

à toute vapeur

À TOUTE VAPEUR
FULL STEAM AHEAD
MIT VOLLDAMPF VORAUSS

N°11



ABVL
ASSOCIATION
DES AMIS DES BATEAUX
À VAPEUR DU LÉMAN

CGN ⚓

Ce magazine vous est gracieusement offert par l'ABVL et la CGN

UNE EXPÉRIENCE UNIQUE
GRÂCE À LA RÉALITÉ AUGMENTÉE!
TÉLÉCHARGEZ L'APPLICATION, PAGE 4

A UNIQUE EXPERIENCE
THANKS TO AUGMENTED REALITY!
DOWNLOAD THE APPLICATION, PAGE 4

EIN EINZIGARTIGES ERLEBNIS
DANK ERWEITERTER REALITÄT!
LADEN SIE DIE APP HERUNTER, SEITE 4

Visitez la
RIVIERA

Sans toucher

TERRE

RIVIERA
TOUR

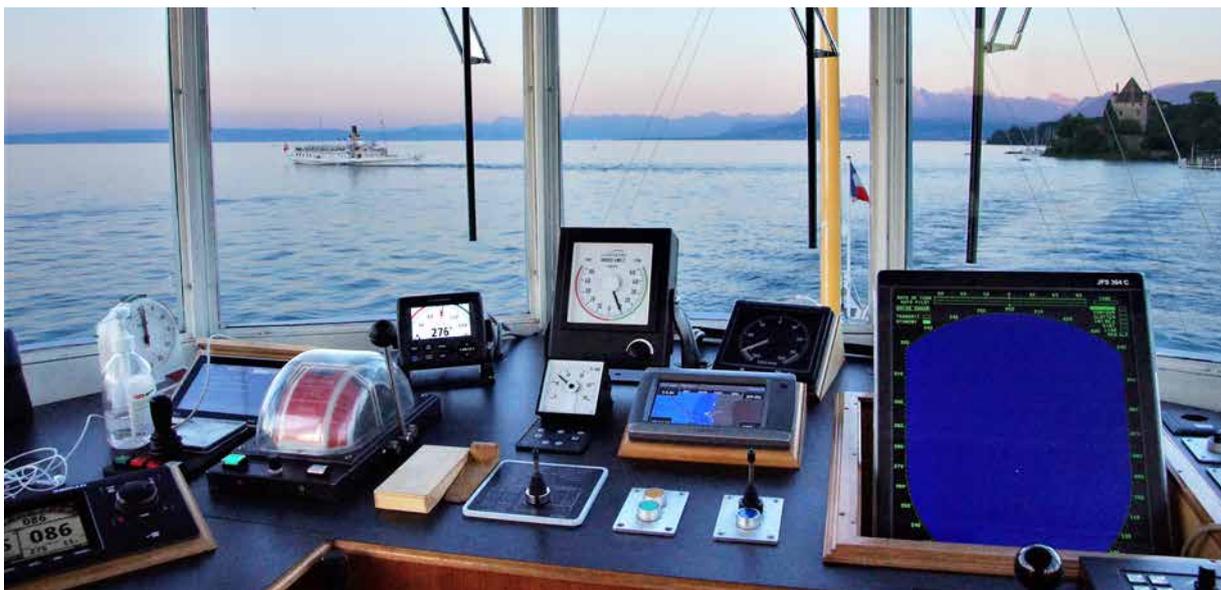
DÈS

36.-



RÉSERVATIONS SUR CGN.CH

CGN 



En avant toute!

Chères lectrices,
chers lecteurs,

Les années passent mais ne se ressemblent pas... On peut dire que 2020 a bouleversé de nombreuses certitudes et habitudes. Nous avons dû apprivoiser une pandémie que nous n'aurions jamais imaginée, ou tout du moins « apprendre à vivre avec ». Nous retrouverons certainement un peu de normalité au fil de cette année 2021 et c'est dans un état d'esprit optimiste et résolument tourné vers de meilleures perspectives que cette nouvelle édition de votre magazine a été pensée! Elle se veut novatrice et interactive avec l'introduction de la technologie de la réalité augmentée (RA), qui permet d'intégrer des éléments virtuels en 3D en temps réel. Moins de pages papier, mais un contenu très fourni vous est proposé en complément en version numérique.

Si cette 11^e édition fait toujours la part belle à la flotte Belle Époque, vous y trouverez aussi les dernières informations sur la CGN et sur son nouveau partenaire de restauration *Café Léman*, ainsi qu'un tour en bateau des lieux habités par les nombreuses célébrités qui ont succombé aux charmes de la région lémanique.

Bon vent et belle navigation à travers ces pages!



Evelyn Chevallaz Belotti

Rédactrice en chef
Responsable Communication de l'ABVL
Editor-in-Chief
Head of Communication at the ABVL
Chefredaktorin, Leiterin Kommunikation
und Administration der ABVL

Full steam ahead!

Dear readers,

The years go by and times change... It is fair to say that 2020 disrupted our habits and shook a number of certainties to the core. We had to fight, or at least "learn to live with", a pandemic that took us entirely by surprise. Life will surely begin returning to normal during the course of 2021 and it is in this optimistic frame of mind, turned resolutely towards a happier outlook, that this new edition of your magazine has been produced! It is innovative and interactive, with the introduction of augmented reality technology (AR) enabling us to incorporate virtual 3D elements in real time. There may be fewer printed pages, but additional comprehensive content is provided in digital format.

While this 11th edition pays homage, as always, to the Belle Époque fleet, you will also find the latest news concerning the CGN and its new catering partner, *Café Léman*, and also a boat trip to the homes of numerous celebrities who have fallen under the charm of the region surrounding the lake.

We wish you fair winds and happy sailing through the following pages!

Mit Volldampf voraus!

