

Zeitschrift: Suisse magazine = Swiss magazine
Band: - (2005)
Heft: 193-194

Artikel: Interlaken, l'année des centenaires
Autor: Goumaz, Michel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-849651>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Interlaken, l'année des centenaires

Suisse Magazine vous convie à découvrir la région d'Interlaken, ses lacs, ses petits trains, ses belles montagnes de l'Oberland, son histoire et ses traditions.



VUE GÉNÉRALE D'INTERLAKEN.

Interlaken, la station

Interlaken, ville entre les lacs de Thoun et Brienz, est au cœur d'une des régions touristiques les plus riches tant les offres d'excursions et d'attractions sont nombreuses. On respire une envahissante ambiance de vacances tout au long du Höheweg, un long boulevard de 700 m, bordé de boutiques, bijouteries, cafés, restaurants, hôtels et d'un immense espace vert, source d'oxygène, pour que l'on puisse s'émerveiller sans cesse à la vue mille fois photographiée du massif de la Jungfrau.

La région de la Jungfrau est sans conteste le paradis des amis du train et des transports publics. Il est impossible de vous décrire par le menu toute l'offre géante et nous n'avons choisi arbitrairement que quelques éléments en fonction du temps dont nous disposons, nous jurant d'y revenir bientôt.

Il eût fallu suivre les traces de James Bond au Piz Gloria en empruntant le téléphérique du Schilthorn, le plus long d'Europe ou celles de Sherlock Holmes du côté de Meiringen et des terribles chutes de Reichenbach où il fut précipité dans le vide par son plus grand ennemi, le professeur Moriarty, ou encore prendre le funiculaire pour aller dîner à l'heure du crépuscule au Harder Kulm, visiter les cascades de Trummelbach où des masses d'eau fantastiques tombent dans un fracas assourdissant dans les entrailles de la montagne, explorer les grottes de St-Beat, grimper au Pilate, faire en car postal le tour des grands cols, partir à Lucerne ou à Berne, voire même à Zermatt, prendre la ligne du Golden Pass jusqu'à Montreux, assister à toutes sortes de manifestations culturelles ou folkloriques.

Les évocations alpestres de Jean-Jacques Rousseau, Albert de Haller et Goethe suscitérent un enthousias-

me certain pour cette région de l'Oberland. Les étrangers vinrent voir les glaciers souvent lithographiés de Grindelwald et les cascades de Lauterbrunnen. Le fantastique développement des chemins de fer de montagne contribua évidemment à une extension marquée du tourisme.

Interlaken, le paradis des petits trains

Il suffit d'aller faire un tour au petit musée des CFF pour en être convaincu. Ici tout est miniature ou presque. Le spectacle vaut bien qu'on lui consacre une fin d'après-midi, histoire de retrouver son âme de petit garçon ou de fillette devenue dame et, oh étonnement ! qui se prend au jeu coloré des petits trains qui montent ou qui descendent, se croisent, s'arrêtent dans des gares, disparaissent dans des tunnels ou franchissent des ponts vertigineux. Et pour ceux qui seraient définitivement devenus grands, ils

iront s'asseoir au poste de commande, aux dimensions réelles, d'une locomotive du Gothard. Même si le paysage défilant sous les yeux du conducteur novice incite à la rêverie, attention et vigilance sont de mise, le simulateur ne pardonne aucune erreur, il faut respecter les vitesses, observer les signaux sous peine de créer une catastrophe ferroviaire sans précédent.

Cent ans !

Dans le dernier quart du XIX^e siècle, la région de la Jungfrau est sous l'emprise d'une véritable fièvre du chemin de fer de montagne. Les projets foisonnent grâce à des passionnés qui sont en même temps des pionniers de la technique et des promoteurs du tourisme.

