

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 78 (1952)  
**Heft:** 20  
  
**Nachruf:** Zehnder, Roland

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 22.02.2026

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

raïne en construction du Grimsel et les chantiers si remarquablement organisés du barrage de Oberaar.

Un deuxième groupe est monté au Jungfrauoch, a visité l'Observatoire du Sphinx à 3573 m d'altitude et l'Institut international de recherches scientifiques avec ses laboratoires et son installation qui permettent aux savants de tous les pays de faire des essais à haute altitude.

Un troisième groupe enfin a visité à Thoune les usines métallurgiques de Selve, les ateliers fédéraux de construction, la fabrique de machines à rectifier Studer S. A., et celle des produits oléagineux Astra S. A.

De nombreux anciens élèves sont venus de l'étranger : un fort contingent de Luxembourgeois et de Français, quelques amis d'Italie, d'Espagne, d'Allemagne, voire même d'Amérique. Cette rencontre a permis à beaucoup de refaire connaissance avec des camarades d'études et de resserrer les liens d'amitié qui unissent tous les anciens de l'E. P. F.

A. P.

## NÉCROLOGIE

### Dr Roland Zehnder, ingénieur

Administrateur-délégué des Chemins de fer montreusiens<sup>1</sup>

C'est avec un vif chagrin que l'on a pris connaissance du décès du Dr R. Zehnder. Le défunt était très connu et unanimement apprécié, tant par ses qualités professionnelles, que pour son affabilité et son entregent.

On le savait gravement malade depuis quelque deux mois, mais tous ceux qui connaissaient sa jeunesse d'esprit et sa vaillance espéraient encore qu'il parviendrait à dominer la maladie de cœur qui l'avait obligé à s'aliter le 22 juin dernier, et à recevoir depuis lors les soins constants et assidus de plusieurs médecins.

Originaire de Suhr (Argovie), M. Zehnder était né le 10 octobre 1874, et fut naturalisé bourgeois du Châtelard-Montreux en 1917. Il a joué un grand rôle dans la vie montreu-sienne, non pas politique, qui ne l'a jamais séduit, mais ferroviaire et touristique.

Tout d'ailleurs, dans sa formation, le préparait à cette mission, qu'il accomplit avec enthousiasme. Il avait fait ses études primaires et secondaires à Olten, puis suivi les cours du Gymnase de Soleure et ceux de l'Ecole industrielle de Lausanne. Il obtint son diplôme d'ingénieur mécanicien en 1897, après un stage à l'Ecole polytechnique fédérale. Puis il obtint son doctorat ès-sciences techniques à l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne en présentant une thèse qui fit autorité en la matière.

M. R. Zehnder ne se contenta d'ailleurs pas d'études théoriques. Il fit également de la pratique, en travaillant aux Ateliers mécaniques de Vevey, aux ateliers de réparation du Chemin de fer de Suisse centrale, à Olten, et en assumant le service de chauffeur de locomotives à vapeur du Chemin de fer de Suisse centrale.

Une fois son diplôme d'ingénieur en poche, il devint assistant de plusieurs professeurs à l'Ecole polytechnique fédérale à Zurich, et fut simultanément chargé de cours à l'Ecole industrielle de la même ville. Il fit ensuite divers stages à l'étranger, notamment en Espagne.

<sup>1</sup> Extraits d'une excellente notice nécrologique parue dans le *Journal de Montreux* du 20 août 1952.



Dr ROLAND ZEHNDER  
ingénieur

Rentré au pays, il fonctionna durant une année comme constructeur de la Fonderie de Roll, à Berne, et ingénieur à la S. A. Motor, à Baden. De 1899 à 1901, il fut ingénieur du Contrôle au Département fédéral des chemins de fer à Berne.

Il vint à Montreux en 1900, avec l'équipe de techniciens appelés pour la construction du Montreux-Les Avants qui devait devenir, d'étape en étape, la Compagnie du Chemin de fer Montreux-Oberland bernois.