Liebe Leserinnen,
liebe Leser,

Die Jahre folgen sich aber könnten nicht verschieden sein und man kann sicher sagen, dass 2020 viele Gewohn- und Gewissheiten in Frage gestellt hat. Wir haben lernen müssen mit einer Pandemie umzugehen, die Niemand auch nur im Entferntesten erahnen konnte. Nun dürfen wir nun doch hoffen, im Jahr 2021 zu einer gewissen Normalität zurückzukehren und in diesem Sinn wurde auch unser Magazin gedacht. Als Neuheit ist es zum Teil interaktiv lesbar mit 3D-Präsentationen auf Abruf. Etwas weniger Papier aber dafür digitale Ergänzung.

Obwohl in dieser 11. Ausgabe die prächtige Belle Époque - Flotte natürlich wie gewohnt im Mittelpunkt steht, so finden Sie darin auch viele andere Informationen der CGN und insbesondere auch eine Präsentation deren neuen Partners für die Bordverpflegung *Café Léman*, und auch der Vorbeifahrt des Schiffs die Wohnorte berühmter vergangener Persönlichkeiten, die dem Charme der Genferseeregion damals erlagen und sich hier niederliessen.

Leinen los und navigieren Sie nun frohgemut durch unser Magazin!



La CGN se rénove pour son 150^e anniversaire!

 Avec la pandémie, nous venons de traverser une année difficile. Grâce à la mobilisation exemplaire de ses collaborateurs, à la fidélité de ses clients et du soutien de ses actionnaires, la CGN s'en sort heureusement relativement indemne. Si elle en avait déjà vu d'autres, comme l'absence ou presque de navigation pendant les deux Guerres mondiales, elle s'est toujours tournée à la suite résolument vers l'avenir. À l'aube de son 150^e anniversaire, un programme d'investissement sans précédent est aujourd'hui déployé!

Quand on évoque la CGN, on pense surtout à sa flotte prestigieuse et unique au monde des huit unités Belle Époque à roues à aubes classées monument historique, ainsi qu'à sa mission de transport public, essentiel et respectueux de l'environnement, entre les rives suisses et françaises. Mission assurée par sa flotte «bleue», qui verra l'arrivée de deux bateaux «NaviExpress» ultramodernes et à haute capacité de 700 places fin 2022. Conçus par Shiptec, filiale de la compagnie de navigation lucernoise SGV, leur assemblage débute dans notre chantier à Lausanne en juin et durera un peu plus de deux ans.

Nos navires Belle Époque vous permettent de vous immerger dans l'art de vivre du Léman avec un dépaysement, une douceur de vivre et des expériences culinaires exceptionnelles, préparées par notre nouveau partenaire *Café Léman*. Vous y serez accueillis dans le Haut-Lac à bord de *La Suisse*, de *l'Italie* et du *Montreux*, qui assure le soir en plus la croisière gastronomique du Beau-Rivage Palace entre Lausanne et Yvoire. Dans le Petit- et le Grand Lac, découvrez le charme des croisières du *Savoie*, du *Vevey* et du *Simplon*.

Le *Rhône* quant à lui se trouve encore en travaux jusqu'en novembre. Entièrement rénové, il fera la fierté de la CGN en toutes saisons. *L'Helvétie* enfin est en attente de connaître l'échéancier de sa restauration complète.

Trouvez l'histoire, les caractéristiques et l'engagement détaillé de chaque bateau Belle Époque dès la page 12. Mais ne manquez pour autant pas une croisière à bord du *Lausanne*, notre «paquebot» avec ses trois ponts et son «sun deck», engagé sur la plus longue croisière entre Lausanne et Genève, puis en ajoutant encore un Vevey-Montreux retour.

Larguez les amarres et découvrez ce que nous souhaitons vous proposer en 2021!

The CGN is getting a face-lift for its 150th anniversary!

 With the ongoing pandemic, 2020 proved to be a very difficult year. Thanks to the exemplary dedication of its staff, the loyalty of its customers and the support of its stakeholders, the CGN has come through it all relatively unscathed. While it has survived previous crises, such as the almost total standstill of its operations during the two world wars, it has always remained resolutely focused on the future. With its 150th anniversary approaching, an unprecedented investment programme is currently under way!

When we think of the CGN, the first thing that springs to mind is its prestigious fleet of eight Belle Époque paddle steamers, unique the world over and classified as a historical monument, as well as its essential role as an environmentally-friendly provider of public transport between the French and Swiss shores of the lake. And this mission is accomplished by the "blue" fleet, which will be joined by two ultra-modern "NaviExpress" boats with a huge capacity of 700 places by the end of 2022. Designed by Shiptec, a subsidiary of the Lucerne-based shipping company SGV, the assembly of these vessels will begin at our Lausanne site in June and will last a little more than two years.

Our Belle Époque boats plunge you into the art of living on the shores of Lake Geneva offering a change of scenery, a gentle lifestyle and exceptional culinary experiences served up by our new partner, *Café Léman*. On the Haut-Lac, you will be welcomed aboard *La Suisse*, the *Italie* and the *Montreux*, which also operates the Beau-Rivage Palace gourmet cruise between Lausanne and Yvoire. On the Grand Lac and Petit-Lac, discover all the charms of a cruise aboard the *Savoie*, the *Vevey* and the *Simplon*.

The *Rhône* is currently undergoing refurbishment until November. Once it has been fully renovated, it will be the pride of the CGN all year round. Finally, the *Helvétie* is waiting to learn the timetable for its own full refurbishment.

Discover the history, characteristics and detailed service of each Belle Époque boat from page 12 onwards. But don't miss the chance for a cruise aboard the *Lausanne*, our "liner" with its three decks plus a sun deck, operating on the longest cruise route between Lausanne and Geneva and calling at Vevey-Montreux on the return leg.

So weigh anchor and discover what we hope to offer you in 2021!

Die CGN erneuert sich für ihr 150 Jahre - Jubiläum!