En 1870, un hôtelier, Friedrich Seiler lance un premier projet de chemin de fer de la Jungfrau. Quelque vingt ans plus tard, Maurice Koechlin, ingénieur chez Eiffel, fait une demande de



Interlaken : vue sur la Jungfrau

Swiss Travel System

Avec le « Swiss Travel System », voyager devient une véritable plaisir, car le trajet à lui seul est déjà un but en soi. Du pont d'un bateau, de la fenêtre d'un train ou d'un car postal, le voyageur embrasse du regard toutes les merveilles qui font la richesse et la diversité de la Suisse. Le « Swiss Travel System » est le moyen le plus confortable, mais aussi le plus sûr de partir à la découverte de la Suisse.

Swiss Pass* : Circulation illimitée sur l'ensemble du réseau ferroviaire, routier et navigable du « Swiss Travel System ». Le Swiss Pass vous fait bénéficier de la gratuité des transports urbains et de réductions sur de nombreux chemins de fer de montagne. Validité : 4, 8, 15, 22 jours ou 1 mois

Swiss Flexi Pass* : Les mêmes avantages que pour le Swiss Pass, sauf que vous choisissez les jours s'inscrivant dans sa validité, qui est d'un mois.

Swiss Half Fare Card* : L'abonnement demi-tarif donne la possibilité d'acheter des billets de train, bus, bateau et pour certaines remontées de montagnes à demi prix pendant un mois. CHF 99.00

* En vente uniquement pour des personnes habitant hors de Suisse



concession pour une ligne combinant l'adhérence, la crémaillère et le funiculaire. Une année après, le constructeur du chemin de fer du Pilate dépose également une demande de concession pour un chemin de fer qui serait propulsé par air comprimé permettant d'atteindre le sommet en 15 minutes, un véritable TGV des cimes avant la lettre ! En 1891, l'autorisation de réaliser un projet combiné Koechlin/Locher est donnée mais l'idée est finalement abandonnée.

Artiste et aventurier tout à la fois, personnage complexe à l'esprit d'entreprise hardi, d'une rudesse extrême pour faire aboutir ses objectifs tout en ayant gardé une âme d'enfant, Adolf Guyer-Zeller, spécialiste en textile, ayant gagné beaucoup d'argent avec les chemins de fer du Gothard et ceux du Nord-Ouest, obtint en 1894 la concession pour la ligne de la Jungfrau, ce qui sera sans doute son plus beau succès. Les travaux de la construction, qui se fera par étapes afin d'exploiter et de rentabiliser partiellement la ligne, vont durer 16 ans. On avait imaginé un trajet qui irait jusqu'au sommet, une idée qui ne fut jamais réalisée. Il y a cent ans, en 1905, la station de la Mer de Glace était inaugurée et devint provisoirement le terminus de la

ligne. Il fallut encore sept ans pour que le train arrive enfin à l'altitude de 3454 mètres au Jungfraujoch, la gare la plus haute d'Europe.

Le train à voie étroite et à crémaillère part de la Petite Scheidegg, que l'on atteint depuis la gare d'Interlaken-Ost soit en passant par la très jolie station de Grindelwald ou par Lauterbrunnen et Wengen, station sans voiture, connue dans le monde entier grâce à la célèbre et spectaculaire descente du Lauberhorn. C'est une jolie petite gare à 2081 mètres d'altitude, très animée et bondée en saison, avec de nombreux restaurants et boutiques, face à la terrible paroi nord de l'Eiger, Les deux parcours pour y accéder sont pleins de charme. Il ne faudra pas oublier, près de Lauterbrunnen, sur la gauche du train dans le sens de la montée, de regarder les nombreuses et impressionnantes cascades qui se précipitent dans la vallée du haut de parois rocheuses abruptes.

