

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1937)

Heft: 6

Artikel: Floralties ...

Autor: P.B.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-778029>

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.](#)

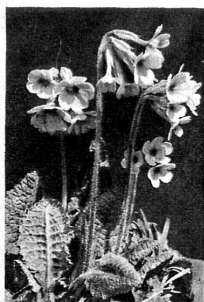
Download PDF: 11.05.2025

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



«Bonjour!» Fenêtre d'un chalet valaisan à Zermatt - «Guten Morgen!» Am Fenster eines Waliser Häuschens in Zermatt

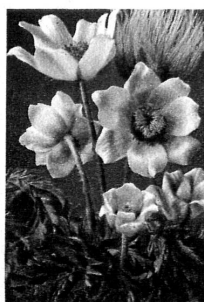
Floralies...



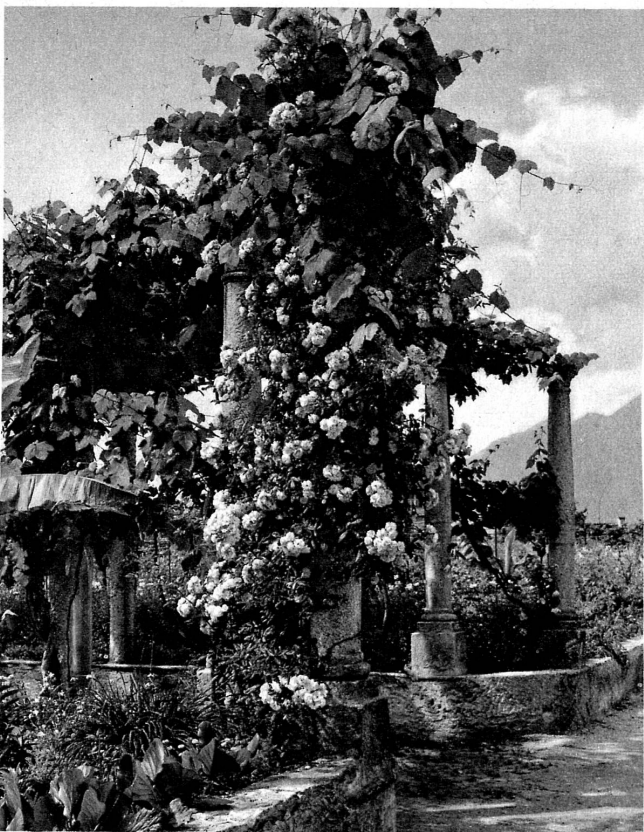
Primevères
Schlüsselblume



Edelweiss



Anémone des Alpes -
Alpen-Anemone



Dans un jardin d'Ascona - In einem Garten von Ascona

Entre mai et juin le métier de piéton n'est guère plaisant sur les routes du Pays de Vaud, car tout ce qui possède deux, trois ou quatre roues se met en mouvement dès que les narcisses commencent d'étoiler les monts de Vevey et Montreux. C'est à qui en rapportera le plus et le plus vite chez soi. Et le parfum puissant de ces bottes grisant les conducteurs, vous risquez à chaque pas d'être écrasé par un bolide fleuri. En juillet, ce sont les roses des Alpes qu'on ramène par ballots, par buissons entiers, pendus aux selles, entassés dans les side-cars, ou débordant des voitures. Il entre de la frénésie dans cet amour des fleurs. Et l'explication n'est pas longue à trouver. Vous n'avez qu'à prendre les chemins de la montagne à l'entrée du printemps, vous verrez que c'est la Grande Jardinière elle-même qui donne l'exemple de la folie florale. L'impétuosité des printemps alpins, on a beau s'en être étonné trente fois, à chaque printemps vous l'éprouvez comme un miracle inconnu. Chaque fois cela dépasse l'attente. Il y a là quelque chose qui rompt la règle naturelle des germinations et de la poussée des plantes, un coup de baguette comme il s'en donna pendant les fameux sept jours de la Création. Une voix ordonnait dans les nuages: « Que les violettes soient! » et les continents, instantanément, se couvraient de violettes. Un coup de föhn qui passe, qui vous lèche un coin de neige, et l'heure d'après vous y trouvez un millier de crocus blancs. A l'orée des bois la vieille herbe est encore un vilain paillason trempé que tout le sous-bois est ocellé déjà d'hépatiques roses, bleues, mauves. Nous sommes montés à Pentecôte pour assister à l'ouverture solennelle de la route du Simplon. Les Valaisans, souffrant d'être trop longtemps séparés de leurs amis de Domo et de Stresa, avaient décidé cette année d'ouvrir de force la route de Napoléon. Un chasse-neige Peter, taillant jour et nuit dans une épaisseur de cinq à six mètres de neige