 Mit der Pandemie haben wir ein schwieriges Jahr hinter uns. Dank dem vorbildlichem Einsatz unserer Mitarbeiter, der Treue unserer Kunden und der Unterstützung unserer Aktionäre kommt die CGN aber relativ glimpflich davon. Während den beiden Weltkriegen hatte sie bereits ähnliche Situationen erlebt, doch stets hat sie danach wieder resolut in die Zukunft geschaut. Heute, kurz vor ihrem 150 Jahre Jubiläum, ist dies mit einem Investitionsprogramm von einem noch nie dagewesenen Umfang erneut der Fall.

Erwähnt man die CGN, so denkt man an die weltweit einzigartige und grösste Flotte von acht denkmalgeschützten Belle Époque Schaufelradschiffen, sowie an ihren Auftrag als wichtigstes öffentliches Verkehrsmittel zwischen dem schweizerischen und dem französischen Ufer. Diesen erfüllt sie umweltfreundlich mit ihrer «blauen» Flotte, die ab Ende 2022 durch zwei der Shiptec (Tochtergesellschaft der SGV in Luzern) in Auftrag gegebenen hochmodernen 700-plätzigigen «NaviExpress» ergänzt wird. Deren Endmontage beginnt im Juni in unserer Werft in Lausanne.

An Bord der Belle Époque Flotte erleben Sie die unvergessliche Atmosphäre des Genfersees und mit dem neuen Partner *Café Léman* ein exquisites kulinarisches Erlebnis. *La Suisse*, *Italie* und *Montreux* (geniessen Sie zudem auf dem Dampfer am Abend auf der Fahrt nach Yvoire die Beau-Rivage Palace Gastronomie!) erwarten Sie im Haut-Lac und *Savoie*, *Vevey* sowie *Simplon* führen ab Genf die kulinarischen Rundfahrten im Petit- und Grand Lac aus.

Rhône befindet sich noch bis im November in seiner Totalrenovation und schliesslich könnte der gewünschte Zeitpunkt der Restaurierung der *Helvétie* demnächst bestimmt werden.

Entdecken Sie die Geschichte, die Besonderheiten und den detaillierten Einsatz unserer prächtigen Dampfer ab Seite 12 dieses Magazins. Verpassen Sie auch nicht eine Rundfahrt mit *MS Lausanne*, dem grössten Schiff der CGN mit seinem «sun deck», auf seiner längsten Rundfahrt zwischen Lausanne, Genf und zurück via Vevey und Montreux.

Also Leinen los und entdecken Sie, was wir Ihnen im Jahre 2021 bieten können!



ANDREAS BERGMANN

Directeur général, CGN SA
General Manager, CGN SA
Generaldirektor der CGN



MAURICE DÉCOPPET

Président de l'ABVL
President of the ABVL
Präsident der ABVL





NEW

PARTEZ À LA DÉCOUVERTE DE LA FLOTTE BELLE ÉPOQUE SUR VOTRE TÉLÉPHONE!

🇬🇧 Discover the Belle Époque fleet on your phone!

🇩🇪 Entdecken Sie die Belle Époque Flotte mit Ihrem Telefon!



1.

FR

Téléchargez l'application gratuite «ABVL MAG» disponible via le QR code ci-dessous.

EN

Download the free "ABVL MAG" app using the QR code below.

DE

Laden Sie die kostenlose App «ABVL MAG» mit dem nebenstehenden QR-Code herunter.



2.

FR

Ouvrez l'application. Pointez les pages ou les images marquées d'une icône de smartphone, afin d'accéder au contenu virtuel proposé. Testez sur la couverture!

EN

Open the app. Point to the pages or images marked with a smartphone icon to access the virtual content available. Test on the cover!

DE

Öffnen Sie die App. Richten Sie Ihr Smartphone auf die mit einem Symbol gekennzeichneten Seiten oder Bilder, um die virtuellen Inhalte abzurufen. Probieren Sie auf der Titelseite!



3.

FR

Les QR codes que vous trouverez sur certaines pages sont reconnus par votre téléphone et ne nécessitent pas de passer par l'app. Ils vous mènent à des informations complémentaires.

EN

The QR codes visible on certain pages are recognised by your telephone and do not require you to use the app. They direct you to additional information.

DE

Die QR-Codes, die Sie auf manchen Seiten finden, werden durch Ihr Telefon erkannt. Ein Umweg über die App ist nicht erforderlich. Sie führen zu weiteren Informationen.

SOMMAIRE

Sommaire

Inhalt



Scannen Sie diesen Teil mit Ihrer ABVL MAG-App, um die deutschen Texte zu lesen.



En avant toute.....1

La CGN se rénove pour son 150^e anniversaire.....2

Deux nouveaux capitaines à la barre.....6

Comment devient-on capitaine?.....9

NaviExpress : à la pointe de la technologie.....10

La flotte Belle Époque.....12

Qui est l'ABVL?.....32

L'ABVL a besoin de vous!.....34

Croisière avec les célébrités d'antan.....36

Renouveau gastronomique sur le lac Léman.....56

Jouez avec les bateaux Belle Époque.....63

Concours.....64



Full steam ahead.....1

The CGN is getting a face-lift for its 150th anniversary.....2

Two new captains at the helm.....6

How to become a captain?.....9

NaviExpress : at the cutting edge of technology.....10

The Belle Époque fleet.....12

Who is the ABVL?.....32

The ABVL needs you! Join us!.....34

Cruise with the celebrities of yesteryear.....36

New culinary delights on Lake Geneva.....56

Play with the Belle Époque boats.....63

Contest.....64



Mit Volldampf voraus!.....1

Die CGN erneuert sich für ihr 150 Jahre - Jubiläum!.....2

Die Belle Époque Flotte.....30

Wer ist ABVL?.....32

ABVL braucht Ihre Unterstützung!.....34

N° 11 | 2021

À toute vapeur
Full Steam Ahead
Mit Volldampf voraus



Rédactrice en chef
Editor in chief
Evelyne Chevallaz Belotti

Design et mise en page
Design and layout
DO! L'agence SA
Alessandro Longo, Laura Wohlgehaben, Miguel Chora