À quelques centaines de mètres de la gare de la Petite Scheidegg, le train s'engouffre dans la montagne afin de parcourir les 9 kilomètres de tunnel jusqu'au Jungfraujoch. Un premier arrêt au milieu de la fameuse paroi où tout le monde descend pour aller se donner un petit coup de vertige en

observant l'impressionnant précipice par des fenêtres heureusement hermétiquement fermées. Le deuxième arrêt se fait à la Mer de Glace où des fenêtres identiques permettent de voir de tout près le glacier et ses crevasses béantes et insondables. Et enfin, l'arrivée où il est bon de suivre les conseils qui vous disent de marcher lentement. Avec l'altitude, l'oxygène s'est raréfié et le souffle devient court pendant un certain temps d'adaptation. Des quantités de surprises et d'activités attendent le visiteur : la montée en ascenseur rapide une centaine de mètres plus haut, jusqu'à la terrasse de l'observatoire du Sphinx pour jouir d'une vue imprenable sur le glacier d'Aletsch, le plus long d'Europe, et ressentir ce

qu'est la haute montagne. Des attelages de chiens de traîneaux font faire des petits tours à ceux qui rêvent de balades dans le grand Nord, le Palais des glaces, en plus de l'histoire de l'eau gelée au cours des ans, héberge de belles sculptures temporaires. Les quatre restaurants proposent un choix de menus correspondant à toutes les bourses.

Le Jungfraujoch, ce n'est pas que du tourisme. C'est aussi la station météorologique la plus haute d'Europe à être habitée en permanence. On y mesure, comme dans les 72 stations du réseau suisse qui relèvent de façon automatique toutes les dix minutes environ, 25 éléments météorologiques, tels que pression atmosphérique, température et vitesse du vent. La mesure du rayonnement est devenue



Schnyige Platte



Bluemelisalp

▷ de plus en plus importante au Jungfrauojoch. Bien que l'automatisation soit devenue toujours plus importante, les observations à l'œil nu du ciel et des nuages sont toujours essentielles. C'est aussi un centre important d'études scientifiques et de recherches environnementales.

Schynige Platte

Voici encore une de ces lignes de chemins de fer qui ne va nulle part si ce n'est pour le plaisir des yeux. Au départ du village de Wildeswil, devenu nœud ferroviaire, elle monte à travers pâturages fleuris et forêts jusqu'au sommet de la Schynige Platte pour contempler un panorama exceptionnel sur le haut pays bernois, ses deux lacs aux couleurs changeantes et brillantes et ses vedettes mondialement connues, l'Eiger, le Mönch et la Jungfrau. Une fois là-haut, un paradis de la promenade, il ne faut surtout pas manquer d'aller faire un tour au jardin botanique alpin où l'on recense plus de 500 espèces de plantes différentes qui fleurissent de mi-juin à fin septembre.

Inaugurée le 15 mai 1883, la ligne fut électrifiée en 1914. La plus grande partie du matériel roulant d'aujourd'hui date encore de l'époque glorieuse. Les minuscules locomotives construites entre 1910 et 1914 qui poussent les wagons vers les hauteurs à la « très grande vitesse » maximum de 12 km/h sont heureuses d'avoir une vénérable sœur aînée de 1894 qui fonctionne toujours à la vapeur.

Ceux qui souhaiteraient se replonger dans l'atmosphère des touristes de la fin du XVIII^e siècle pourront passer la nuit à l'hôtel de montagne de la Schynige Platte où les chambres, bien entendu sans eau courante, ont gardé leur aspect d'alors avec leurs meubles antiques, les brocs et cuvettes de porcelaine. Pour les lève-tôt, chaque mercredi sur le coup de

5 h 35, le petit train rouge part vers le sommet pour aller admirer le lever du soleil sur la Jungfrau rougissante pour l'occasion. Faut-il vous dire que ce genre de spectacle reste à jamais gravé dans les mémoires ?

