Le chemin de fer électrique Montreux-Oberland bernois

Autor(en): **Zehnder, R.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **- (1943)**

Heft 6

PDF erstellt am: **02.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-773393

Nutzungsbedingungen

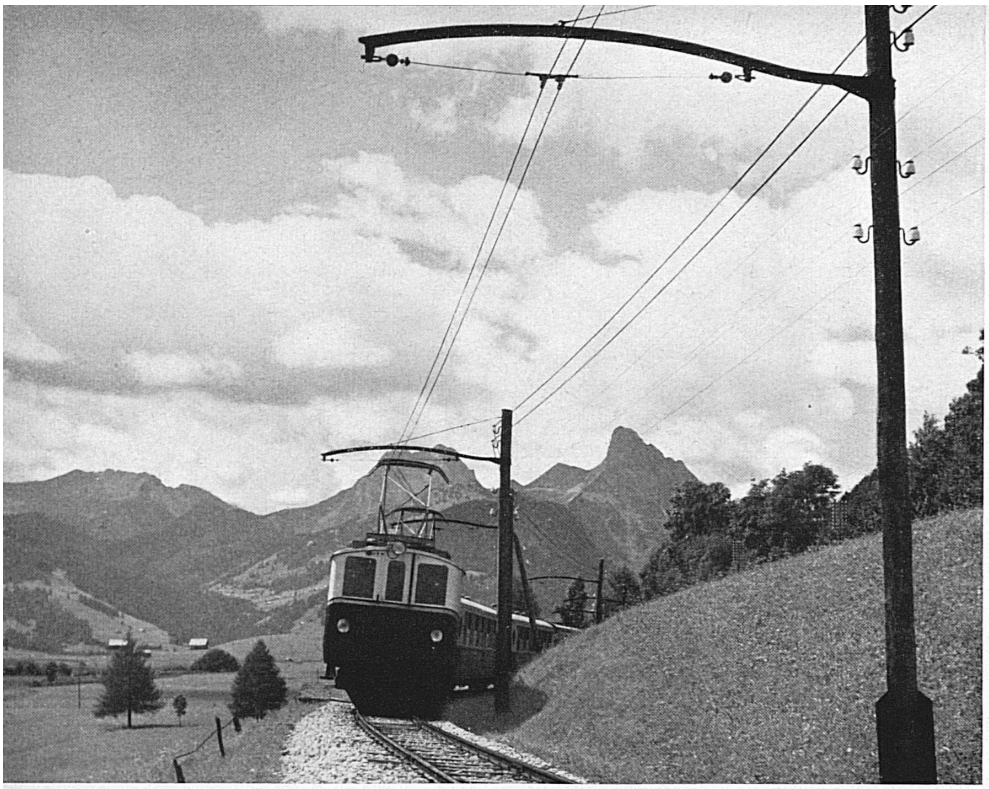
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch



Le M. O. B. à Schönried sur Gstaad. Au fond la Gummfluh et le Rubly.
Zug der Montreux-Oberland-Bahn bei Schönried ob Gstaad. Im Hintergrund Gummfluh und Rüblihorn.*

LE CHEMIN DE FER ÉLECTRIQUE MONTREUX-OBERLAND BERNOIS

par le Dr-ing. R. ZEHNDER, Directeur du M. O. B. et des lignes exploitées

L'histoire et le destin de la Confédération helvétique ont toujours été étroitement liés à ses montagnes mystérieuses et attrayantes. Les montagnes, symbole de notre liberté, protègent le berceau sacré de la démocratie suisse; elles ont de tout temps influencé les actes de notre peuple; elles ont trempé son caractère, elles ont fortifié notre défense nationale. Elles ont inspiré ses poètes et ses peintres.

Les chemins de fer de tourisme ont facilité l'accès à nos régions montagneuses; année par année, été et hiver, un flot intarissable d'excursionnistes et de sportifs accourt dans ces belles régions. Chacun connaît l'importance du tourisme pour notre balance commerciale.

La présence de ces chemins de fer sera doublement précieuse et nécessaire après la guerre, pour assurer la reprise du tourisme vers la Suisse, dont celle-ci a grandement besoin pour le bon fonctionnement de toutes les branches de son économie nationale.

Long de 76 km. et traversant les trois cantons de Vaud, Fribourg et Berne, le M. O. B. est une des importantes lignes d'accès aux pittoresques régions de notre belle patrie. Depuis Territet—Montreux—Clarens—Vevey, ce joyau aux rives ensoleillées et fleuries du lac Léman, gardé par les Dents du Midi, le M. O. B. conduit le voyageur au réseau du B. L. S. et aux lacs de Thoune et de Brienz qui flanquent la station d'Interlaken située au pied des hautes Alpes, se groupant autour de leur reine, la majestueuse « Jungfrau ».