Coordination
DO! L'agence SA
Daniel Luthi

Rédacteurs / Editors
CGN; Evelyne Chevallaz Belotti; Maurice Decoppet; Olivier Toublan

Photos
ABVL; CGN; Bertrand Francey; Jacques Straesslé; iStock; Shutterstock; Alamy; Quentin Schwarz; pp. 56-61 © lenaka.net

Illustrations
DO! L'agence SA

Vidéo
CGN; Altamont Production (Quentin Schwarz); Sébastien Privat; Atelier Lumir

Traductions / Translations
Apostroph Group (E, D)
Maurice Decoppet (D)

Réalité augmentée
Augmented reality
BVisible Sàrl

Publicité
ThinkGo Sàrl
Servais Micolot

Impression / Print
Presses Centrales SA, 1020 Renens

Tirage / Number of copies
25 000

DEUX NOUVEAUX CAPITAINES À LA BARRE

Two new captains at the helm



Les deux nouveaux capitaines le jour de leur assermentation.
À gauche: Capitaine Stéphane Houdry, à droite: Capitaine Mathias Gay-Crosier

The two new captains on the day they were sworn in.
Left: Captain Stéphane Houdry, right: Captain Mathias Gay-Crosier

 Un des moments marquants de la vie de la CGN est sans aucun doute l'assermentation de nouveaux capitaines. Et ce fut une première en 2020 car la cérémonie solennelle et traditionnellement festive a dû se dérouler à huis-clos, Covid-19 oblige. Elle fut donc pour la première fois transmise en Facebook Live depuis le bateau Belle Époque Vevey.

Dix à quinze ans de métier

Passion et persévérance sont deux qualités primordiales requises pour franchir les diverses étapes menant au grade de capitaine. Avant de pouvoir être aux commandes d'un bateau, le parcours est long et fastidieux. Tout d'abord matelot, il commence par l'apprentissage des gestes de la batellerie et du contrôle des titres de transport à bord. Après trois ans de fonction au pont, ce dernier est nommé « contrôleur I ». L'apprentissage des routes et de la manœuvre d'un bateau à hélices sous le regard bienveillant du capitaine peut alors commencer. Une fois cette première expérience acquise, le navigant passe au grade de timonier et fonctionne sur les bateaux Belle Époque à vapeur. Puis le grand jour, après environ dix ans d'apprentissage à connaître les routes, les vents, les haut-fonds, les débarcadères et la vie à bord des bateaux, il est venu l'heure de déposer sa candidature pour passer son premier examen fédéral théorique et pratique pour devenir pilote de bateau à passagers jusqu'à 300 places.

Les années suivantes, la progression se fait en devenant pilote HGA puis en passant son examen pratique de Capitaine. Quand on écrit qu'il faut de la persévérance, ce

 One of the defining moments of life at the CGN is, without a doubt, the swearing in of a new captain. And in 2020, this solemn and traditionally festive ceremony was, for the first time, held behind closed doors due to the Covid-19 pandemic. It was broadcast via Facebook Live from the Belle Époque boat, the Vevey.

Between ten and fifteen years' experience

Passion and perseverance are two key qualities required to climb the ladder and reach the rank of captain. Before taking charge of a boat, a prospective captain follows a long, laborious career path. Starting as a simple seaman, he begins by learning the tasks carried out on inland waterways and how to inspect passengers' tickets aboard the boat. After three years working on deck, he is appointed to the post of "controller I". He then begins learning the routes and how to maneuver a propeller boat under the benevolent eye of the captain. Once he has acquired this initial experience, the navigator progresses to the rank of helmsman and works on the Belle Époque paddle steamers. Then, after about ten years familiarizing himself with the routes, winds, shallows; jetties and life on board the boats, the great day finally arrives and he can apply to sit his first federal theory and practical examination to become the pilot of a boat carrying up to 300 passengers.

Over the subsequent years, he progresses to the position of HGA pilot before sitting the "Captain" practical examination. So when we say that it takes perseverance, it should not be taken lightly as the road does not stop there! Only after sailing for another 300 days can the candidate be appointed and sworn in as Captain. However, to fulfill his dream and take



n'est pas un vain mot, car le chemin n'est là pas encore fini! C'est seulement après avoir encore navigué 300 jours supplémentaires que l'aspirant capitaine est nommé et assermenté «Capitaine». Mais pour atteindre son rêve, commander un des cinq majestueux bateaux vapeur de la flotte Belle Époque de la CGN, 300 jours de fonction sont encore nécessaires pour pouvoir se présenter à l'examen fédéral.

Les missions principales du capitaine

Environ 1 h 30 avant le départ, il s'occupe de la préparation du bateau avec l'équipage et planifie sa navigation pour la journée : route, bulletin météo ou manifestations nautiques éventuelles. La vérification du bon fonctionnement des instruments de bord et la sécurité du bateau sont également effectués. Il est l'heure ensuite du briefing avec l'équipage et le restaurateur. Le départ approchant, le capitaine accueille les passagers à la passerelle et communique les instructions pour le départ. Durant la navigation, il assure la conduite du bateau en toute sécurité tout en transmettant son savoir au timonier et au contrôleur qui l'assistent. Il supervise les manœuvres de batellerie aux lieux d'accostage en anticipant les dangers potentiels particulièrement présents en été (autres embarcations, plongeurs, pédalos et paddles).

Il a également un rôle de représentation important et échange donc aussi régulièrement avec les passagers pour s'assurer que leur voyage se déroule dans les meilleures conditions. Après une journée de 7 à 12 heures (selon la saison et le type de service), vient encore le temps de rédiger un rapport sur la journée et de superviser l'amarrage et la fermeture du bateau.

charge of one of the five majestic steamers in the CGN Belle Époque fleet, he must complete a further 300 days' sailing before sitting the federal examination.

