

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1949)

Heft: 1

Rubrik: La course du mois = Die Skitour des Monats

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: 12.01.2026

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

LA COURSE DU MOIS DIE SKITOUR DES MONATS

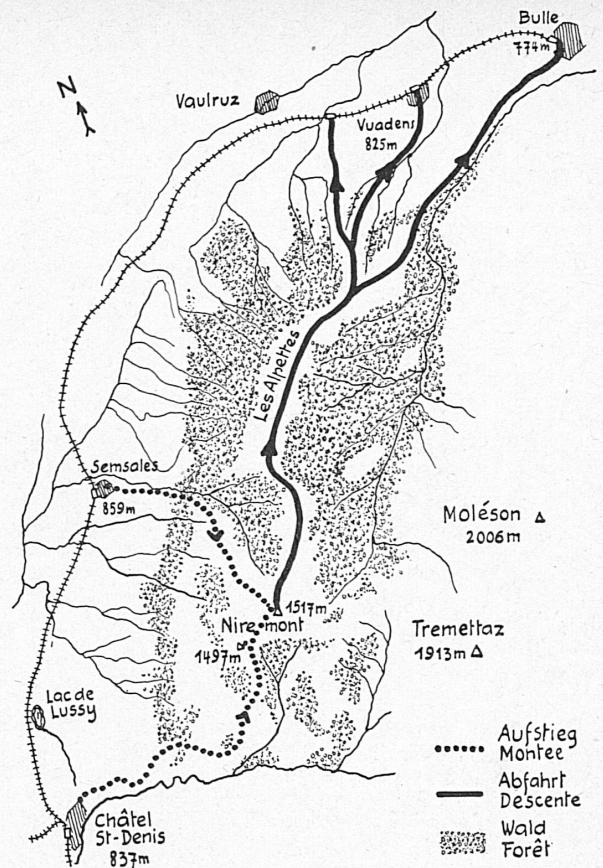
**Châtel-St-Denis (ou/oder Semsales)—Niremont (1517 m.)—
Les Alpettes—Vuadens (ou/oder Les Colombettes ou/oder
Bulle)**

La Gruyère n'est pas seulement connue pour ses costumes originaux et ses vieilles traditions, mais aussi pour les extraordinaires possibilités de courses qu'elle offre aux skieurs. Ses pâturages mollement inclinés, ses forêts clairsemées et surtout le merveilleux coup d'œil qu'on y trouve sur les étendues bleues du plateau ont assuré aux hauteurs qui entourent le Moléson la sympathie de milliers de touristes.

Depuis que les remonte-pentes des Paccots et du Pralet près de Châtel-St-Denis et de la Schiaz au sud de Bulle, attirent une foule de skieurs, la longue descente pleine d'imprévus qui part du Niremont et s'en va vers le nord par les Alpettes et les Portes est devenue encore plus belle. Nous suivons tout d'abord la petite route qui quitte Châtel-St-Denis par le Bourg, au nord de la Veveyse, et suit le flanc de la montagne. Aux chalets de la Frasse nous obliquons à gauche et gravissons la pente, d'abord assez douce puis de plus en plus raide, entre les forêts, jusqu'au premier sommet du Niremont, dont les pentes ouest sont vivement inclinées, mais qui se prolongent vers le nord et l'est en un plateau onduleux, constituant un excellent terrain d'exercice.

En partant de Semsales, nous suivons le ruisseau puis le chemin qui monte à la petite chapelle de Notre-Dame à l'extrémité nord du pâturage. Il vaut alors la peine de faire le petit détour jusqu'au sommet sud du Niremont. De là, la vue est particulièrement étendue et impressionnante. On plonge sur Châtel-St-Denis et sur de nombreux villages et hameaux du pays des collines. De l'autre côté on est si près du Moléson et de Teysachaux, qu'on en distingue chaque détail. Au soleil de l'hiver, c'est un paysage grandiose.

