

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 61 (1988)

Heft: 9: Höchste Spitze : von der Dufourkarte zur Landeskarte der Schweiz = de la carte Dufour à la Carte nationale = della Carta Dufour alla Carta nazionale della Svizzera = from the Dufour Map to the National Map

Rubrik: SVZ-Nachrichten = Informations de l'ONST

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: 15.03.2025

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

Auskunft über Schlauchbootfahrten erteilen: Rheinschlucht: Schlauchbootzentrum Flims-Laax, Chézère & Co., 7032 Laax-Murschetg. ☎ 086 3 41 41 oder 3 41 42. Auskunft auch über: Verkehrsverein Flims, ☎ 081 39 1022, Verkehrsverein Laax, ☎ 086 3 43 43.

Junge Rhone: Schlauchbootzentrum Obergoms, Vereinigte Verkehrsvereine Obergoms, 3985 Münster, ☎ 028 73 22 54.

Inn: Schlauchbootzentrum Engadin, Utoring Aparthotel Margun, 7513 Silvaplana-Surlej. ☎ 082 491 95.

Saane und Simme: Schlauchbootzentrum Gstaad-Saane, Chézère & Co., Verkehrsverein Saanen. ☎ 030 4 25 97.

vières de montagne. Mais pour s'initier à ce sport, comme aussi pour épargner un trop long trajet à nos photographes dispersés dans tout le pays, la Reuss était bien la rivière adéquate.

Les canots pneumatiques de Chézère & Co. n'ont rien de commun avec les canots de caoutchouc gonflables en vente dans les supermarchés. Au moment du départ, à Bremgarten, nos pilotes nous renseignèrent sur leurs particularités: contrairement aux canots pneumatiques ordinaires ceux-ci sont dotés d'une armature en fer qui les empêche de chavirer et ils possèdent un double fond et des côtés renforcés, de sorte que les chocs ne leur causent pas de dommages. Ils se composent de six chambres à air autonomes, dont trois sont déjà suffisantes pour maintenir le canot à flot.

Ces renseignements étaient, certes, des plus intéressants, mais nous étions impatientes d'en vérifier le bien-fondé sur l'eau. Le temps de mettre nos gilets de sauvetage et de prendre place à bord, et ce fut le départ en direction de Mellingen. La vraie aventure commença au bout de vingt minutes, lorsque notre pilote nous avertit que

Der neue Botschafter der Vereinigten Staaten von Amerika besuchte kurz vor seiner Abreise nach Bern das «Swiss Center» in New York. Botschafter Philip D. Winn (links im Bild) hier im Gespräch mit dem Leiter der SVZ-Vertretung in New York, Chris Zoebeli



nous allions traverser un rapide: «Pagayez, regardez droit devant vous», ordonne-t-elle. Le courant accéléré nous emporte, nous pagayons plus rapidement, la proue s'abaisse et une trombe d'eau s'engouffre dans le canot, mais déjà nous avons le rapide derrière nous. La sensation était si merveilleuse que nous amarrons le canot à un îlot et courons en arrière pour aller plonger dans la rivière en amont du rapide, que nous franchissons alors à la nage, une première fois avec nos gilets de sauvetage, puis sans gilet au risque d'avaloir de bonnes gorgées d'eau de la Reuss. Jusqu'à Mellingen la descente fut paisible. De temps à autre nous nous laissions tomber dans la

rivière pour le plaisir de revenir en nageant. Lucia Degonda put ainsi inaugurer sa caméra subaquatique, tandis que l'équipe de Roland Baumgartner, avec les photographes Markus Senn et Gerhard Poschung, animés de l'esprit des éclaireurs, s'exerçaient à une action de sauvetage en essayant de renverser le canot puis de le redresser. En trois heures nous avions atteint notre but. Nous avions fait peu de photos, mais nous étions aussi fourbus qu'après une journée entière de reportage. Pour une fois ce n'était pas le travail qui nous avait fatigués, mais le temps passé dans l'eau et sur l'eau, sous un soleil brûlant qui nous avait brunis et puissamment échauffés.

BERGAUSFLÜGE

LA HAUT SUR LA MONTAGNE

BERGAUSFLÜGE



Les transports publics du Chablais – histoire et aventure de voyage

Chemin de fer Bex–Villars–Bretaye (BVB)

Au début, il s'agissait de deux compagnies de chemins de fer distinctes, à savoir: Bex–Gryon–Villars–Chesières et Villars–Bretaye. L'établissement de ces chemins de fer de montagne est lié au développement de toute une région, s'étendant de Gryon à Chesières, en passant par Villars. A la fin du XIX^e siècle, il faut reconnaître que Gryon et Chesières étaient plus connues que Villars. La ligne mixte adhérence-crémaillère vit son premier train arriver à Villars le 13 juin 1901. Quant à la ligne à crémaillère Villars–Bretaye, le premier train régulier arriva à Bretaye-Bouquetins le 13 décembre 1913. La courte section Villars–Chesières fut défermée le 1^{er} décembre 1963, la circulation routière s'intensifiant.

Chemin de fer Aigle–Ollon–Monthey–Champéry (AOMC)

Comme pour le chemin de fer BVB, ce chemin de fer était formé, à ses débuts, de deux compagnies ayant chacune leur administration: une ligne à adhérence de plaine, Aigle–Ollon–Monthey, et une ligne adhérence et crémaillère, Monthey–Champéry–Morgins (la section Val d'Illeiez–Morgins n'a jamais été réalisée). A l'époque, Monthey

était situé sur la ligne dite du «Tonkin» St-Maurice–Bouveret et, de ce fait, se trouvait à l'écart de la ligne du Simplon. Pour se rendre à Lausanne, il fallait faire un détour par St-Maurice: c'est la raison pour laquelle une concession fut demandée à Berne, pour relier directement Monthey à Aigle. Dans la perspective de «Rail 2000», l'objectif principal est la prolongation de la voie sur environ 800 m à Champéry, jusqu'à la station de départ du nouveau téléphérique conduisant à la Croix de Culet, sur les hauteurs de Planachaux.

Chemin de fer Aigle–Leysin (AL)

Contrairement à d'autres chemins de fer de montagne, cette ligne n'a pas été réalisée dans un but touristique, mais pour desservir des établissements hospitaliers. Suite au rapide développement de la station climatique de Leysin, le transport des voyageurs par la longue route Aigle–Le Sépey–Leysin (17 km) donnait bien des soucis aux responsables des sanatoriums. Le premier train arriva à Leysin le 1^{er} novembre 1900. Tout de suite, ce nouveau mode de transport rencontra la faveur du public, et il fallut commander du matériel supplémentaire, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Une étude assez poussée