The main tasks of the captain

About one and half hours before departure, the captain prepares the boat with the crew and plans the navigation for the day, checking the route, the weather report and any nautical events that may be organized. He also checks that the instruments are in good working order and the boat is safe to leave. Then it is time to brief the crew and the caterer. As the time for departure draws near, the captain goes down to the gangway to greet the passengers before giving the order to weigh anchor. During the cruise, he ensures the safe progress of the boat by sharing his knowledge with the helmsman and the controller who assists him. He supervises the maneuvers wherever the boat docks, anticipating any potential dangers that may be present, in particular during the summer (other vessels, divers, pedal boats and paddle boards).

He also plays an important representative role, talking to the passengers on a regular basis to ensure that their journey runs as smoothly as possible. After between 7 and 12 hours on the water (depending on the season and the types of service), he must then write his report on the day's activity and supervise the final mooring process and the closure of the boat.

Vidéo de l'assermentation
Video of the swearing in ceremony





BLONAY - CHAMBY

CHEMIN DE FER-MUSÉE 



BALADE EN TRAIN À VAPEUR

TOUS LES WEEK-ENDS
DE MAI À OCTOBRE

ÉVÉNEMENTS 2021

NOSTALGIE & VAPEUR
22 AU 24 MAI

IL ÉTAIT UNE FOIS... LE RAIL EN VILLE
11-12 & 18-19 SEPTEMBRE

blonay-chamby.ch



LES GRADES DE LA VOIE DU CAPITAINE

The ranks on the road to becoming a captain



Tout au long de son parcours, la progression du futur capitaine est validée par le biais de l'obtention du grade.

1. Bâtelier-Contrôleur

Il apprend le métier de la batellerie (cordes, amarrage) et le contrôle des titres de transport.

2. Contrôleur I – sous-timonier

Il exécute des travaux de batellerie et apprend la conduite du bateau (diesel et diesel-électrique), des routes de navigation et des manœuvres.

3. Timonier

C'est le second du Capitaine sur les bateaux vapeur. Il l'assiste et le remplace et perfectionne ses connaissances en navigation. Il participe aux travaux de batellerie, est responsable des nettoyages et de la propreté à bord et est chargé des amarrages et du contrôle de ceux-ci à chaque fin de service.

4. Pilote, pilote HGA

Il conduit les bateaux de moins de 300 passagers (1^{er} examen fédéral).

5. Aspirant capitaine

Après l'examen OFT, il commande des unités de plus de 300 places. Il peut aussi conduire les bateaux Belle Époque motorisés (diesel-électrique).

6. Capitaine II

Il confirme son statut de capitaine et prête serment lors de la cérémonie d'assermentation en présence du préfet de l'État de Vaud.

7. Capitaine I

Il conduit toutes les catégories de bateaux de la CGN (à moteur et à vapeur)

8. 1^{er} capitaine

C'est le capitaine amiral et le représentant des capitaines auprès des autorités. Il est responsable de la sécurité à bord des bateaux, de la navigation et est également actif comme Capitaine Instructeur.

La CGN compte désormais 27 capitaines assermentés dans ses rangs.

The ranks on the road to becoming a captain.

1. Boatman-Controller

He learns the trade of boatmaster (ropes, mooring) and how to control passenger's tickets.

2. Controller I – assistant helmsman

He performs navigation tasks and learns to pilot the boat (diesel and diesel-electric) while becoming familiar with the navigation routes and the maneuvers.

3. Helmsman

He is second in command to the Captain on the steamers. He assists and deputizes for the captain and enhances his navigation knowledge. He participates in navigation work and is responsible for cleanliness on board. He is also tasked with mooring operations and checking that the boat is correctly moored at the end of each service.

4. Pilot, HGA pilot

He pilots boats carrying fewer than 300 passengers (1st federal examination).

5. Prospective captain

After sitting the OFT examination, he takes charge of boats carrying more than 300 passengers. He can also pilot the motorized boats of the Belle Époque fleet (diesel-electric).

6. Captain II

He confirms his status as captain and takes an oath during the swearing in ceremony attended by the Prefect of the State of Vaud.

7. Captain I

He can take charge of all categories of boat operated by the CGN (motorized and steam-powered)

8. 1st Captain

He is Captain Admiral and represents the captains to the authorities. He is responsible for navigation and safety on board the boats, and also acts as a Captain-Instructor.

The CGN now has 27 captains sworn in within its ranks.



DEUX NOUVEAUX BATEAUX À LA POINTE DE LA TECHNOLOGIE NAVALE BIENTÔT SUR LE LÉMAN

NaviExpress: at the cutting edge of technology



 Ce sont deux nouveaux bateaux à propulsion hybride, destinés au transport public entre la Suisse et la France qui entreront en service en 2023 et 2024. Cette nouvelle offre, baptisée *NaviExpress*, permettra de mettre en place des cadences augmentées, des capacités accrues et un confort amélioré.

Sous leur design très prometteur, la technologie de propulsion dernier cri de ces bateaux va faire faire un grand pas en avant à la Compagnie en réduisant, notamment, les émissions de CO₂. Les nouvelles unités consommeront en effet 40 % de moins que les bateaux actuels et un passager faisant à leur bord la traversée entre la France et la Suisse générera 30 fois moins de CO₂ que s'il faisait le même trajet dans sa voiture individuelle.

Les deux bateaux ont été commandés au chantier naval suisse Shiptec AG, dont le siège est à Lucerne, pour un prix de 28.5 millions de francs suisses chacun. Ce choix est le résultat d'un processus d'appel d'offres public international.

L'assemblage des éléments du premier bateau a débuté au printemps de cette année dans le bassin de radoub du chantier naval de Bellerive-Ouchy et ses premiers essais en navigation sont prévus en automne 2022. Sa mise en service est programmée pour l'horaire de printemps 2023. Son jumeau suivra le même processus un an plus tard.

 These two new hybrid-propulsion vessels, intended for the public transport service between Switzerland and France, will be brought into service in 2023 and 2024. This new service, called *NaviExpress*, will offer higher speeds, increased capacity and greater comfort.

