französischen Metropole einstieg, erreichte nach 15 unbequemen Stunden das 580 km entfernte Lausanne. Fast sechs Stunden brauchte die Bahn, um die 153 steigungsreichen Kilometer durch den Jura zurückzulegen. Bis 1902, als auf französischer Seite die Doppelspur zwischen Dôle und Pontarlier gelegt wurde, hielten die Züge an allen Stationen, um die Berechtigung für ihre Weiterfahrt zu erhalten. Als 1875 die Linie über den Jougne-Pass (Pontarlier – Vallorbe) eröffnet wurde, erreichten internationale Züge den Genfersee eineinhalb Stunden schneller als über Neuchâtel. Gleichzeitig wurde auch die Lücke im Streckennetz der Schweizer Eisenbahnen entlang des Bielersees geschlos-