Brienzer Rothorn

Un des petits trains les plus célèbres qui monte, suant et soufflant, à la force de la vapeur jusqu'au sommet, point de rencontre des cantons de Berne, Lucerne et d'Obwald d'où l'on aperçoit le Säntis au nord et le massif des Diablerets au sud. À la hauteur où la végétation se raréfie, les locomotives, prises d'un accès de soif intense, font le plein d'eau avant de continuer leur chemin dans des paysages plus arides formés de pâturages où nos vaches alpines viennent trouver l'herbe qui fait un si bon chocolat et de rochers, plus ou moins abrupts, domaine de quelques chamois. De la terrasse du restaurant, le lac de Brienz, à qui les eaux profondes donnent des couleurs uniques, apparaît dans toute sa splendeur et les quatre mille bernois ont mis leur parure de diamant.

Chemins de fer à crémaillère

Bien que les Suisses se soient illustrés dans la création de différents systèmes de crémaillère, l'inventeur est un Américain, Sylvester

Marsch qui conçut un premier système pour le chemin de fer du Mont Washington en 1869. Peu après, un ingénieur suisse Niklaus Riggenbach réalisa pour le chemin de fer du Rigi le premier train de montagne dans notre pays, un système amélioré avec une roue dentée verticale qui s'enclenche sur un genre de rail en forme d'échelle. Strub inventa le système le plus simple, une roue motrice centrale, verticale et dentée qui s'engrène dans un rail. Roman Abt l'améliora en doublant les dents de façon décalée. Locher-Freuler eut une idée différente, utilisée sur la ligne du Pilate, la plus raide du monde, avec deux roues dentées horizontales qui s'engrènent de part et d'autre d'un rail à double denture posé à plat, ce qui permet d'éviter qu'un convoi puisse se désengager de la crémaillère si la pente est trop forte.

Lötschberg et Bluemelisalp

Il n'y en a plus beaucoup comme eux, c'est pourquoi les marins du lac de Thoune chérissent et bichonnent autant leur « Bluemelisalp » que ceux du lac de Brienz leur « Lötschberg ». Ce sont encore d'authentiques vapeurs avec des roues à aubes comme on n'en trouve plus que sur le lac des Quatre-Cantons ou sur le Léman. Une croisière à bord de l'un d'eux, ou mieux des



Différents systèmes de crémaillères.
De gauche à droite : Riggenbach, Strub, Abt, Locher

deux, car les paysages et les rives des deux lacs sont tellement différents, est un moment béni, l'eau ayant le pouvoir magique de faire oublier les tracasseries de la vie. Grâce à la vapeur, la marche est douce, sans vibrations, reposante. Si le spectacle est dehors, il est aussi à l'intérieur : il faut voir la machinerie à ciel ouvert, les bielles immenses qui transforment leur mouvement de va-et-vient plein de puissance en un mouvement circulaire qui entraîne les grandes roues motrices. Lors de chaque accostage, sous les ordres lointains du capitaine, le mécanicien déplace ses manettes, le mouvement se ralentit, s'arrête avant de repartir en marche arrière, histoire de freiner et d'immobiliser le bateau. C'est l'occasion de remettre de l'huile dans les burettes géantes et rutilantes et de donner un coup de chiffon pour que tout brille comme au premier jour.

Thoune

Promenade d'un après-midi, Thoune, qui n'est pas qu'une



Thoune, le château le Stockhorn

ville militaire où les troupes motorisées furent reines, vaut bien le détour, ne serait-ce que pour voir les bords de son lac, son château féodal, ses ponts de bois, son écluse automatique, l'Aar et sa famille de cygnes noirs, la vieille ville, oh pas bien grande mais si jolie, la belle façade de l'hôtel de ville, les fontaines et la célèbre « Oberehauptgasse », ruelle étonnante à deux étages ; toute fleurie et colorée, avec une multitude de boutiques alléchantes.