Beneath the promising design, the very latest propulsion technology installed in these boats will represent a huge step forward for the CGN, in particular by reducing CO₂ emissions. The new vessels will consume some 40% less than the current boats and a passenger traveling on one of these boats between France and Switzerland will generate 30 times less CO₂ than if they were to use their own car.

The two boats have been ordered from the Swiss boatyard Shiptec AG, headquartered in Lucerne, at a cost of 28.5 million Swiss francs each. This choice is the result of an international public tender.

Assembly of the first components of the first boat began this spring in the dry dock of the boatyard in Bellerive-Ouchy, and its first trials on the lake are planned to take place in autumn 2022. It is scheduled to be brought into service in spring 2023. Its sister ship will follow the same process one year later.

**Ligne bateau 1**

(dès le printemps 2023): Lausanne-Évian et retour (N1)

Ligne bateau 2

(dès le printemps 2024):

Lausanne-Thonon-les-Bains et retour (N2)

POINTS FORTS PRINCIPAUX

Capacité

700 places dont 600 assises à l'intérieur
(double du nombre de places assises que
sur le bateau actuel)

Confort passager/accessibilité

- ↳ Espace lounge sur le pont principal avec zone bar
- ↳ Zone silence
- ↳ Ascenseur accédant à tous les ponts
- ↳ Accès à tous les ponts pour les personnes à mobilité réduite et les personnes en chaises roulantes

Design

- ↳ Vitrages et vue panoramique tout autour du bateau
- ↳ 4 terrasses extérieures

Motorisation - Manœuvrabilité

- ↳ Système de propulsion hybride parallèle/
diesel-électrique à faible consommation
- ↳ Propulseurs latéraux à l'avant et à l'arrière du bateau
- ↳ Faible niveau sonore

Données techniques principales

- ↳ Longueur totale: 60.4 m
- ↳ Largeur hors-tout: 11.4 m
- ↳ Vitesse de croisière: 33 km/h
- ↳ Moteurs principaux: 2 x 880 kW
- ↳ Moteurs électriques (approches et manœuvres
d'accostage 0 émissions, appoint en route): 2 x 300 kW
- ↳ Panneaux solaires sur le toit: approx. 158 m² /28 kW
extensibles à 300 m²

**Boat 1 line**

(from spring 2023): Lausanne-Évian and return (N1)

Boat 2 line

(from spring 2024):

Lausanne-Thonon-les-Bains and return (N2)

MAIN ADVANTAGES

Capacity

700 places, including 600 seated inside
(twice as many seats as on the current boat)

Passenger comfort/accessibility

- ↳ Lounge area on the main deck with bar area
- ↳ Silent area
- ↳ Lift to all decks
- ↳ Access to all decks for people with reduced mobility
or in a wheelchair

Design

- ↳ Windows and panoramic view on all sides of the boat
- ↳ 4 outdoor terraces

Motorization - Maneuverability

- ↳ Hybrid, low-consumption parallel/
diesel-electric propulsion system
- ↳ Lateral propellers at the front and rear of the boat
- ↳ Low noise level

Main technical data

- ↳ Total length: 60.4 m
- ↳ Total width: 11.4 m
- ↳ Cruising speed: 33 km/h (approx. 20 mph)
- ↳ Main engines: 2 x 880 kW
- ↳ Electric engines (approaches and docking maneuvers
0 emissions, complement en route): 2 x 300 kW
- ↳ Solar panels on the roof: approx. 158 m² /28 kW
expandable to 300 m²



UNE FLOTTE UNIQUE AU MONDE

A fleet unique in the world

Montreux

1904



Vapeur / Steamer

FR Vétéran de la flotte, il fut le premier bateau Belle Époque à bénéficier d'une rénovation complète.

EN The veteran of the fleet, it was the first Belle Époque boat of the CGN to benefit from a complete renovation.

En chiffres / Figures



Vevey

1907



Diesel-électrique / Diesel-electric

FR Le bateau au salon de 1^{re} classe le mieux conservé de la flotte. Magnifiquement rénové, il a retrouvé sa silhouette et est à la pointe de la technologie.

EN The best preserved 1st class salon of the fleet. Beautifully renovated, its silhouette has been restored and it is at the cutting edge of technology.

En chiffres / Figures



Italie

1908



Diesel-électrique / Diesel-electric

FR Jumeau du Vevey. Bateau des lacs suisses qui a parcouru le plus de kilomètres.

EN The twin of the Vevey, it has collected more mileage than any other boat on Swiss lakes.

En chiffres / Figures



La Suisse

1910



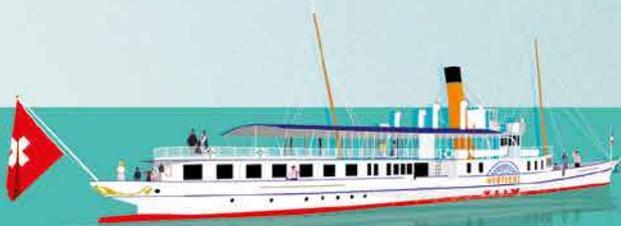
Vapeur / Steamer

FR «Bateau amiral» de la flotte, est qualifié de plus beau bateau à vapeur au monde!

EN The "flagship" of the fleet, it is described as the most beautiful steamboat in the world!

En chiffres / Figures





Savoie

1914



Vapeur / Steamer

FR Réputé pour son élégance, il est considéré à juste titre comme un des fleurons de la flotte Belle Époque.

EN Famous for its elegance and rightly considered to be one of the jewels of the Belle Époque fleet.

En chiffres / Figures



Simplon

1915-1920



Vapeur / Steamer

FR Il est le bateau à vapeur le plus imposant de la flotte et est le préféré de beaucoup « d'aficionados ».

EN It is the most imposing steamboat of the fleet and is the favorite of many aficionados.

En chiffres / Figures



Helvétie

1926



Diesel-électrique / Diesel-electric

FR Troisième grand bateau-salon avec *La Suisse* et le *Simplon*. Désarmé depuis 2002.

