



# JUBILÉ FERROVIAIRE EN NORVÈGE

## LE CINQUANTENAIRE DE LA LIGNE

### Historique

Le 27 novembre dernier, il y a eu exactement cinquante ans que feu le roi Haakon VII de Norvège inaugurait la fameuse ligne ferroviaire qui relie la capitale à la deuxième ville du pays. Cette inauguration solennelle eut lieu à Voss, à quelque 100 kilomètres à l'est de Bergen, où plus de trois mille personnes s'étaient rassemblées pour acclamer les réalisateurs de ce véritable chef-d'œuvre technique : les pionniers, les ingénieurs et les travailleurs qui avaient eu à faire face à de multiples obstacles.

En 1871, un comité privé avait été chargé de soumettre au parlement norvégien — le Storting — un projet de voie ferrée reliant les deux villes. Le premier projet, adopté quatre ans plus tard, ne concernait qu'une petite partie du parcours, et, le 11 juillet 1883, Voss était relié par chemin de fer à la ville hanséatique de Bergen, qui comptait à cette époque environ 35.000 habitants. Dix-sept ans plus tard, un deuxième tronçon était achevé, et, le 20 décembre 1900, la ligne Greisen-Jaren par Roa était ouverte au trafic régulier.

Mais il restait encore à relier Oslo à Greisen et Voss à Roa. Si les premiers travaux purent se faire sans trop de difficultés, il n'en fut pas de même pour la véritable ligne de Bergen : elle devait se frayer un chemin par les massifs montagneux souvent impraticables qui séparent les régions de l'est de celles de l'ouest de la Norvège, et dont le point culminant est situé, par 60 degrés latitude nord, à 1.301 m. au-dessus du niveau de la mer.

Mieux que des phrases, quelques chiffres plus éloquentes rappelleront ces innombrables difficultés techniques. Il fallut environ 2,5 millions de journées de travail et plus de 700.000 kilos de dynamite pour déblayer 2 millions de mètres cubes de terre et de roc et pour percer 184 tunnels, totalisant 47 km. et dont le plus long — Gravaelsen — mesure 5.311 m. Avant de songer à la voie proprement dite, il fallut construire des routes d'accès et des logements provisoires pour permettre aux 15.000 ouvriers de rester à pied d'œuvre. Le coût total de cette construction fut estimé à 50 millions de couronnes norvégiennes de l'époque (plus d'un milliard de francs belges).

Le 9 octobre 1907 fut un grand jour dans l'histoire de la ligne : c'est à cette date, en effet, que les voies venant de l'est et de l'ouest furent reliées à proximité de l'actuelle gare d'Ustaoset.

A cette voie principale de 492 km. sont venues se greffer dans la suite deux lignes secondaires : Voss-Granvin, descendant vers le Hardangerfjord, et Myrdal-Flaam, en direction nord. Cette dernière, inaugurée le 1<sup>er</sup> mai 1942, constitue

pour la Norvège une attraction touristique incontestable. Sur une distance ne dépassant pas 20 km., il y a 20 tunnels et la différence d'altitude atteint 866 m. entre Myrdal-Flaam au bord du majestueux Sognefjord, autre chef-d'œuvre du génie civil norvégien.

### Le matériel

Actuellement, le matériel de traction utilisé comporte 9 locomotives électriques, 6 automotrices et 6 machines diesel. Alors qu'en 1883, il n'y avait que 6 locomotives à vapeur numérotées de 1 à 6 et baptisées respectivement « Hugin », « Gere », « Freke », « Brage » et « Idun ». Avant l'électrification, en 1949, 64 locomotives de types divers circulaient sur ces lignes.

Le trafic d'été subit rarement des retards, mais, en hiver, la voie s'encombre rapidement de neige. Pour empêcher l'arrêt total et prolongé du trafic, les chemins de fer norvégiens disposent actuellement, sur cette ligne, de trois chasse-neige rotatifs et d'un chasse-neige à ailes. A certains endroits, dans la haute montagne, il a fallu, en outre, prévoir des sortes de « paraneige » pour contenir les avalanches. Il en existe 129 s'étendant sur une longueur totale de 84 kilomètres.

