



JOURNAL ILLUSTRÉ

LES DIABLERETS — VERS-L'EGLISE

Autrefois



IMPRESSUM : Réalisation et rédaction : Christian Reber, www.diablerets-retro.ch, impression : Topo Print Sàrl, 1864 Vers-l'Eglise – Contact : 024 492 28 80
annonces publicitaires tarifs, renseignements : info@diablerets-retro.ch – journal gratuit, ne peut être vendu – ©droits de reproduction réservés

Table des matières

EDITORIAL 1

LATO SENSU...
SOMMAIRE...
AU FIL DU TEMPS...
CONTE...

LES CHRONIQUES D'AUTREFOIS 2-3

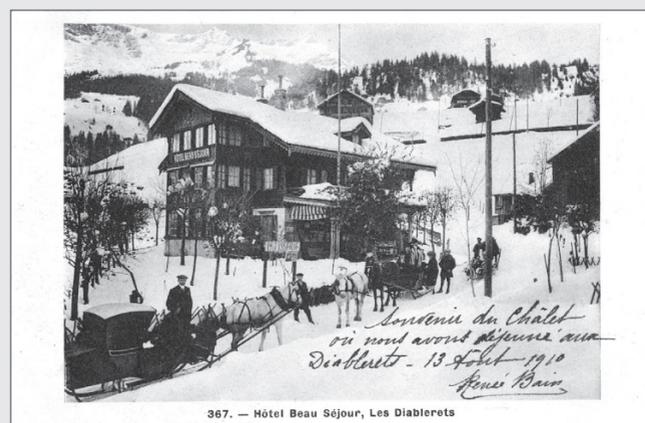
LE MYTHE FERROVIAIRE...
L'AIGLE-SÉPEY-DIABLERETS...
HALTE AU SÉPEY...
LEYSIN...

LA RUBRIQUE SOUVENIR 4

LE SKI: UN SPORT MILLÉNAIRE...

AU FIL DU TEMPS...

Je vous propose une nouvelle rubrique que vous retrouverez aussi dans les prochaines éditions. Avec elle vous découvrirez en images et en textes: chalets, quartiers, vues générales, ou scènes de vie d'autrefois. «Les lieux conduisent à la rêverie» disait Rousseau. Les modes passent, mais les lieux restent. Ces cartes postales ou photos anciennes sont en quelque sorte la mémoire du passé ou les temps anciens retrouvés. La nostalgie ne doit pas l'emporter sur le passé, mais elle sait le faire revivre en gardant «le bon» du vieux temps et le formidable d'un temps plus prosaïque.



Joyeuses fêtes!

EDITORIAL

lato sensu

Les siècles ont fixé les mœurs et les coutumes, ils ont créé la tradition et la population de cette vallée a développé sa forte originalité. Le passage de la domination des seigneurs de Pontverre à celle de Leurs Excellences de Berne, du catholicisme au protestantisme n'apporta aucune modification fondamentale à la détermination de la plupart des Ormonans. Alors, s'il est vrai que la vallée des Ormonts n'est pas seulement, à l'échelle des Alpes Vaudoises, un énorme accident géologique, avec un « toit » de roches et de glaces, des rivières et des lacs, des éboulis, des pâturages et des forêts; s'il est vrai que la vallée des Ormonts a proposé à l'homme un espace, tantôt ingrat et tantôt généreux, où il a su déployer toute son ingéniosité en activités multiples qui lui ont permis de s'y accrocher, d'y rester et de le développer avec harmonie; s'il est vrai qu'au fil des siècles se sont constituées des sociétés, des communautés de village et un petit peuple uni par ses racines, par sa lutte contre la nature et ses caprices, par ses habitudes organisées autour des solidarités morales et matérielles; s'il est vrai que la vallée des Ormonts n'a pas été qu'un obstacle presque infranchissable pour un passage obligé entre deux cantons; s'il est vrai que la vallée des Ormonts a probablement été d'abord un défi à la vie en commun de ses habitants; s'il est vrai, enfin, que seuls les peuples insoucians n'ont pas d'histoire: alors oui – la vallée des Ormonts a une Histoire, qu'il ne faudra pas oublier en bâtissant l'avenir. *Christian REBER*

Conte

Belle vallée des Ormonts

(à lire sans connotation religieuse, inspiré d'un conte chilien)

Du fond de son atelier les deux mains sur les hanches, celui que certains appellent le Bon Dieu devait juste finir de créer le monde et de contempler avec fierté son travail.

