

Zeitschrift: Suisse magazine = Swiss magazine
Herausgeber: Suisse magazine
Band: - (2002)
Heft: 155-156

Artikel: Le "Golden Pass" un train magique
Autor: Goumaz, Michel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-849762>

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: 22.01.2026

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

Le « Golden Pass », un train magique



Attention au départ !

Suisse Magazine vous convie à une randonnée ferroviaire palpitante entre Montreux et Lucerne, en passant par Interlaken et la Jungfrau, sur les traces de Balthus, Sherlock Holmes, Jehudi Menuhin ou Victor Hugo.

Attention au départ...

Montreux, Le soleil est au rendez-vous : 10 h 18, le train "super panoramic" quitte la gare et commence sa longue montée dans un premier tunnel hélicoïdal. À sa sortie, entre vignes et villas, la vue sur la ville et lac vous procure la première d'une longue série d'émotions. Prudent, vous avez réservé votre place à l'avance pour être assis aux premières loges, tout devant, dans la locomotive tout comme si vous étiez le conducteur qui a trouvé refuge à un étage supérieur spécialement aménagé pour lui. Salué par le chef de train, vous vous sentez comme un roi.

De lacets en lacets, le train s'élève. Sur la gauche le château du Châtelard et sa fière silhouette fait penser aux grandes fêtes qui s'y déroulent encore. Chamby, un premier arrêt pour un croisement. Le train d'en face, un omnibus sans doute, nous rappelle le passé, il a toujours sa robe bleu clair et une apparence un peu désuète alors que le nôtre a une allure folle, avec sa livrée bicolore crème et bleu saphir. Un dernier virage et le lac disparaît. Voici les Avants, paradis des narcisses au mois de mai, autrefois station de sports d'hiver réputée qui est devenue très

familiale. Ce sont les frères Dufour, propriétaires du Grand Hôtel qui, en 1896, soucieux du développement du tourisme défendirent avec succès le projet de la construction de la ligne et contribuèrent à la notoriété du lieu et à la bonne marche de leur établissement.

L'hôtesse, tout sourire et gentillesse vous propose quelque chose à boire : café ou petit verre de vin vaudois, le meilleur apéritif du monde, opinion certes très subjective ; à vous de choisir. Le train monte encore et s'engouffre dans la montagne pour changer de vallée. Montbovon, carrefour stratégique, vers la Gruyère où un autre petit train vous attend pour aller au pays des armaillis. Ce sera pour une autre fois, on est si bien dans le nôtre. Rossinière : il faut impérativement tourner la tête à gauche pour admirer le plus grand chalet de Suisse, une pure merveille avec ses innombrables fenêtres fleuries. Le peintre Balthus vient d'y finir ses jours. Nous sommes au cœur du Pays-d'en-Haut. Face à nous, la petite église de Château-d'Oex surveille son village du haut de sa colline en attendant ses vacanciers qui vont y trouver

Le Blonay-Chamby : Un musée vivant du chemin de fer à voie étroite.

Les amateurs de chemins de fer devront impérativement y revenir. Il y a là un musée roulant auquel on accède installé dans des wagons d'autrefois tirés par d'antiques locomotives à vapeur ou de vieilles automotrices électriques. Le convoi suit une ancienne ligne, longue de 3 km, qui comporte toutes les caractéristiques d'une vraie ligne de montagne : fortes rampes, viaducs, passages en corniche et tunnels. Bon nombre de passionnés bénévoles y passent leur fin de semaine comme mécanicien, contrôleur, nettoyeur, poinçonneur, peintre ou menuisier pour que tout fonctionne, que les bielles brillent, que les chaudières soient du plus beau noir, que les banquettes en bois de 3^e classe brillent, que la moleskine des fauteuils de 1^e n'ait pas le moindre accroc. Vieux wagons, locomotives d'un autre âge, à vapeur ou électrique, trams démodés, vieux souvenirs pour certains, découvertes pour d'autres, il a là de quoi faire le plein de nostalgie.