Par un jour de beau ciel bleu, on n'a pas envie de quitter les hauteurs. C'est pourquoi notre route ne s'écarte pas de la ligne de crête et nous conduit par de légers vallonements, puis en plongée ou en slalom, à travers une forêt très ouverte, vers la selle des Alpettes, d'où part déjà une belle descente vers Semsales. Mais nous préférons monter une centaine de mètres, jusqu'au sommet des Alpettes, où la vue est de nouveau magnifique. A nos pieds s'étend la plaine où les eaux doivent se décider entre la Sionge, qui mène à la Sarine, et la Broye, qui coule d'abord vers le sud avant de baigner une des plus belles contrées du pays de Vaud. Devant nous, tout en bas, se dresse la silhouette marquante du château de Bulle entre les toits couverts de neige. Et le regard atteint même les tours de Romont, perdues dans le bleu de l'horizon. Maintenant commence la plus belle partie de la descente. Nous nous tenons constamment sur la crête, qui est large et confortable, ou sur les pentes voisines et nous finissons par arriver aux chalets des Portes. Là nous déciderons si nous voulons suivre la longue piste qui conduit à Bulle sur la rive gauche de la Trême, l'itinéraire moyen qui conduit à la station de Vuadens (et pour cela nous franchirons le ruisseau à environ 150 mètres au-dessous des Portes) où la descente ouest par les pentes qui s'ouvrent largement vers la station des Colombettes. S'il nous reste du temps, nous pourrions d'ailleurs refaire une partie de cette descente, grâce au funi-luge qui est installé sur la descente des Portes.

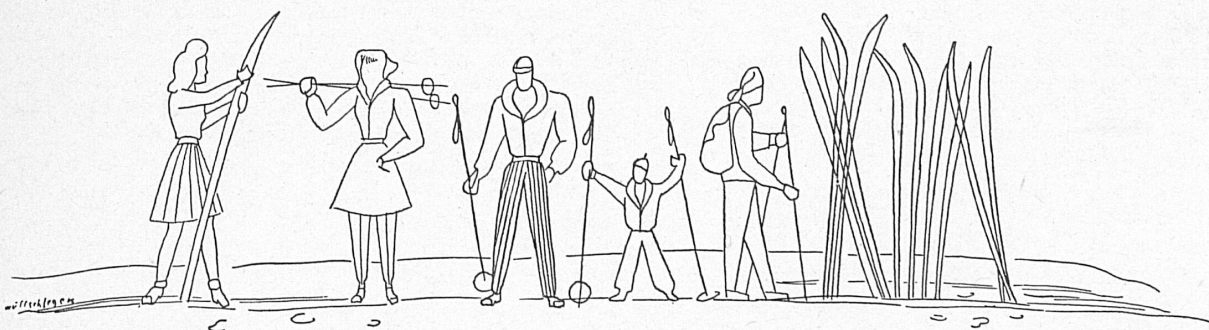


Toute la course et ses variantes peut être faite par des skieurs moyens. L'état de la neige sur la chaîne du Niremont est généralement beaucoup plus favorable qu'on ne le soupçonne depuis la vallée, probablement en raison de la position avancée de cette chaîne. Et comme notre itinéraire s'étire presque entièrement vers le nord, on y trouve de la belle neige poudreuse non seulement en janvier, mais aussi souvent tard dans la saison. C'est pourquoi cet itinéraire « le plus occidental de la Gruyère » peut être chaudement recommandé.

Temps (pour skieurs moyens) : Châtel-St-Denis—sommet sud du Niremont: 2—2 heures et demie. Montée Semsales—sommet principal du Niremont: 2 heures. Descente Niremont—Les Alpettes: 30 min. Les Alpettes—Les Portes: 40 min. Les Portes—Bulle: 50 min. Les Portes—Vuadens ou Les Colombettes: 40 min.

*

Das Greyerzerland ist nicht nur um seiner alten Bräuche und originellen Trachten willen beliebt, sondern auch für außerordentlich lohnende Skitouren weitem bekannt geworden. Die weichgewellten Weidegebiete, die lockern Wälder und nicht zuletzt der wundervolle Blick in die Bläue des Mittellandes haben den Höhenzügen um den Moléson die Sympathie von Tausenden geschenkt. Seit die Skilifts von Les Paccots hinter Châtel und von La Schiaz südlich von Bulle die großen Massen locken, ist die lange und abwechslungsreiche Abfahrt von der Höhe des Niremont über Les Alpettes und Les Portes nach Norden noch schöner geworden. Wir



Zeichnung von / Dessin de
Hans Wullschlegler.

folgen zunächst dem Sträßchen, das sich von Châtel-Bourg nördlich der Veveyse über die Flanke zieht. Beim Weiler La Frasse biegen wir ab und spuren zuerst sanft, dann nach und nach steiler zwischen Matten und lockerem Wald gegen den Vorgipfel des Niremont empor, der gegen Westen jäh abstürzt, nach Norden und Osten aber in ein welliges Plateau ausschwingt, das glänzende Übungshänge schafft.