Il s'adressa alors à ce que certains appellent les anges:

«Prenez dans vos hottes ces chefs-d'œuvre qui sont dans mon atelier et partez les distribuer sur la Terre.»

Les anges s'envolèrent et en puisant dans leurs hottes, ils posaient par-ci une forêt, par là-bas un lac et des rivières, par là une prairie avec une poignée de papillons. Parfois ils recouvraient de fleurs un flanc de montagne, perchaient un nid d'oiseau sur une branche, lâchaient quelques glaçons entre deux sommités. Ils couvrirent ainsi la terre entière. En butant contre le massif des Diablerets, devant des montagnes aussi majestueuses, les anges pensèrent être arrivés au bout du monde. Ils restaient pourtant dans leurs hottes de quoi couvrir encore une fois la Terre tant le Bon Dieu avait conçu de chefs-d'œuvre. Ils penchèrent alors leurs hottes et les déversèrent dans cette vallée. Ainsi naissait la belle vallée des Ormonts. Chr.R

SOMMAIRE

Pour cette 6e édition! **Les Chroniques d'autrefois** vous proposent de quitter quelque peu la commune et vous convient à monter dans le train avec une première halte dans le village du Sépey. Vous découvrirez quelques traits historiques de cette petite bourgade authentique, qui a aussi connu l'effervescence du tourisme hivernal. Du Sépey, il n'y aura que quelques tours de roue de diligence pour se rendre à Leysin, je vous invite alors à faire la montée pour découvrir le destin de cette station qui fut lié à celui du monde, grâce à son climat bénéfique. En dernière page avec La **Rubrique souvenir** vous découvrirez que le ski tire ses origines d'un lointain ancêtre. Bon voyage et bonne lecture.

RECLAME



LES CHRONIQUES D'AUTREFOIS

LE MYTHE FERROVIAIRE

Les populations alpines commencent, au milieu du XIX^e siècle, à ressentir leur isolement et leur localisation marginale au sein d'un continent que la révolution industrielle transforme à pas de géant. Envieuse du développement des plaines, elles désirent un mieux-être matériel. L'instrument idéal du désenclavement est, à leurs yeux, le chemin de fer. Toutes les Alpes ont communiqué avec ferveur dans le mythe ferroviaire. Véhicule du progrès, du confort et multiplicateur de richesses. Les routes de montagne ne peuvent entrer en compétition avec le rail, pour la rapidité des parcours d'une part, et surtout pour le nombre de passagers transportés. Le développement du tourisme n'est pas étranger à la pénétration du massif alpin par voie ferrée.

Aussi, dès 1840 observe-t-on partout une floraison de projet. Le Zürich-Baden fut en 1847 le premier itinéraire entièrement à l'intérieur de la Confédération.

Les notables locaux réclament la desserte de leur vallée, imaginant parfois une liaison avec les vallées voisines. Les lignes alpines paient un lourd tribut au relief et au climat. Il faut de très nombreux ouvrages d'art accrochés à des parois parfois vertigineuses, il faut aussi les défendre des glissements de terrain et des coulées de neige, cette dernière entrave souvent le trafic dès que sa hauteur dépasse 20 centimètres, il faut encore construire des galeries pare-avalanches et des tunnels dans la roche. Les capitaux anglais, puis français et allemand sont les principaux bailleurs de fonds du développement ferroviaire suisse. Cette situation conduit à une certaine dépendance de la Suisse d'intérêts étrangers. Cette prépondérance ferroviaire exercée de l'extérieur est de plus en plus mal ressentie.

En 1878 le Département fédéral des Postes et Chemin de Fer est créé pour aboutir à l'étatisation du réseau ferré. La Confédération acquiert des participations au capital de nombreuses compagnies. Plusieurs d'entre elles fusionnent, le principe du rachat est acquis en 1898. On procède alors à une cession amiable des principales sociétés. Le 1^{er} janvier 1902 commence l'exploitation des Chemins de fer fédéraux (CFF). Ce que l'on appellera plus tard *l'épopée du rail ou l'âge d'or des chemins de fer* s'achèvera en 1914 avec le début de la Grande Guerre. Chr.R