EN Third large salon boat with *La Suisse* and *Simplon*. Laid up in 2002.

En chiffres / Figures



Rhône

1927



Vapeur / Steamer

FR Dernier bateau à roues à aubes construit entièrement en Suisse, équipé d'une machine à vapeur unique au monde.

EN Last paddle-wheeler completely built in Switzerland, equipped with a steam engine unique in the world.

En chiffres / Figures





MONTREUX

1904



LE VÉTÉRAN AVEC UNE MACHINE À VAPEUR DATANT DU XXI^E SIÈCLE

 Le *Montreux* est le vétéran de la flotte Belle Époque alors même qu'il est équipé de la machine à vapeur la plus récente, une machine télécommandée par le capitaine depuis la passerelle et qui fonctionne sans intervention du mécanicien – une première mondiale ! L'histoire du bateau a été plutôt mouvementée. Il subit une première grande transformation entre 1959 et 1961 : installation d'un groupe de propulsion diesel-électrique et profonde métamorphose de sa silhouette et de sa décoration intérieure. En 1998, à l'occasion de son 125^e anniversaire, la CGN se lance dans un ambitieux et étonnant programme de « revaporisation » des quatre unités historiques qui avaient perdu leur machine à vapeur d'origine au profit d'un groupe diesel-électrique (le *Vevey* en 1955, l'*Italie* en 1958, le *Montreux* en 1959 et l'*Helvétie* en 1977). Le *Montreux* est le seul qui bénéficiera d'une revaporisation, qui s'accompagnera d'une restauration importante de tous les aménagements intérieurs, de la coque et des superstructures. Il s'agit, de 1999 à 2001, de la première rénovation complète d'un bateau Belle Époque de la CGN.

THE VETERAN WITH A STEAM ENGINE FROM THE 21ST CENTURY

 The *Montreux* is the veteran of the Belle Époque fleet despite being fitted with the most modern steam engine, which can be remote controlled from the bridge by the captain without any intervention by the engineer – a world's first ! The boat has had an eventful past. It underwent a first major transformation and overhaul between 1959 and 1961 with the installation of a diesel-electric propulsion unit and a complete metamorphosis of its outline. In 1998, to celebrate its 125th anniversary, the CGN began an ambitious and surprising “return to steam” project for the four historic boats which, over the years, had seen their original steam engines replaced by a diesel-electric unit (the *Vevey* in 1955, the *Italie* in 1958, the *Montreux* in 1959 and finally the *Helvétie* in 1977). The *Montreux* is ultimately the only boat to have returned to steam power and enjoyed a major refurbishment of all its interior fixtures as well as a renovation of both the hull and the superstructures. Carried out from 1999 to 2001, it was the first general renovation of a CGN Belle Époque boat.



Particularités

- ⚓ «Sister-ship» (bateau jumeau) du *Général-Dufour* construit en 1905, désarmé en 1965 et démolé en 1977.
- ⚓ Boiseries du salon de 1^{re} classe provenant du bateau *Valais* démolé en 2003.
- ⚓ Le plus lourdement transformé de la flotte, mais également le plus ancien.
- ⚓ Prototype, dans ses formes, des bateaux actuels et en même temps dernier témoin des bateaux de type «lourd».

Courses horaires du Montreux (sous réserve de modifications)

Été (du 20 juin au 5 septembre):

les après-midis, croisière de Lausanne-Ouchy à Chillon et retour. Les soirs, croisière «Table du Beau-Rivage Palace», de Lausanne-Ouchy à Yvoire et retour (petite restauration les dimanches et lundis soir).

Horaires détaillés & réservations



Particularities

- ⚓ Sister-ship of the *Général-Dufour* built in 1905, decommissioned in 1965 and dismantled in 1977.
- ⚓ The woodwork of the 1st class salon comes from the *Valais*, which was dismantled in 2003.
- ⚓ The most heavily transformed boat in the fleet, but also the oldest.
- ⚓ Prototype, in its lines, of the current boats while remaining the last example of the “heavy” boats.

Timetable of the Montreux (subject to modifications)

Summer (20 June to 5 September):

Afternoons, cruise from Lausanne-Ouchy to Chillon and return. Evenings, “Table du Beau-Rivage Palace” cruise from Lausanne-Ouchy to Yvoire and return (limited catering service on Sundays and Monday evenings).

Detailed timetable & reservations



En chiffres / Figures



1958 – 1962

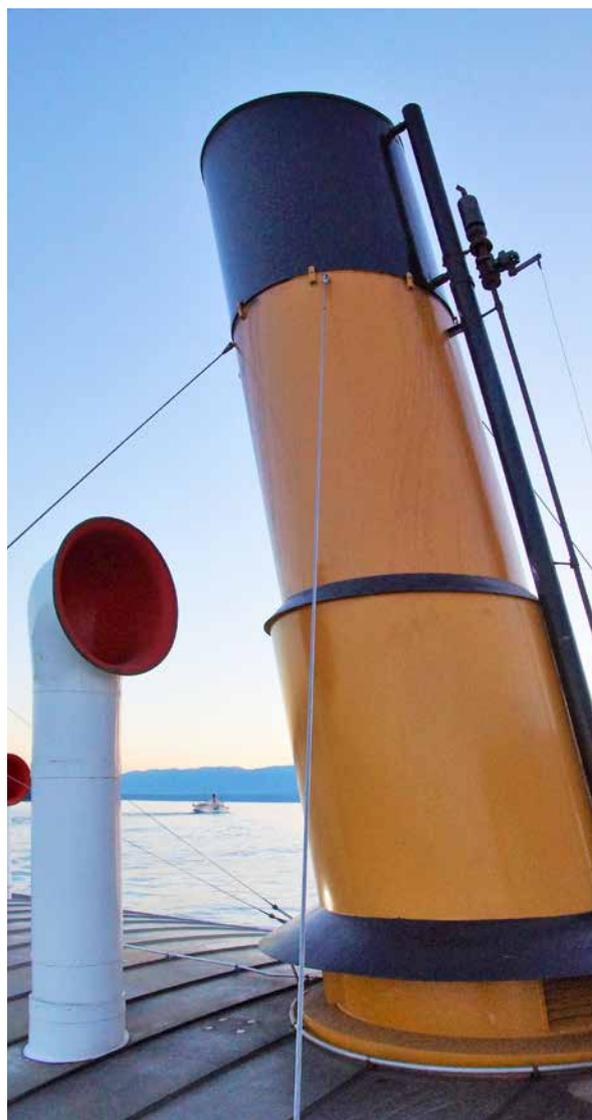
FR Rénovation partielle avec installation d’une propulsion diesel-électrique