Auch wenn wir von Semsales dem Bach und dann dem Weg nach Praz-Roud entlang aufsteigen sollten, lohnt sich der Abstecher zum südwestlichen Vorgipfel des Niremont unbedingt: Von hier ist die Sicht überraschend weit und eindrucksvoll, der Tiefblick auf Châtel und zu den weiterstreuten Weilern und Höfen des Hügellandes unter uns beglückend schön. Vom Hauptpunkt des Niremont aus sind wir den Burgen des Moléson und Tremettaz so nah, daß wir die Gwächten an den Gräten unterscheiden können. Wie hochalpin mutet uns dieses Bild an in seinem Wintersonnenglanz!

Der Tag ist dazu angetan, daß wir die Höhe nicht verlassen möchten. Unsere Skiroute hält sich denn auch beständig an den Kamm, führt jetzt in sachtem Lauf über die Mulden, dann im Schuß oder in spielender Schwungfolge durch den lichten Wald in den Sattel hinab, von welchem eine weitere Spur direkt nach Semsales hinabgeleiten würde. Wir aber steigen lieber ein kurzes Stück an, zur Kuppe von Les Alpettes empor. Tief unter uns im Tal ist jene Stelle, wo sich das Wasser entscheiden muß, ob es nach rechts der Saane zu oder nach links in den Quellbach der Broye tröpfeln soll. Und

weit dort drüben steigen die Türme von Romont aus dem blauen Duft, während vor uns, weit, weit da drunten, das Schloß von Bulle seine markante Silhouette aus den verschneiten Dächern hebt.

Und jetzt beginnt der schönste Teil der heutigen Abfahrt: Ständig halten wir uns mehr oder weniger an den Kamm, gelangen in die pulverigen Schattenhänge und zu den Hütten von Les Portes hinunter, wo wir uns entscheiden müssen, ob wir die lange, flüssige Fahrt gegen Bulle hinab über die Hänge links der Trême, die mittlere Route zu der Station Vuadens oder — indem wir etwa 150 m unterhalb Les Portes den Bach überschreiten — die westlichste Abfahrt über eine prächtig breite Schwunghalde zur Haltestelle von Les Colombettes wählen wollen.

Die ganze Tour samt den drei Schlußvarianten ist durchaus auch für mittlere Fahrer geeignet. Es mag in der vorgeschobenen Position der Niremont-Kette begründet sein, daß die Schneeverhältnisse meist weit günstiger sind, als sich vom Tale aus ahnen läßt. Und da die heutige Fahrt sozusagen in ihrer ganzen Ausdehnung gegen Norden führt, trifft man nicht nur im Januar, sondern auch später in der Skisaison noch Pulverschnee an. So darf diese «westlichste Skitour des Greyerzerlandes» denn warm empfohlen werden.

Zeiten: Aufstieg Châtel-St-Denis—Niremont-Vorgipfel: 2—2½ Std.; Aufstieg Semsales—Niremont-Hauptgipfel: 2 Std.; Abfahrt Niremont—Les Alpettes: ½ Std.; Les Alpettes—Les Portes: 40 Min.; Les Portes—Bulle: 50 Min.; Les Portes—Vuadens oder Les Colombettes: 40 Min. (Zeiten für mittlere Fahrer).

yz

DIE SZV IM DIENSTE DES SCHWEIZERISCHEN FREMDENVERKEHRS

Rückblick auf zwei Verkehrstagen

Der Verein «Verkehrshaus der Schweiz» und das Seminar für Fremdenverkehr an der Handelshochschule St. Gallen organisierten letzten Herbst — die eine in Zürich im Oktober, die andere in St. Gallen im November — zwei Veranstaltungen, die neben den interessanten Vorträgen und Aussprachen, die sie boten, zahlreichen Verkehrs- und Fremdenverkehrsfachleuten Gelegenheit zur Zusammenkunft und zum Gedankenaustausch gaben. War die in Zürich abgehaltene Verkehrstagung mehr auf die großen Linien der Verkehrspolitik ausgerichtet — kamen an ihr doch prominente in- und ausländische Vertreter aller Verkehrszweige, der Bahnen wie der Schifffahrt, des Luftverkehrs wie der Nachrichtenübermittlung, des Straßenverkehrs wie des Tourismus zum Wort — so widmete sich der als «Fachkurs» bezeichnete St. Galler Anlaß einem ganz bestimmten Gegenstand, nämlich der «Werbung für den öffentlichen Personenverkehr». Beide Veranstaltungen vermochten aber, jede auf ihre Art, die Hörer zu fesseln und bedeutsame aktuelle Probleme aus dem weltumspannenden Gebiet des Verkehrswesens in den Blickkreis und das Feld der Diskussion zu rücken.