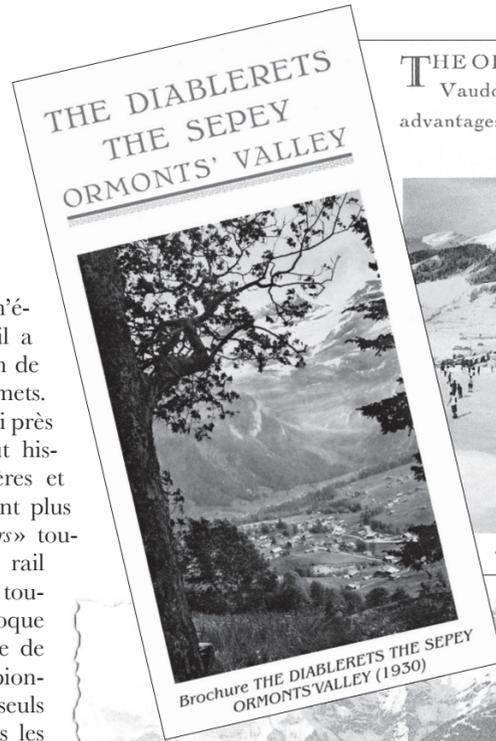
L'AIGLE SÉPEY DIABLERETS ASD

La vallée des Ormonts n'échappe pas à «l'âge d'or», le rail a dans toute la Suisse pour mission de «s'élaner» à la conquête des sommets. En 1871, le toujours célèbre Righi près de Lucerne est inauguré. Il faut hisser les touristes sur les belvédères et très vite les diligences ne suffisent plus à acheminer ces «étrangers-visiteurs» toujours plus nombreux. L'ère du rail est la condition fondamentale du tourisme bourgeois qui à cette époque pouvait être qualifié de tourisme de masse. Il succède au tourisme pionnier des gens très fortunés qui seuls pouvaient s'offrir un séjour dans les montagnes. En 1837, le voyage de Londres à Lausanne, qui durait 10 jours, coûtait 5000 francs-or pour une famille de quatre personnes avec un valet et une voiture à chevaux particulière.

C'est dès 1896, que les premières démarches furent entreprises pour étudier la faisabilité d'une ligne de chemin de fer reliant Aigle aux Diablerets. Une demande de concession est adressée aux autorités fédérales à Berne pour la construction de la première étape jusqu'au village du Sépey. Quelques années passent et rien ne bouge. En

1905, sur proposition et insistance des autorités communales d'Ormont-Dessus, le comité d'initiative du projet dépose une nouvelle demande de concession avec prolongement de la ligne jusqu'aux Diablerets. Le financement de l'installation reste difficile à trouver, plusieurs grandes firmes approchées renoncent finalement à se joindre à l'aventure.

C'est 14 ans plus tard, soit en mai 1910, que le financement total est enfin trouvé avec la participation du Grand Conseil vaudois, qui accordera un subside pour la réalisation de cette ligne. Le 24 décembre de la même année, la Société du Chemin de fer électrique Aigle-Sépey-Diablerets est créée. Fin février 1911, les statuts et la planification financière sont approuvés par la Berne fédérale et les travaux de construction débutent. Trois ans plus tard, on procède à la mise en service officielle de la ligne, une fête est organisée le 22 décembre 1913 au Sépey et l'inauguration en fanfare a lieu le 6 juillet 1914 aux Diablerets. On trouve alors de nombreuses brochures en plusieurs langues

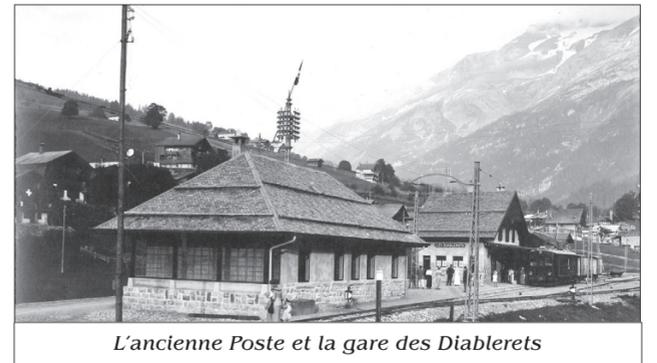


J. J. 4288 Chemin de fer Aigle-Sépey-Diablerets

THE ORMONT'S Valley is the largest of the Alpes Vaudoises and perhaps the only one having the advantages of Both the high mountains and the moderate