dure, y avait creusé un joli corridor de la largeur d'une voiture, par lequel on n'apercevait qu'un étroit plafond bleu. La dernière heure, vingt-cinq voitures piétinaient déjà derrière le chasse-neige pendant qu'il grignotait les derniers mètres du mur blanc. Curieuse vision que ce désert de neiges infinies que déchirait lentement une colonne de machines. Mais le plus surprenant, c'était sur les bords de l'étendue désolée, de voir le Semeur de fleurs à l'ouvrage, montant à contre-sens à l'assaut du névé, plantant sa fine barbe de gazon pailletée de crocus dans le barbotement de la fonte, pour chaque poignée de neige fondue installant une fleur. Vos roues d'arrière appartenaient encore à l'hiver que votre avant-train roulait déjà en plein printemps. Ce sont les printemps alpins et leurs fureurs florales, sans doute, qui excitent chez les Suisses la passion des fleurs. Jadis, ils auraient élevé aux carrefours des oratoires à la déesse Flore. Aujourd'hui, ils lui dressent des autels aux fenêtres de leurs chalets. Opulents œillets soufrés de la Rhétie, rampes de géraniums écarlates de l'Emmental, décors composés, fuchsias, pétunias, géraniums-lierre, des fenêtres du Val d'Illiez, il n'est ni paysan trop riche, ni paysan trop pauvre, pour se passer de son pavois domestique. D'une porte à l'autre du pays, sans distinction de race ou de langue, cette coutume règne avec la force d'une dévotion. Et plus vous montez, plus elle s'affirme. Car il ne s'agit point là d'une coquetterie bourgeoise remontée de la ville. Au contraire, le culte de la fleur est descendu de la montagne à la cité. La fameuse horloge en fleurs d'Interlaken devant laquelle William Le Queux

s'extasiait naguère, chef-d'œuvre de l'art hôtelier imité des jardins princiers, n'y est pour rien, ni les parterres des palaces où l'on traçait avec des plantes grasses le monogramme des familles régnantes. Ici, la fleur servait de matériel à dessin. Aujourd'hui, c'est la fleur qu'on fête pour elle-même. Et tout est bon pour lui servir de jardinières: lampadaires, fontaines, édicules, fenêtres et balcons. Tout juste si les agents de la circulation n'ont pas une rose au casque et ne vous donnent pas la route avec un bouquet à la main. Car les administrations, au risque d'écorner leur réputation de personnes sérieuses, se sont piquées au jeu, et fleurissent à l'envi routes, rails, écoles, ministères, tout, jusqu'aux prisons. Finalement, entre les champs fleuris par la Nature, et ces villes, hameaux, bourgs et cités fleuris par l'habitant, tout célèbre le règne de la fleur, et, tant qu'il y en a, la Suisse entière se colore et s'embaume de floralies perpétuelles.