Il ne devait plus quitter notre contrée. Technicien de valeur, doublé d'un homme d'affaires plein de ressources, Roland Zehnder fut chargé de diriger les travaux de construction de la nouvelle ligne de chemin de fer et sut, par son habileté, la sûreté de ses connaissances techniques, arriver à bout des nombreuses difficultés que rencontra la construction de cette voie ferrée — une des plus belles de notre pays —

au tracé pittoresque, mais qui posa nombre de problèmes épineux à résoudre.

La ligne achevée, il en devint le directeur très compétent, très actif et très écouté. Son autorité s'affirma très vite et de plus en plus, de sorte que le directeur Zehnder acquit une influence grandissante dans les milieux des chemins de fer secondaires de notre pays. Ce qu'il fit pour compléter, améliorer, exploiter rationnellement le M.O.B., ceux-là seuls peuvent s'en rendre compte qui l'ont suivi de près au long de sa carrière. La ligne n'avait pas été prévue pour répondre à ce qu'on exigea d'elle par la suite : les courbes en étaient trop prononcées, les pentes trop accusées; Roland Zehnder n'eut de cesse qu'il ne corrigât ce qui était corrigable. Il améliora le matériel roulant, dota la compagnie de voitures de luxe de manière à répondre aux exigences d'une clientèle cosmopolite.

Au cours de sa carrière de directeur d'une des plus importantes compagnies de chemin de fer secondaires de la Suisse, M. Zehnder eut à faire face à de nombreuses et insurmontables difficultés; les circonstances ne lui facilitèrent pas sa tâche, là où les crises du tourisme mirent le M. O. B. dans une fâcheuse posture au point de vue financier, ce qui exigea des études nombreuses pour son renflouement, des démarches compliquées et une persévérance à toute épreuve. Le Dr Zehnder apporta à cette tâche ingrate et harassante toute sa compétence en matières technique et financière et son entregent. Ses relations étendues et variées et le crédit moral dont il jouissait dans divers milieux lui facilitèrent ses opérations. Il sut très habilement profiter de toutes les occasions de mettre la Compagnie du M. O. B. à la hauteur des exigences du public voyageur; prévoyant et voyant loin, il ne se borna pas à penser au présent; il travailla pour l'avenir.

C'est à son initiative personnelle que la ligne des Rochers de Naye doit ses voitures-motrices bleues qui ont remplacé les désuètes locomotives à vapeur qui avaient fait leur temps.

Homme de progrès, ennemi des chemins battus, toujours prêt à suivre les perfectionnements de la technique, le Dr Zehnder fut toujours un novateur et un entraîneur; il se dépensa sans compter, travaillant la nuit s'il le fallait, toujours sur la brèche quand il avait un projet qu'il se proposait de réaliser. Au total, ce fut un homme d'une grande activité<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Dès 1905, il fut directeur du Chemin de fer Montreux-Glion; dès 1910, directeur du Funiculaire Les Avants-Sonloup; de 1906 à 1910, ingénieur-conseil du Funiculaire Vevey-Chardonne-Mont-Pèlerin; dès 1911, directeur du Chemin de fer Clarens-Chailly-Blonay; président du Chemin de fer Sierr-Montana-Vermala; de 1921 à 1940, gérant de la Commission technique de l'Union d'entreprises suisses de transport; dès 1924, administrateur-délégué,

L'œuvre écrite de M. le Dr Zehnder est elle aussi immense. Il a rédigé de très nombreuses et très importantes études sur de multiples problèmes ayant trait aux chemins de fer et collabora à plusieurs revues spécialisées, qui s'honoraient de le compter parmi leurs collaborateurs les plus éminents<sup>1</sup>. Au moment où la maladie le terrassa, il travaillait à traduire en français les principales de ses études écrites en allemand.

C'est en 1947 qu'il quitta la direction des Chemins de fer montreuviens. Il en devint administrateur-délégué et continua à leur vouer toute son attention, se passionnant pour tous les problèmes qui se posaient à cette compagnie, et contribuant nettement à leur trouver des solutions favorables, tant techniques qu'administratives.