The Planches's Skating Rink near the Sépey



L'ancienne Poste et la gare des Diablerets

pour vanter l'installation électrifiée qui chemine jusqu'aux pieds des sommets du massif des Diablerets. Elle est décrite comme la ligne la plus pittoresque des Alpes vaudoises, car pour compléter «le tableau» il faut tout de même citer les lignes Aigle-Leysin, inaugurée en 1900, et celle de Bex – Gryon – Villars ouverte en 1901. A cette occasion, il est intéressant de relever, que nos voisins ont toujours eu un peu d'avance... Chr.R

HALTE AU SÉPEY

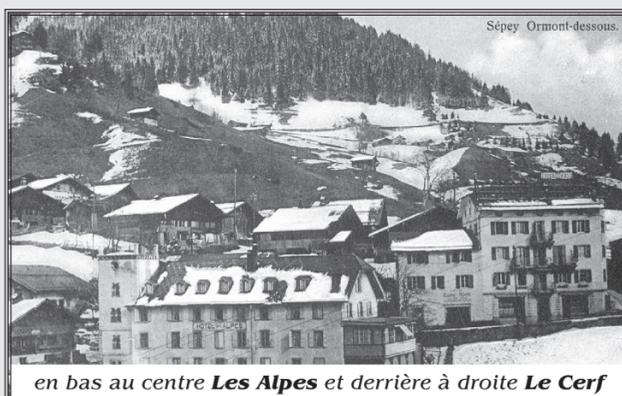
Dans l'histoire du riche passé touristique de la vallée des Ormonts, il faut relever le rôle important joué par le village du Sépey comme carrefour des Alpes vaudoises. Ses foires étaient fort courues, les échanges commerciaux furent les plus importants de la vallée, on cite que le torrent y actionnait des moulins, des battoirs et des scieries générant bon nombre d'emplois.

Le village est déjà réferé en 1868 dans le très sérieux guide touristique Diamant «LA SUISSE» édité à Paris par la librairie Hachette. En parcourant l'ouvrage on apprend que le val des Ormonts a environ 4 lieues de longueur et largeur, que l'on y trouve des pensions bien tenues à prix modiques au Sépey et à

La Comballaz. Le guide fait encore mention de l'existence d'un pont pittoresque sis sur la rive droite de la Grande Eau. Le village acquiert très vite sa clientèle de villégiature en été comme en hiver. Pour ceux qui cherchaient une station d'été bien abritée, bien alpestre de caractère et cependant pas trop élevée, elle était mentionnée dans les guides de l'époque comme le point de départ de belles excursions à pied, en bicyclette et en voiture à chevaux. Le village dispose aussi d'une belle patinoire au lieu-dit Les Planches en direction de La Forclaz.

A la grande époque des diligences, succédant aux convois de mulets, Le Sépey deviendra une étape incontournable. Le village est à la croisée de toutes les destinations de la vallée et le développement de Leysin, qu'aucune voie ferrée ne relie encore à la plaine, augmente l'importance du lieu, où passe alors tout le trafic des sanatoriums. Plusieurs hôtels sont bâtis, **Les Alpes**

(nommé à l'époque **L'Etoile**) en 1842 – **Le Mont d'Or** en 1862 et **Le Cerf** en 1870 (seul établissement encore exploité), donnant ainsi un air de bourg alpestre à la principale agglomération de la commune d'Ormont-Dessus. En mai 1900, une partie du village fut détruite par un incendie, mais rebâtie peu après. Il est un des rares villages de l'endroit sans clocher, car le temple communal est installé un peu plus haut dans le hameau de Cergnat. A l'époque des diligences, l'étape du Sépey signifiait la moitié du chemin de presque toutes les destinations. Cet arrêt obligatoire permettait aux passagers de se dégourdir les jambes et de se désaltérer. Pour les convois officiels des chevaux frais prenaient alors la relève pour la suite du périple. Au départ d'Aigle, l'allure des attelages était endiablée, mais elle ne tenait pas longtemps, les bêtes connaissaient la course et prenaient d'elles-mêmes un pas sagement mesuré. Il fallait cinq à six heures de route pour arriver aux Diablerets. Chr.R



en bas au centre **Les Alpes** et derrière à droite **Le Cerf**



J. J. 9344 Le Sépey - Vue générale
5-8-1911

Leysin

Du Sépey, la route monte d'une manière soutenue jusqu'à Cergnat; quelques terrasses plus haut sur un plateau abrité, se trouve le village de **Leysin**, au pied des Tours d'Aï.