Ballenberg

Pour se changer un peu du chemin de fer, rien ne vaut une journée à Ballenberg, le seul et unique musée de l'habitat rural de notre pays. Inauguré en 1978, ce musée vivant s'est constamment enrichi de nouvelles maisons venues de nos différents cantons. Il ne s'agit pas d'une collection poussiéreuse d'objets inanimés, mais bien d'un lieu plein de vie et d'événements. On se promène de maison en maison, on en visite tous les recoins : salles de séjour, cuisines et



Ballenberg

chambres à coucher, meublées comme à l'époque déjà lointaine de leur construction, ce qui permet de découvrir comment vivaient et travaillaient les paysans d'alors. Les métiers d'autrefois sont bien vivants que ce soit le boulanger, le fromager, le vannier, le tisserand ou la dentellière et bien d'autres. Il ne faudrait pas oublier les animaux de la ferme, pigeons, poules, canards, oies, lapins, chèvres, moutons, porcs, bovins, ânes et chevaux, il y en a plus de 250, qui sont en pleine forme, ou les jardins où poussent herbes et fleurs oubliées.

Ballenberg, c'est une journée de détente. On se balade à son rythme, à l'ombre de vieux et grands arbres, Muni de son petit guide, on va deci, de-là, d'une bâtisse à une autre en faisant tranquillement un petit tour de Suisse. Comme il y a plusieurs restaurants avec des spécialités bien helvétiques, il y a tout ce qu'il faut pour reprendre des forces. On y trouve aussi quelques boutiques étonnantes, la droguerie historique avec des tisanes miraculeuses, des pastilles adoucissantes ou des bâtons de réglisse, un kiosque à souvenirs : céramiques suisses, sculptures sur bois et tissages, jouets en bois, livres.

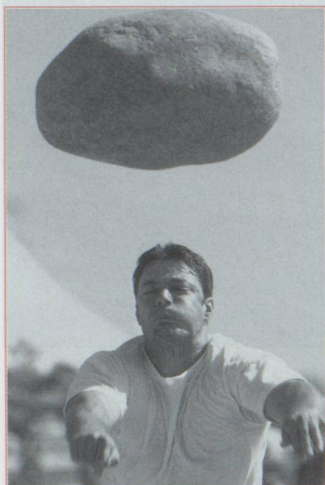
La pierre d'Unspunnen

C'est en 1805 que s'est déroulée la première fête des costumes traditionnels et des armaillis au pied de la ruine d'Unspunnen, un ancien château fort. Il fallut attendre 100 ans après la première fête pour qu'on organise une troisième édition. Elle donna le coup d'envoi à la fondation de la Fédération nationale des costumes suisses et au mouvement Patrimoine suisse (Heimatschutz). La fête se déroula du 24 au 27 juin 1905. Elle fut aussi l'occasion de célébrer le centenaire du tourisme dans l'Oberland bernois, auquel les fêtes des

INFOS PLUS

- **Suisse Tourisme**
Tél. : 00800.100.200.30
(numéro gratuit)
site web : www.suisse.com
- **Tourisme de la région de la Jungfrau**
Tél. : +41 (0) 33 826 53 00
site web : www.interlakentourism.ch
- **Ballenberg**
Tél. : +41 (0) 33 952 10 30
site web : www.ballenberg.ch
- **Chemin de fer de la Jungfrau**
Tél. : +41 (0) 33 828 72 33
site web : www.jungfrauahn.ch

Tourisme



La pierre d'Unspunnen

élan de la fameuse pierre d'Unspunnen au poids respectable de 167 livres probablement originaire de la vallée du Hasli. On y grava les millésimes 1805 et 1905. Cette pierre qui fut volée et retrouvée il n'y a pas si longtemps, n'est toutefois pas la pierre originale de 184 livres amenée en 1805 par les Appenzellois.

À l'heure où vous lirez ces lignes, les lampions de la fête du bicentenaire se seront éteints mais gageons que tous ceux qui seront venus pour la vivre, voir les merveilleux costumes si chatoyants de nos cantons, voir nos rondes et nos danses, entendre nos musiques seront repartis heureux de se sentir Suisses ou d'en être un ami proche.