P. B.

Elektrifizierung im Berner Jura

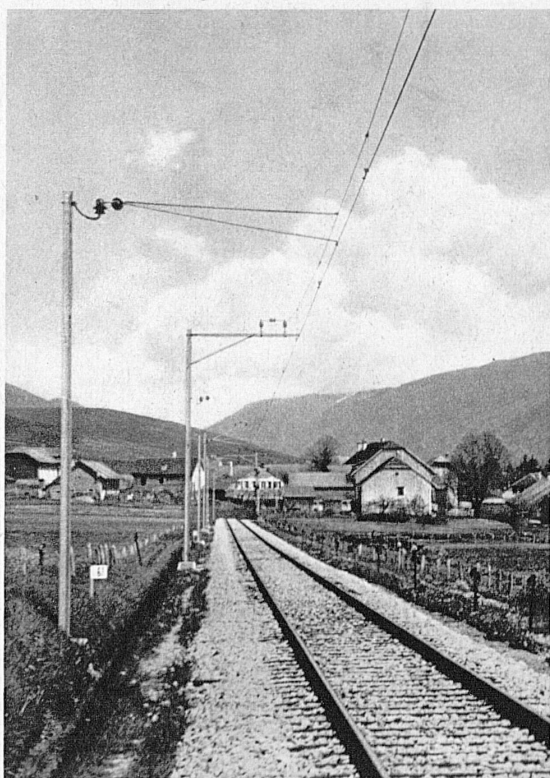
In aller Stille haben die Bundesbahnen ihrem elektrifizierten Netz eine weitere Strecke, Sonceboz—Moutier, angefügt. Die Zeiten sind heute nicht dazu angetan, Feste zu feiern, besonders nicht in einer Gegend, die wie das Dachsfieldertal mit seiner einst blühenden Uhrenindustrie so schwer unter der Arbeitslosigkeit zu leiden hatte und zum Teil auch noch heute darunter leidet. Man hat daher von dem Ereignis, für die dortige Bevölkerung eine freudige, längst ersehnte Begebenheit, nicht viel gehört. Allerdings handelt es sich nicht um die Einführung des elektrischen Betriebes auf einer sehr wichtigen, stark befahrenen Strecke. Sie war es einmal, als der Grenchenbergstunnel noch nicht bestand und der gesamte Bahnverkehr von Basel und Delle her über Biel und umgekehrt der Strecke über Delsberg—Sonceboz folgte. Seit dem Bestehen der Abkürzung Moutier—Lengnau hat die Strecke Moutier—Sonceboz an Bedeutung etwas verloren. Sie ist aber nicht zur blossen Lokallinie herabgesunken, denn sie bildet ein Teilstück des die Grenzstadt Basel mit der Uhrenmetropole La Chaux-de-Fonds verbindenden wichtigen Eisenbahnstranges. Die Elektrifizierung hat der Bevölkerung des oberrn Birstales namentlich auch einige schon lange gewünschte Fahrplanverbesserungen gebracht. Leider können wegen des Erdrutsches in der Schlucht von Court die Züge noch für längere Zeit nicht durchgehend von Sonceboz nach Delsberg fahren. Sie verkehren bis auf weiteres bis Court einerseits und bis Moutier anderseits. Ein Postautobus verbindet die beiden voneinander abgeschnittenen Eisenbahnpunkte.

Das gesamte elektrifizierte Netz der Bundesbahnen weist heute 2124 km auf, die 74 % des Gesamtnetzes ausmachen. Im Jahre 1936 hat unsere Staatsbahn auf ihren elektrisch betriebenen Linien 85 % aller Zugkilometer und 92 % aller Bruttotonnenkilometer geleistet. Der elektrische Betrieb und der noch bestehende Dampfbetrieb kosten jährlich rund 10½ Millionen Franken weniger als ein Dampfbetrieb, wie er etwa heute ohne die Elektrifizierung bestünde. Abgesehen von den finanziellen Vorteilen und der Unabhängigkeit vom Auslande für die Beschaffung von teurem Betriebsstoff bietet die elektrische Traktion noch eine ganze Reihe praktischer und ideeller, rechnerisch nicht erfassbarer Vorteile. Sie hat uns u. a. auch den so stark begehrten, ausserordentlich populär gewordenen Roten Pfeil gebracht, der fast tagtäglich frohe Gesellschaften im Land herumführt. Im Herbst wird sich ihm ein neuer Schienenrenner, der mit grosser Spannung erwartete rote Schnelltriebzug beigesellen.

rn.



Typische Juralandschaft



Phot.: Gyger, Meerkämper

Bahnstrecke bei Malleray