5527 - Leysin - Sanatorium du Mont-Blanc
Mont d'Or (2178 m)



521 - Leysin - Vue générale



Leysin. Le Sanatorium Populaire



Leysin - Le train électrique et le Chamossaire

Dès 1892, la station voit affluer des milliers de malades de la tuberculose pulmonaire. Aujourd'hui station en vogue, elle a d'abord connu le succès dans le rôle qu'elle a joué dans le climatisme médical. Station réputée, souvent décrite à la fin du XIXe comme une ville à la montagne ou petit Montreux en raison de l'architecture urbaine de ses grands hôtels. La station accueille aujourd'hui de nombreuses écoles internationales, qui pour la plupart sont installées dans ces bâtiments qui furent d'anciens sanatoriums. Le nom d'hôtel remplaçait alors celui de *sanatorium* ou de *clinique*, la maladie étant si contagieuse et redoutée, que l'on préférât se sentir dans un hôtel. Le village fut d'abord groupé autour de son antique église, ce hameau formait le centre civil de la commune qui vit très vite sa banlieue grandir chaque année, grâce à ces nouveaux *hôtels* que furent les établissements médicaux.

A cette époque, la Suisse est à la pointe dans la lutte contre le terrible fléau social qu'est la tuberculose. En 1868, Davos fut la première station à ouvrir une maison de cure pour les malades, puis d'autres centres ouvriront à Montana et à Leysin. En 1903 le docteur Auguste Rollier installe dans une pension du plateau leysenoud une clinique héliothérapique. Il accueille alors des enfants atteints par la maladie. En 1930 la station médicale des Alpes vaudoises compte 5700 résidents dont 3000 malades, 300 infirmières et 30 médecins qui dispensent dans plus de 70 cliniques et sanatoriums. Les traitements médicamenteux dé-

couverts après la deuxième guerre mondiale ont heureusement vaincu la maladie, mais ils ont aussi tari la clientèle des stations de cure. Leysin comme les autres doit alors se «reconvertir» en station de montagne. La volonté et l'énergie d'un petit groupe d'hommes sont à l'origine de sa rapide reconversion. Deux documents très complets retracent l'histoire et le destin de Leysin, je recommande vivement aux passionnés lecteurs du *Journal Illustré* de se les procurer et de les découvrir: **Leysin Histoire et reconversion d'une ville à la montagne**, livre de Liliane Desponds aux éditions Cabédita et **Leysin 100 ans d'histoire**, film DVD de Véronique Bernard. *Chr.R*

Vous appréciez le journal et souhaitez le faire découvrir, il peut être lu et imprimé sur internet

www.diablerets-retro.ch

Vous souhaitez d'autres exemplaires «papier», ils sont disponibles gratuitement à l'Office du Tourisme.

Vous pouvez également faire vos commentaires sur

info@diablerets-retro.ch



9 - Leysin - Convalescents des cliniques du Docteur Rollier faisant la cure solaire en skis



RECLAME

Bon départ avec les chaussures de ski Raichle

En vente dans les bons magasins de chaussures et de sport. Demandez la liste des détaillants à la:

FABRIQUE DE CHAUSSURES
L. RAICHLÉ S. A. KREUZLINGEN





LA RUBRIQUE SOUVENIR

LE SKI: UN SPORT MILLÉNAIRE

La marche, la course à pied, la chasse et la natation sont probablement les plus anciens exercices sportifs de l'homme. Dans les régions les plus froides du globe, le ski n'est sans doute guère plus récent. L'emploi du ski est constaté déjà 5000 ans avant notre ère chez les tribus mongoles qui l'auraient apporté en Occident au cours de leurs migrations. Dans la mythologie

Puis, on inventa le ski de loisir. En Helvétie, les premières paires de ski arrivent de Norvège à Glaris vers 1890 à la demande d'un jeune autochtone, **Christoph Iselin**, qui s'est érigé en promoteur. Il sera considéré comme le père du ski en Suisse. Passionné, il avait d'abord fabriqué lui-même une paire de skis assez rudimentaire, inspirée du livre de l'explorateur norvégien Nansen.