Le Brienz-Rothorn

C'est peut-être une des plus belles excursions que l'on puisse faire en train. Les vénérables locomotives à vapeur, suant et soufflant poussent leurs wagons jusqu'à 2244 m d'altitude pour jouir d'une vue époustouflante. Si vous souhaitez voir le lever du soleil, vous pourriez dormir à l'hôtel Rothorn Kulm qui offre des chambres confortables et une bonne cuisine.

► des activités d'été surprises et pleines de jeunesse. À l'Étivaz, tout près de là, on soigne avec amour le fameux fromage du cru, devenu A.O.C.

Les verts pâturages des "simmental"

Nous passons Flandruz sans nous arrêter. Pourtant c'est la dernière gare où l'on parle français. Dès maintenant, il faudra se faire l'oreille au Schwitzerdütsch. Saanen, patrie adoptive de Jehudi Menuhin qui tant de fois enchantait la délicieuse petite église des sons divins de son violon. Déjà, avec ses tourelles, le palace de Gstaad se profile à l'horizon. Été comme hiver, rendez-vous des célébrités du monde entier, Gstaad, a su conserver son aspect village avec ses chalets aux cou-

Du train, la vue est splendide...

Interlaken - centre ferroviaire

De la gare d'Interlaken Ost, des petits trains colorés s'en vont vers les sommets pour le plaisir des yeux. Celui de la Schynigge Platte – il part de Wilderswil sur la ligne de la Petite Scheidegg – va jusqu'à deux mille mètres. Là-haut, on pourra essayer gratuitement toute une journée des chausures de randonnée, faire la causette avec Tammy et Tommy, les deux ours du Teddyland ou visiter le jardin des fleurs alpestres.

Le train pour la Petite Scheidegg est extraordinaire, car c'est le seul à crémaillère qui soit en circuit. À l'aller on passe par Grindelwald et au retour par Wengen, une station sans voiture et Lauterbrunnen. On peut faire l'inverse bien sûr. De Lauterbrunnen, un autre train va vers l'adorable village de Mürren. On peut y prendre, pour imiter James Bond, le téléphérique du Schilthorn, le plus long de Suisse. Au sommet le restaurant tournant du "Piz Gloria" offre un panorama de 360° sur l'Eiger, le Mönch et la Jungfrau, 43 glaciers, et qui s'étend jusqu'aux alpes de Savoie.

Et pour le dessert, partant de la petite Scheidegg, l'illustre train du Jungfraujoch atteint la gare la plus élevée d'Europe, à l'altitude grisante de 3454 mètres après s'être arrêté quelques minutes au milieu de la dramatique paroi nord de l'Eiger. En sortant du train, marchez lentement le long du couloir qui mène à l'air libre, le souffle est court dans les premiers instants. Après l'effort, que la récompense est belle : promenades en traîneaux à chiens, les splendeurs scintillantes du palais de glace, une immense salle creusée à 20 mètres sous le glacier et ornée de sculptures de glace et surtout une vue unique sur le plus grand glacier du pays, celui d'Aletsch, un fleuve gelé de 24 km de longueur

Les Rochers de Naye, vue d'avion sur le Léman

C'est la récompense promise après une heure de montée dans un des trains bleus des Rochers de Naye qui appartiennent au MOB. Au sommet, le nouveau restaurant vous garantit vue imprenable et bonne cuisine. Le paradis des marmottes vous permet de faire mieux connaissance avec ce petit animal fascinant. Réparties dans 7 grands parcs, 14 espèces différentes de marmottes provenant de Russie, d'Asie centrale, d'Amérique du Nord, sans oublier les indigènes, vivent ici dans des conditions très proches de leur milieu naturel. Des chemins bien aménagés pour petits et grands permettent de les observer de près et un centre didactique complète admirablement la visite.

leurs de bois brûlé par les siècles. Le train monte encore jusqu'à Zweisimmen, terminus du MOB. La voie étroite que nous avons empruntée continue jusqu'à la Lenk, station estivale, hivernale et thermale dans un site superbe au pied des Wildstrubel. Cependant à Zweisimmen nous devons changer de train. L'écartement de la voie change. La voie étroite cède sa place à une voie normale. Nous prenons place dans de confortables voitures panoramiques des CFF. Certes, nous n'avons plus la vue directe sur l'avant, mais par les grandes baies vitrées latérales, le spectacle d'un pays changeant va continuer à défiler. Nous descendons le Simmental, longue vallée bucolique, région d'élevage aux verts pâturages chers à nos vaches helvétiques. Elles sont belles nos "simmental" qui font partie de la race bovine la plus répandue en Suisse. Leur réputation a dépassé nos frontières et elles n'ont aucun complexe quand elles vont défiler au Salon de l'Agriculture à Paris pour y gagner des médailles d'or.