Was die dem Fremdenverkehr gewidmeten Referate anbelangt, die wir hier besonders hervorheben möchten, sprach in Zürich der Leiter der Schweiz. Zentrale für Verkehrsförderung, Direktor S. Bittel, über die Aussichten des schweizerischen Fremdenverkehrs im Rahmen der europäischen und überseeischen Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung. Nach einer Darstellung der Bedeutung der verschiedenen Verkehrsmittel im In- und Ausland für den schweizerischen Tourismus und nach einem Hinweis auf die Devisenrestriktionen, die wohl das größte Hindernis für eine wirklich freie Entwicklung des internationalen und interkontinentalen Fremdenverkehrs bilden, kam er zu folgendem Schluß:

Die allgemeine Geldentwertung hat für unser touristisches Gewerbe zur Folge, daß seine Rentabilität trotz der an sich beachtenswerten Frequenzziffer von über 23 Millionen Übernachtungen im Jahre 1947 keineswegs gesichert ist. Die Hotelpreise durften seit 1939 nur um maximal 30% nach Anweisung der Preiskontrolle erhöht werden, die Kosten der Hotellerie für Lebensmittelbeschaffung, Löhne, Heizung und Materialien für Erneuerungen usw. schnellten jedoch um 70 bis über 100% in die Höhe. Andererseits ist zu bedenken, daß die Bettenausnutzung im Jahresdurchschnitt in den touristischen Regionen, wie Graubünden, Berner Oberland und

Zentralschweiz, nur zwischen 35 und 43% schwankt, was als durchaus ungenügend für eine angemessene Rentabilität zu bezeichnen ist.

Diese Notlage kann einzig und allein durch eine vermehrte Frequenz, d. h. durch mindestens 3 Millionen zusätzliche Übernachtungen pro Jahr erfolgreich behoben werden. Der Weg hierzu führt aber nur über eine wesentlich wirksamere Werbung, deren finanzielle Mittel heute absolut ungenügend sind. Im Vordergrund steht die Intensivierung der Werbung in den Vereinigten Staaten, wo wir nicht nur eine reisewillige Kundschaft gewinnen können, sondern wo auch keine Devisenbeschränkungen im Wege stehen. Auch sollte der dort durch die Urlauberaktion geschaffene «good will» gegenüber der Schweiz viel besser ausgeschöpft werden, was aber nur durch eine schlagkräftige Propaganda möglich ist. Im Hinblick auf die gewaltige volkswirtschaftliche Bedeutung des Tourismus für die Schweiz ist ja der Staat erster Nutznießer des Fremdenverkehrs, hilft dieser doch in ganz respektabler Weise das Defizit der Handelsbilanz zu mildern. Aber auch aus der Privatwirtschaft müssen der touristischen Werbung vermehrte Mittel zufließen, ist doch ein befriedigter Feriengast der beste Propagandist schweizerischer Arbeit und schweizerischen Fleißes in fernen Ländern. Nur durch einen vermehrten Zusammenschluß aller privaten Interessenten kann eine rationelle und wirksame Werbung aufgebaut werden, die dem Wohle des ganzen Landes dient.

In seinem in St. Gallen gehaltenen Referat über die Arten und Methoden der Werbung für den öffentlichen Personenverkehr hob Dr. W. Dollfus, Sektionschef bei der SZV, zunächst die Unterschiede zwischen der passiven und aktiven Werbemethode hervor. — Die passive Methode stand bis in das erste Jahrzehnt des gegenwärtigen Jahrhunderts für die Schweizer Fremdenverkehrswerbung und damit auch die Werbung für den Personenverkehr der öffentlichen Transportanstalten weitaus an erster Stelle: die landschaftlichen Schönheiten, die Güte des Höhenklimas und der Heilbäder, Sitten und Gebräuche wirkten anziehend auf fremde Persönlichkeiten und veranlaßten sie, die Schweiz zu besuchen. Die aktive Werbung setzte dann ein, als diese Reisenden ihre Eindrücke durch Wort und Schrift einer breiteren Öffentlichkeit im In- und Ausland zur Kenntnis brachten.

Bei der Wahl der Methoden und Arten der aktiven Werbung, welche die anwesenden Verkehrsfachleute natürlich am direktesten betraf, hat man sich nun die Frage vorzulegen, ob man für den «Muß»-