En 1893, il publia un exposé sur le succès remporté par le ski dans les Alpes glaronnaises. En hiver 1892-1893 fut fondé le premier club de ski avec Christoph Iselin à sa tête. Il chercha par tous les moyens à faire connaître le ski en Suisse. Jeune officier, il contribua aussi à l'introduction du ski dans l'armée et fut l'initiateur des concours de ski militaires. Il avait le projet d'organiser des concours semblables aux Jeux Olympiques avec la participation de patrouilles de soldats. Christoph Iselin a également rendu de très grands services par ses travaux de pionnier pour le secours en cas d'avalanches. On lui doit l'invention de la première pelle d'avalanche, outil qui plus tard portera son nom et qui sera adopté par l'armée suisse, où son utilité a été prouvée dans de nombreux cas.

Avec la naissance de l'alpinisme au milieu du XIXe siècle, les Anglais, très friands d'exploration, installent leurs quartiers d'été au cœur des pays alpins, et tout particulièrement en Suisse. Ils forment le plus gros bataillon des touristes durant la belle saison. Et les premiers hôteliers suisses, qui sont déjà d'excellents commerçants, s'ingénient non seulement à leur rendre le séjour agréable, mais aussi à leur trouver des distractions, typiques de préférence. La mode du ski tombe alors à point



Chasseur équipé de skis: détail de la pierre runique de Böksta (Suède)

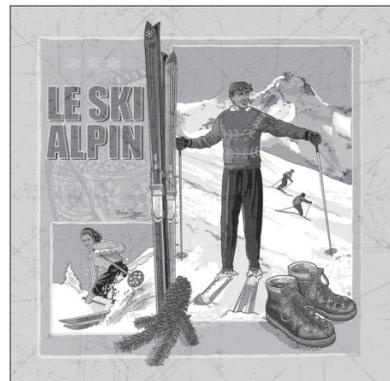
nommé – Ah ces chers hôteliers! Si on leur avait dit qu'un jour, grâce au ski, cette manne de devises leur serait prodiguée une deuxième fois chaque année, qui plus est au cœur de la mauvaise saison, qui jusqu'alors les contraignait à soigner les vaches faute d'Anglais... Chr.R



Ski-lift des Vioz 1942 (Meilleret)



Arrivée des touristes à la gare des Diablerets (1960)



RECLAME

ment en Suisse. Ils forment le plus gros bataillon des touristes durant la belle saison. Et les premiers hôteliers suisses, qui sont déjà d'excellents commerçants, s'ingénient non seulement à leur rendre le séjour agréable, mais aussi à leur trouver des distractions, typiques de préférence. La mode du ski tombe alors à point



Les professeurs de ski testent le matériel de secours! (1935)

nordique et les légendes scandinaves, il est constamment question du ski. Des pierres sculptées datant de 10 siècles avant notre ère représentent déjà des divinités ou des chasseurs, montés sur de longs patins et poursuivant le renne. La neige n'est pas une invention moderne... elle fait partie du paysage hivernal et a probablement posé des tracas à nos valeureux ancêtres. Ce que l'on considère aujourd'hui comme l'or blanc dû poser un problème angoissant à l'époque, car notre ancêtre, obligé pour se nourrir de quitter sa caverne, ne pouvait abandonner la chasse pendant plusieurs mois de l'année. Il lui fallait donc marcher sur la neige. Chemin faisant, cet ancêtre de génie a été capable de marcher et de glisser sur la neige, grâce à différents instruments de son invention qui vont enrichir la panoplie de l'homme préhistorique.

Si, à l'aube du XIXe siècle, le ski était déjà pratiqué en divers points de l'Europe, il n'était pas pour autant un instrument de loisir à la mode, capable de déplacer les foules, de drainer vers les pistes de neige fût-ce une poignée d'enthousiastes venus tout exprès pour une partie de ski. Les motivations des premiers skieurs même dans nos régions sont essentiellement utilitaires: le ski moyen de locomotion. Les montagnards verront leur vie transformée par cet instrument. C'est ainsi qu'il a été introduit dans les Alpes.

Grâce aux skis, les alpinistes peuvent enfin fréquenter leurs chères montagnes, ou, tout au moins les approcher pendant cette saison qu'on appelait la mauvaise saison. Les militaires de toute l'Europe l'adopteront aussi tout de suite comme perfectionnement considérable de leur stratégie en montagne.



Skieurs ormonans «Course de ski Diablerets - Gsteig» 1920