En cours de route, nous nous arrêtons à quelques petites gares bien bichonnées, Boltigen, et sur la gauche le col de Jaun, une bien jolie route de montagne, Weissenburg et ses eaux minérales, Erlenbach où l'on trouve la porte du Paradis à l'église Saint Michel, tous de beaux bourgs

Le Pilate et Victor Hugo

" Depuis cent ans, tout terrible qu'il est, le mont Pilate s'est couvert de pâturages. Ainsi ce n'est pas seulement une montagne formidable, c'est une énorme mamelle qui nourrit quatre mille vaches. Cela fait un orchestre de quatre mille clochettes que j'écoute en ce moment.

Voici l'histoire de ces vaches des Alpes. Une vache coûte quatre cents francs, s'afferme de soixante-dix à quatre-vingts francs par an, broute six ans dans les montagnes, fait six veaux ; puis, maigre, épaisse, exténuée quand elle a donné toute sa substance dans son lait, le vacher la cède au boucher ; elle passe le Saint Gothard, redescend les Alpes par le versant méridional, et devient bœuf dans la marmite suspecte des auberges d'Italie."

(Victor Hugo – *Voyages en Suisse* – Septembre 1939)

avec de vieilles demeures typiques de la région.

Nous arrivons à Spiez sur les bords du lac de Thoune, calme, bleu vert, scintillant sous le soleil. Il est connu des amateurs de voiles, loué par les poètes et contemplé par les peintres. Doux en apparence, il peut se fâcher et ses tempêtes sont terrifiantes. Sur la gauche du train, on domine la ravissante station de Faulensee, située dans une anse de la rive.

Interlaken : Avant de repartir pour la suite de notre voyage, arrêtons-nous un moment dans cette illustre station située, comme son nom l'indique, entre les lacs de Thoune et de Brienz, reliés par un canal. Histoire de se dégourdir les jambes, il vaut la peine de faire une promenade sympathique entre les deux gares, West et Ost, le long du " Höheweg ", la rue principale de la station avec ses boutiques de luxe, ses hôtels du temps passé remis au goût du jour, le casino et le fameux

Victoria Palace, probablement le plus beau de Suisse, dont le directeur déborde d'idées pour rendre sa maison toujours plus belle, plus attractive, plus accueillante. De là, le coup d'œil sur la Jungfrau mérite à lui seul le voyage.

Les terrifiantes chutes de Reichenbach

Nous reprenons un nouveau train. Il est du plus beau rouge et nos voitures sont toujours panoramiques. C'est la seule ligne des CFF qui soit à voie étroite et, sur certains tronçons, à crémaillère. Nous longeons le lac de Brienz aux reflets émeraude. Nous sommes dans la patrie des sculpteurs sur bois qui y ont fait école. Sur l'autre rive, on aperçoit le célèbre hôtel de Giessbach et ses cascades écumantes. Nous passons devant Ballenberg en nous promettant d'y revenir pour voir le Musée en plein air, une



Petit concours lecteurs : quel est ce lac ?

bien agréable façon de découvrir nos maisons suisses si différentes d'une région à l'autre. Voici Meiringen où Sherlock Holmes connut une fin tragique et provisoire dans sa lutte avec son ennemi de toujours, le professeur Moriarty qui le précipita dans le vide au plus profond des terrifiantes chutes de Reichenbach. Depuis, au cœur du village, les amis de Conan Doyle, lui on fait l'honneur d'un petit

musée et d'une statue.