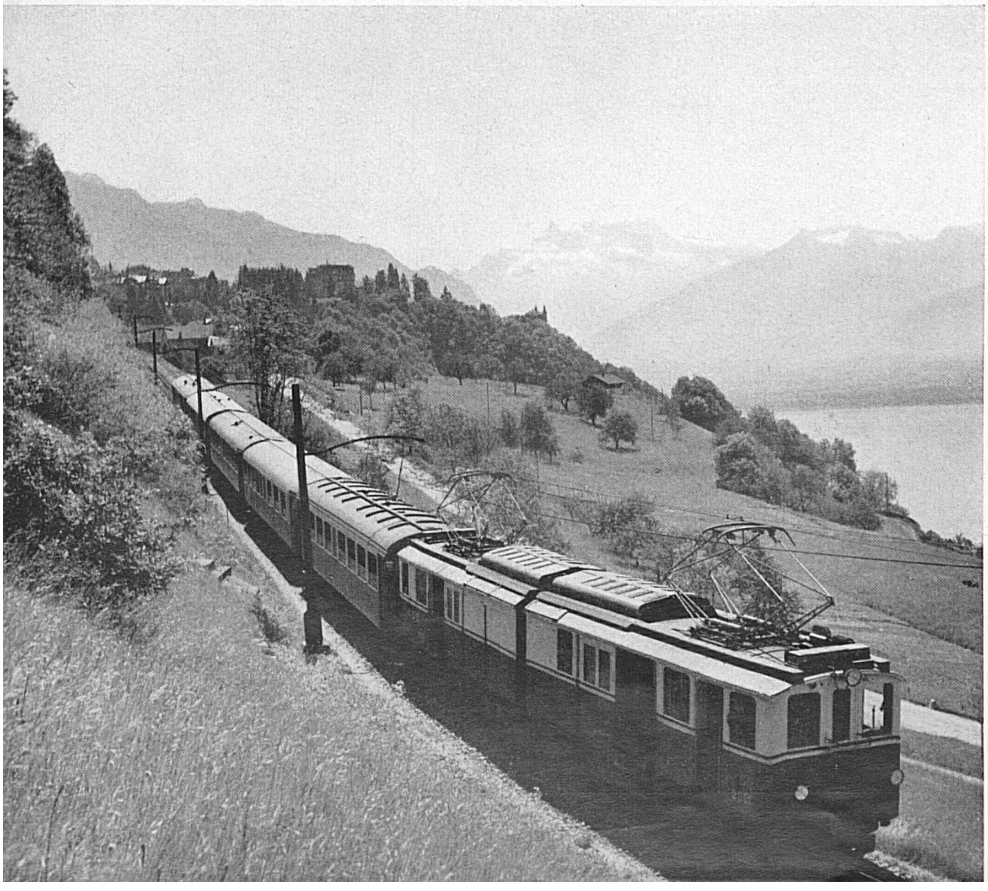
Le M. O. B. a été construit dans les années 1901 à 1905. Sa ligne d'embranchement de Zweisimmen à Lenk, station balnéaire dominée par les cimes et les glaciers du massif du Wildstrubel, a été ouverte à l'exploitation en 1912.

Le M. O. B. a été la première ligne à *traction électrique* de cette longueur de la Suisse et du continent. D'autre part, l'introduction des wagons-restaurants, en 1905 déjà, était unique à cette époque pour un chemin de fer de montagne à simple adhérence avec déclivités de 73 ‰.

Le voyageur, installé dans les confortables voitures du M. O. B., remorquées par une puissante locomotive électrique articulée, d'une puissance de 1200 chevaux, voit grimper son convoi, après le départ de Montreux, à travers les jardins fleuris et le vignoble entourant les châteaux de Chillon, du Châtelard, des Crêtes et de Blonay. Dans la verdoyante vallée des Avants, des millions de narcisses couvrent les prés. Le train s'enfonce ensuite, après avoir franchi une série de petits tunnels et galeries, dans le grand tunnel de Jaman, long de 2½ km., pour déboucher aux Cases dans la région des pâturages alpestres et des chamois. Le convoi franchit des ravins et des abîmes; il passe devant des cascades. La ligne touche des localités de la Haute-Gruyère. A la plus importante, Montbovon, s'effectue le raccordement avec les chemins de fer fribourgeois. On voit défiler les villages cossus du Pays-d'Enhaut vaudois, Rossinière, Château-d'Œx, Rougemont, abrités par les parois de rocher des Alpes vaudoises et fribourgeoises, pour aboutir enfin à l'Oberland bernois avec les coquettes stations touristiques et hôtelières de Gessenay, Gstaad, Schönried, Saanenmöser, Zweisimmen, St-Stephan et Lenk. Tout le long de ce trajet se déroule un panorama d'une grande variété et d'une beauté impressionnante.

Le M. O. B. offrira prochainement aux voyageurs une nouvelle attraction par l'introduction de trains légers rapides et modernes.

Les visiteurs venus des pays lointains, effectuant l'excursion de cette belle ligne par un jour radieux, emporteront, en rentrant dans leur foyer, un souvenir ineffaçable et, nous l'espérons, une grande amitié pour notre patrie.



De l'Oberland vers les rives du Léman.
Aus dem Oberland an die milden Gestade des Léman.*
Phot.: Kettel