Ingénieur, le Dr Zehnder n'en était cependant pas qu'un homme de chiffres. C'était un gentleman dans toute l'acception du terme, un homme d'une courtoisie jamais en défaut, d'un dévouement inlassable, et qui pensait aux autres avant de songer à lui-même. Il s'intéressait aussi bien aux humbles qu'aux grands de ce monde; c'était un plaisir de voir le respect affectueux que lui portaient tous ceux qui travaillaient à ses côtés ou sous ses ordres, du plus simple cheminot au chef de service ou à l'ingénieur, respect et affection qu'il leur rendait d'ailleurs bien.

Ainsi s'étaient établis, grâce à lui, des rapports d'estime très étroits entre le Dr Zehnder et tous ceux qui furent ses collaborateurs proches ou lointains. Eminemment sociable, il comptait de très nombreux amis dans les milieux montreuviens les plus divers et dans les sociétés et groupements dont il fit partie.

Avec le Dr Roland Zehnder, c'est une importante personnalité montreuviennne qui disparaît, un de ces hommes qu'il faisait bon rencontrer, un de ces hommes avec lesquels on se

sentait sur un terrain solide. Il était foncièrement honnête, foncièrement bon et ses hautes capacités professionnelles, fruit d'une brillante intelligence et d'une remarquable connaissance de la vie, n'avaient fait qu'accroître en lui cette simplicité qui était la marque de sa noblesse d'âme.

## BIBLIOGRAPHIE

**La Banque Cantonale Vaudoise.** Lausanne, 1951. — Un volume 21×29 cm, 92 pages, illustrations.

« Par cet ouvrage ancien et moderne, la Banque Cantonale Vaudoise, à Lausanne, a voulu nouer le passé au présent, marquant ainsi la fin des travaux des nouveaux bâtiments... »

C'est ainsi que cette élégante plaquette est présentée au lecteur. Elle contient un « Avant-propos d'histoire et d'histoires » de C.-F. Landry, un texte sur « Les nouveaux bâtiments de la Banque Cantonale » dû à la plume de M. Paul Nerfin, l'actuel directeur de cet établissement, et se termine par quelques notes de M. Marcel Maillard, architecte, sur les « Questions techniques ».

Vingt-sept photographies de MM. J. Bauty et Gaston de Jongh donnent une très juste idée de l'aspect extérieur et des aménagements intérieurs de la partie neuve de l'édifice.

**Table générale des matières de la « Revue technique suisse des mensurations et du génie rural, volume I-XLVIII, 1903-1950 »,** publiée par la Société suisse des mensurations et améliorations foncières, rédigé par W. Fislér † (pour adresse: F. Wild, Stadtgeometer, Zurich). — Un volume 16×22 cm, 183 pages. Prix: pour membres de la Société, 9 fr.; pour abonnés au *Bulletin*, en Suisse, 20 fr., à l'étranger, 27 fr.

Nous signalons à nos lecteurs, et plus particulièrement aux abonnés de la *Revue technique suisse des mensurations et du génie rural* ainsi qu'aux personnes s'intéressant aux études sur la géodésie, la topographie, la photogrammétrie, la mensuration cadastrale, le génie rural et toutes les branches connexes, la publication de la table générale des matières des volumes 1 à 48 (années 1903-1950) de la dite revue.

Cette table, d'un usage commode et conçue en vue de recherches rapides, est divisée en quatre parties; les trois premières se rapportent aux sujets classés par matières, et dans chaque catégorie par ordre chronologique; la quatrième partie est une liste des études groupées par noms d'auteurs, ces derniers figurant suivant l'ordre alphabétique.