De Meiringen, notre train repart en sens inverse pour attaquer sa première rampe à crémaillère. Il va ainsi s'élever de 566 m, traversant prairies et forêts abruptes pour arriver jusqu'au col du Brunig. Le panorama sur la vallée et les Alpes bernoises est spectaculaire.

(Suite en page 27)

L'histoire d'un train

Le premier train a circulé en décembre 1901 entre Montreux et les Avants. Le 6 juillet 1905, il atteint Zweisimmen où il retrouve la ligne à voie normale qui va sur Interlaken. La liaison entre la Riviera lémanique et l'Oberland bernois est ainsi réalisée.

Au lendemain de la Première Guerre mondiale, la Compagnie Internationale des Wagons Lits et des Grands Express Européens (CIWL), fleuron de la puissance économique franco-britannique se livrait une concurrence acharnée sur le réseau ferroviaire européen avec sa rivale allemande, la compagnie MITROPA.

Dès les années 20 en Suisse, la CIWL assura un service de luxe sur le réseau des CFF, mais la lutte d'influence avec MITROPA se déroula sur le réseau privé des lignes touristiques alpines. C'est ainsi que MITROPA introduisit un service de restauration sur les chemins de fer rhétiques avec de luxueuses voitures restaurants. La CIWL réagit par la création du légendaire " Golden Mountain Pullman Express " avec la collaboration du MOB. Quatre voitures Pullman n° 103 à 106 furent livrées à Montreux en 1931. Pour sa part, le MOB commanda deux locomotives articulées et fit réviser ses deux voitures salons n° 101 et 102 qui reçurent la livrée CIWL. La crise économique suivant le crash financier de Wall Street en 1929 entraîna la disparition subite de ce magnifique train qui n'exista véritablement qu'une seule saison en service régulier entre Montreux et Zweisimmen, en été 1931.

Propriété de la CIWL, les voitures Pullman n° 103 à 106 furent vendues en 1939 aux chemins de fer rhétiques. Le MOB conserva ses propres voitures salons n° 101 et 102. Cinquante ans après la disparition du Golden Mountain Pullman Express, l'attrait du public pour l'histoire de ce train de luxe incita le MOB à restaurer ces deux voitures salons. Elles reçurent à nouveau la livrée CIWL et le sigle légendaire aux deux lions d'or et font la joie de ceux qui peuvent voyager à leur bord lors de trajets



Des vignes à portée de rails.

LUCERNE

Le Gouvernement lucernois a rejeté les recours de cinq personnes originaires des Balkans dont les habitants d'Emmen avaient refusé la naturalisation au printemps 2000.

FRIBOURG

La police fribourgeoise innove. Pour la première fois, c'est une femme qui occupera le poste de porte-parole

de la police cantonale. Francine Zambano, une journaliste de 37 ans, entrera en fonction le 1^{er} juillet.



GENÈVE

Depuis le 1^{er} juin, chaque Genevois peut désormais choisir l'énergie électrique qu'il entend consommer. Quatre options sont proposées : diverses sources d'énergie dont les énergies non renouvelables, électricité 100 % hydraulique pour quelques

francs de plus par mois, de l'électricité produite à Genève pour un centime de plus le kWh, enfin les énergies renouvelables pour un surcoût de 7 centimes par kWh.

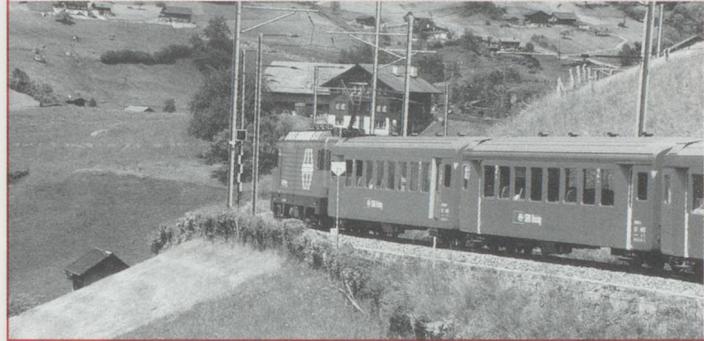
Le tourisme genevois a souffert des attentats du 11 septembre aux États-Unis. Alors que les huit premiers mois de l'année étaient à la hausse, le nombre des nuitées en 2001 a finalement été inférieur de 1,4 % par rapport à 2000.