### Les services rendus

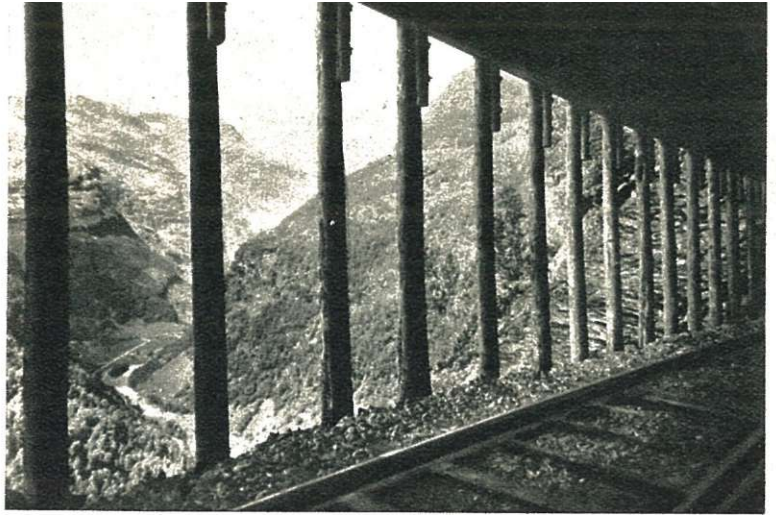
Les violentes interpellations au sein du parlement norvégien en 1894, lors de la discussion du projet final, n'auraient sans doute pas eu de raison d'être si l'on avait pu prévoir qu'en 1909 déjà, 75.000 personnes passeraient la gare de Finse, la plus haut située de l'Europe du Nord, et qu'en 1949 plus de 337.000 voyageurs feraient le trajet d'Oslo à Bergen ou vice versa.

Ainsi, depuis cinquante ans, Norvégiens et étrangers profitent jour et nuit cette ligne qui, partant de la mer, s'engage dans une vallée fertile, puis entame, à travers les forêts de conifères et de bouleaux, l'escalade des pentes, où elle gagne les pâturages et les neiges éternelles avant de redescendre vers Oslo, « où le cœur des Norvégiens bat toujours ».

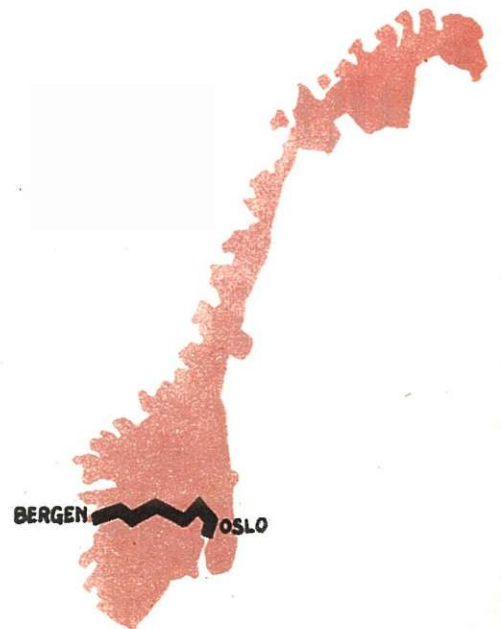
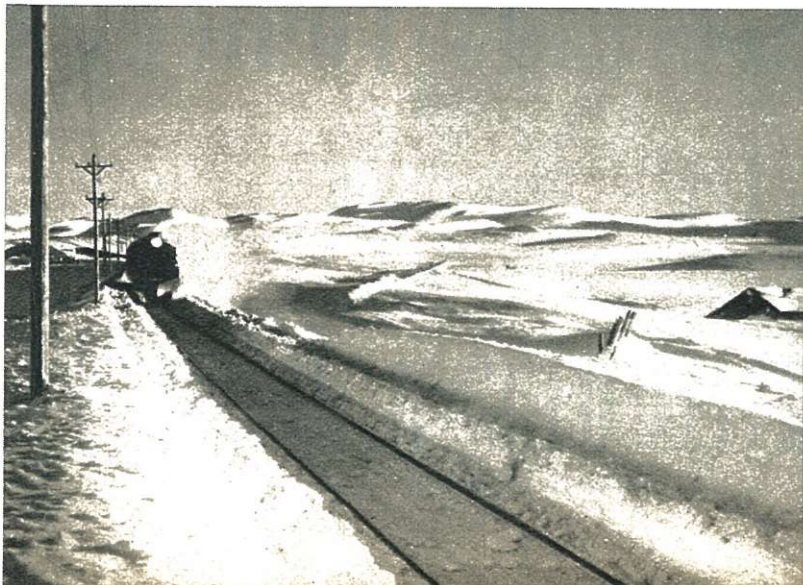
L'électrification en cours permettra de réduire progressivement la durée actuelle du voyage, qui est de 11 heures. Après avoir bravé le roc et la neige, le chemin de fer lutte contre le temps et coopère ainsi, avec les services routiers, au développement du tourisme en Norvège, en assurant confort et sécurité.

Nils LU

# NOSLO-BERGEN



« Paraneige ».



Sur  
nels,  
l et  
uvre

loco-  
esel,  
neur,  
jin »  
élec-  
rien

river  
iche  
orvé  
asse  
en  
évoi  
ches  
d

orvé-  
aien  
évoi  
s de  
1958  
arger

em  
côte  
aven  
pla  
elles  
king

ssive  
aures  
e fe  
spon  
llian

HR.

RAI