### Sommaire :

**1re Partie : Géodésie.** — 1. Traités de géodésie générale, commentaires. — 2. Mathématiques, physique, tables, moyens accéssoires de calcul. — 3. Instruments en général. — 4. Mesure des longueurs, appareils. — 5. Mesure des longueurs par la méthode optique, tachéométrie, instruments tachéométriques. — 6. Mesure des angles, instruments. — 7. Triangulation et polygonation. — 8. Altimétrie. — 9. Photogrammétrie, instruments. — 10. Topographie, cartographie. — 11. Piquetage, construction de routes et de chemins de fer. — 12. Calcul des coordonnées des points de limite, dessins de plans et reproductions. — 13. Calcul des surfaces, instruments. — 14. Théorie des erreurs et calcul de compensation. — 15. Géodésie supérieure, géographie. — 16. Historique.

**2e Partie : Mensuration cadastrale et génie rural.** — 17. Mensuration cadastrale. — 18. Génie rural. — 19. Mensuration des villes, urbanisme. — 20. Instruction pour la mensuration. — 21. Législation, ordonnances et communications officielles, sentences judiciaires, jugements. — 22. Coût des mensurations, tarifs et taxations. — 23. Registre foncier. — 24. La mensuration en pays étrangers.

**3e Partie : La profession.** — 25. Formation et examens pour l'obtention du diplôme de géomètre du registre foncier. — 26. Titre et état de la profession. — 27. Cours d'instruction. — 28. Expositions. — 29. Formation du personnel auxiliaire. — 30. Biographie. — 31. Associations professionnelles et conférences. — 32. Journal de la Société suisse des géomètres. — 33. Rectifications. — 34. Divers.

**4e Partie : Liste des auteurs.**

et dès 1936, président de la S. A. Montreux-Transports; dès 1926, membre de la Direction et du Conseil d'Administration du Chemin de fer des Alpes bernoises, Berne-Loetschberg-Simplon; dès 1929, membre de la Commission internationale de l'attelage automatique des chemins de fer, du Bureau international du travail à Genève; dès 1931, membre du Conseil d'Administration de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman; de 1940 à 1941, il est vice-président de l'Union d'entreprises suisses de transport et la préside de 1942 à 1943; il fut vice-président de la Fédération suisse de tourisme; dès 1941, il est membre du Comité de patronage de la Haute Ecole commerciale de Saint-Gall et dès 1942, membre du Comité de patronage de l'Ecole de commerce de Neuchâtel. Il fut en outre membre de diverses commissions de l'Union suisse des transports et membre de la Commission de propagande de la Direction générale des C. F. F. Pendant plusieurs années, il fonctionna comme expert pour les examens de diplôme d'ingénieurs à l'Université de Lausanne.

<sup>1</sup> Le Dr Zehnder avait, en maintes occasions, collaboré à la rédaction du *Bulletin technique de la Suisse romande* qui publia sous sa signature notamment les études suivantes :

		Pages
1911	Le Funiculaire Les Avants-Sonloup . . . . .	206, 231, 239, 265
	Le Funiculaire du Niesen . . . . .	275
1912	Le Chemin de fer Zweisimmen-Lenk . . . . .	245
1915	Essais effectués avec des paliers à billes sur les lignes du Chemin de fer M. O. B. . . . .	157
	Le Chemin de fer Sierre-Montana-Vermala . . . . .	191, 203, 215
1921	L'échauffement des bandages des roues de véhicules de chemin de fer par suite de freinage . . . . .	97
1924	XIX <sup>e</sup> Conférence de l'Union internationale de tramways, de chemins de fer d'intérêt local et de transports publics automobiles . . . . .	191
1925	Expériences faites avec le service combiné du rail et du pneu . . . . .	80
1928	La Chicago Rapid Transit Co. . . . .	13
1932	Rail et Route . . . . .	328
1938	L'électrification du Chemin de fer à crémaillère de Glion aux Rochers de Naye . . . . .	263
1939	L'introduction de l'attelage automatique sur les chemins de fer principaux d'Europe . . . . .	113
1944	Les améliorations techniques du Chemin de fer M. O. B. . . . .	93, 121
1949	Le problème du Tunnel sous-marin entre la France et l'Angleterre . . . . .	301