NEUCHÂTEL

Gucci va gérer l'ensemble de ses activités montres de luxe depuis Neuchâtel, sous l'appellation Gucci Group Watches. Chaque division du groupe - Gucci, Boucheron, Yves-Saint-Laurent et Bédat - préservera le contrôle de son image de marque, mais le développement des produits, la fabrication, la vente et la distribution seront gérés par Gucci Group Watches.

Le « Golden Pass », un train magique (suite de la page 9)



Au Brunig, connu pour ses fêtes de lutte suisse qui appartiennent depuis la nuit des temps au folklore local avec le jet de pierre, le lancer de drapeaux et le cor des Alpes ou le büchel, instrument identique mais plus petit, nous sommes déjà dans le canton d'Obwald, au cœur de la Suisse primitive de 1291. Nous commençons la longue descente vers Lucerne, suivant

des cours d'eau limpide, traversant de grasses prairies et des champs fleuris, des forêts séculaires, des villages paisibles, longeant les jolis lacs de Lungern et de Sarnen. Et voilà déjà que se profile le lac des Quatre-Cantons. Alpnachstad, une gare réputée dans la planète entière, c'est d'ici que part le train du Pilate, le chemin de fer de montagne à crémaillère le plus spectaculaire de Suisse, le plus raide du monde. La ligne est impressionnante, vertigineuse, elle s'accroche littéralement à la paroi verticale.

Nous arrivons déjà au terme de notre voyage. Le temps a passé si vite. Nous sommes à Lucerne où il faudra se donner au moins quelques instants de détente avant de faire le chemin du retour, sans doute par des voies plus directes. On ne va pas à

Le train du chocolat

Notre MOB est gourmand. De juin à octobre, deux fois par semaine, il s'égare un peu de sa ligne habituelle et sort de ses voies pour emprunter celles du voisin en direction de Broc. Il sait bien que la fabrique de chocolat s'y trouve et que la dégustation vaut son pesant de... fondants.

Lucerne sans passer au moins sous le pont de bois reconstruit. Certes, les peintures ne sont plus aussi émouvantes que les originales qui avaient la patine du temps mais c'est toujours la même histoire qu'elles racontent. Comme l'a dit Victor Hugo : " Le passant lève les yeux et lit. Il est sorti pour une

affaire et il revient avec une idée ". Ne serait-elle pas celle de faire de vraies vacances, de prendre le temps de s'arrêter, d'aller à droite, à gauche pour goûter à cette Suisse si variée et qui, avec tout ce qu'elle offre, est peut-être bien plus grande qu'il n'y paraît.

MICHEL GOUMAZ

INFOSPLUS

Renseignements pratiques pour voyager en train sans soucis

Swiss Pass : Vous circulez librement et sans restriction pendant 4, 8, 15, 21 jours ou un mois sur tout le réseau de chemins de fer, d'autobus et de navigation de Swiss Travel System. Sont également inclus les tramways et autobus de 36 villes de Suisse ainsi que des réductions sur un grand nombre de chemins de fer de montagne et téléphériques.

Prix par personne : dès 240 SFR pour 4 jours en 2^e classe ou 204 SFR si deux personnes voyagent ensemble. 360 SFR, respectivement 306 SFR en 1^e classe.

Swiss Flexi Pass : Valable 1 mois, le Swiss Flexi Pass vous permet de choisir 3 à 9 journées durant lesquelles vous circulerez librement sur tout le réseau de Swiss Travel System. Mêmes réductions qu'avec le Swiss Pass.

Prix par personne pour 3 journées non consécutives de voyage : 230 SFR en 2^e classe ou 196 SFR si deux personnes voyagent ensemble.

Le parcours du "Golden Pass" est inclus dans ces deux abonnements. Attention, la réservation est obligatoire pour les trains panoramiques.

Renseignements et commandes : Dans les agences SNCF. Par Internet www.myswitzerland.com, ou Suisse Tourisme Tél. : 00.800.1002.0030 (Numéro gratuit)