MICHEL GOUMAZ

▷ bergers de 1805 et de 1808 avaient donné une vigoureuse impulsion. Au programme, outre le *hornuss*, le lancer de drapeau, le cor des Alpes, les chanteurs et yodleurs, il y avait des épreuves de « gymnastique spéciale » : le lancer du boulet de 4 kg, le lancer avec élan d'une pierre de 25 kg et enfin le lancer sans

Dernière minute

Le Congrès de l'Organisation privée des Suisses de l'étranger était prévu à Interlaken avec visite du Mystery Park (voir notre numéro 169-170) et participation à la fête du lancer de la pierre d'Unspunnen.

La pierre d'Unspunnen a de nouveau été volée, courant août, dans un grand hôtel d'Interlaken, apparemment par des sympathisants du groupe jurassien Bélier. La pierre avait déjà été séquestrée pendant une vingtaine d'années par le Bélier.

De très graves inondations ont eu lieu fin août en Suisse, et ont touché plus particulièrement les régions de Suisse Centrale, coupant du monde Engelberg, Meiringen, la gare d'Interlaken-Ouest, la ligne du Gothard, inondant la basse ville de Berne, etc.

Compte tenu de ces inondations, les organisateurs ont décidé d'annuler la fête d'Unspunnen, par solidarité avec les habitants sinistrés de l'Oberland.

Le Congrès des Suisses de l'étranger a lui été maintenu à Interlaken, parallèlement aux opérations de nettoyage.

Parmi les éléments qui ne pouvaient être repoussés figurait la réélection des membres du Conseil de l'Organisation des Suisses de l'étranger (OSE). Ces représentants associatifs sont élus au suffrage indirect via les présidents d'une partie des associations suisses de l'étranger. Les citoyens suisses à l'étranger n'adhérant à aucune associations ou adhèrent à l'une des nombreuses associations non reconnue par l'OSE (exemple en France : Société suisse de tir, Association des jeunes Suisses, Groupe d'études helvétiques de Paris, ne peuvent pas participer à ces élections et n'ont donc aucun représentant.

P. A.

Sciences

« Solar Impulse » se dévoile

« Solar Impulse », le projet d'avion solaire lancé fin 2003 sur l'initiative de Bertrand Piccard, prend forme. À l'occasion du salon aéronautique du Bourget, la maquette de l'avion qui doit effectuer un tour du monde sans escale en 2009 a été dévoilée au public. Et il faut dire que ses caractéristiques sont impressionnantes : l'avion présentera une envergure de 80 m (l'équivalent du nouvel Airbus A380), un poids de deux tonnes. Grâce à un ingénieux système d'accu-

mulation d'énergie, « Solar Impulse » sera capable de voler en continu, de jour comme de nuit, dans le but de promouvoir le développement durable et les énergies renouvelables. C'est que Bertrand Piccard estime faire œuvre de pionnier. Pour l'aventurier suisse, il est absolument nécessaire de soutenir les nouvelles technologies et de s'appuyer sur l'innovation pour trouver des énergies futures.

En attendant, le projet n'est pas qu'un rêve. Bertrand Piccard peut s'appuyer sur de nombreux partenaires de renom comme Altran ou Dassault. Les Suisses ne sont pas en reste, avec notamment



Victorinox et l'École polytechnique fédérale de Lausanne. L'EPFL, partenaire de longue date de Piccard puisqu'elle a collaboré au succès du Breitling Orbiter III, intervient dans trois domaines en particulier en tant que conseillère scientifique : matériaux, rendement énergétique, interface homme-machine. L'école est en effet responsable de la « peau solaire » de l'avion, de la gestion de l'énergie, et de la communication entre le

pilote et la machine et entre le système de navigation et l'équipe au sol. Des défis technologiques qui ne font pas peur à l'EPFL pour qui « Solar Impulse » constitue un parfait « laboratoire volant ».

Bien sûr, *Suisse Magazine* ne manquera pas de vous informer des avancées de ce fantastique projet qui doit aboutir, si tout va bien, en 2009.