EN Partial renovation with installation of a diesel-electric propulsion unit

1998 – 2001

FR Rénovation générale avec une «revaporisation»

EN General renovation with “return to steam”





AVEC L' ITALIE, LE BATEAU BELLE ÉPOQUE À LA POINTE DE L'ÉVOLUTION TECHNOLOGIQUE

À l'origine, le Vevey était équipé d'une machine à vapeur classique de Sulzer Frères, à deux cylindres et à double expansion, fort semblable à celle que l'on trouve aujourd'hui encore sur le *Savoie* de 1914. En 1955, le type de propulsion vapeur est abandonné en faveur d'un groupe diesel-électrique.

Le Vevey a bénéficié d'une rénovation générale entre mai 2012 et août 2013, l'équipant d'un nouveau type de propulsion diesel-électrique à la pointe de l'évolution technologique. Environ 60 000 heures de travail ont été nécessaires pour lui offrir une nouvelle jeunesse. Grâce aux recherches menées par l'Association Patrimoine du Léman (APL), il a été possible de restaurer les éléments datant des premières années du XX^e siècle et de restituer la silhouette originale du bateau.

Le système de propulsion diesel-électrique moderne lui permet de naviguer également en hiver, alors que les vapeurs ne sont en général pas maintenus sous pression en basse saison.

TOGETHER WITH THE ITALIE, THE BELLE ÉPOQUE BOAT AT THE CUTTING EDGE OF TECHNOLOGICAL DEVELOPMENT

Originally, the Vevey was fitted with a conventional Sulzer Brothers steam engine with two cylinders and dual expansion, very similar to the one that can still be found on the *Savoie*, launched in 1914. In 1955, steam propulsion was abandoned in favour of a diesel-electric generator.

The Vevey underwent a general overhaul between May 2012 and August 2013 and was fitted with a new type of diesel-electric propulsion at the very forefront of technological developments. Approximately 60,000 man hours were necessary to give it a new lease of life. Thanks to the research carried out by the Association Patrimoine du Léman (APL), it was possible to restore the elements dating back to the early years of the 20th century and to return the boat to its original lines.

The modern diesel-electric propulsion system also enables it to operate in winter, despite the fact that the steam is generally not kept under pressure during the off season.



**Particularités**

- ⚓ Bateau jumeau de l'*Italie*
- ⚓ Bateau avec le salon de 1^{re} classe le mieux conservé de la flotte et bénéficiant de la technologie la plus moderne.
- ⚓ Salon en marronnier incrusté d'amarante et ébène rehaussé de garnitures en bronze ciselé. Le « fumoir » du pont supérieur devant la cheminée a été reconstruit.

**Courses horaires du Vevey
(sous réserve de modifications)****Printemps (du 18 avril au 19 juin):**

Réservé aux croisières privées. Courses horaires occasionnelles

Été (du 20 juin à mi-août): Genève-Lausanne-retour et croisière du soir le vendredi à Genève

(mi-août au 5 septembre): Lausanne-Genève -Lausanne-Montreux-Lausanne

Automne (du 25 octobre jusqu'à la fin de l'année): plus d'informations en temps voulu

**Horaires détaillés
& réservations****Particularities**

- ⚓ Sister-ship of the *Italie*
- ⚓ The boat with the best-preserved 1st class salon in the fleet, boasting cutting-edge technology.
- ⚓ Salon made from chestnut inlaid with amaranth and ebony and enhanced with chiseled bronze trim. Reconstitution of a "smoking lounge" on the upper deck in front of the funnel.

**Timetable of the Vevey
(subject to modifications)****Spring (from 18 April to 19 June):**

Reserved for private cruises. Occasional service

Summer (20 June to mid August):

Geneva-Lausanne and return and evening cruise on Friday in Geneva

(mid August to 5 September):

Lausanne-Geneva-Lausanne-Montreux-Lausanne

Autumn (from 25 October until the end of the year): more information in due time

**Detailed timetable
& reservations****En chiffres / Figures****1953 – 1955**

FR Rénovation partielle avec installation d'une propulsion diesel-électrique

EN Partial renovation with installation of a diesel-electric propulsion unit

2012 – 2013

FR Rénovation générale

EN General renovation





ITALIE

1908



LE BATEAU QUI A PARCOURU LE PLUS DE KILOMÈTRES

 Bateau jumeau du *Vevey*, commandé en 1906 chez Sulzer Frères et mis en service en 1908, *l'Italie* avait reçu son nom en raison des liens plus étroits qui unissaient ce pays au nôtre suite à l'ouverture du tunnel ferroviaire du Simplon. Le bateau était équipé à l'origine d'une machine à vapeur classique fort semblable à celle que l'on trouve aujourd'hui encore sur le *Savoie*. En 1958, le type de propulsion « vapeur » est abandonné en faveur d'un groupe diesel-électrique. Pour les amoureux de la flotte Belle Époque, il est devenu légendaire, surtout en raison de sa très regrettée course quotidienne translémanique Bouveret-Genève et retour, qu'il a effectuée sans interruption pendant quarante-sept ans, de 1959 à 2005 d'avril à octobre. Désarmé pendant dix ans, *l'Italie* a bénéficié d'une rénovation complète entre 2015 et 2016, à l'identique du *Vevey*, en majeure partie grâce aux dons récoltés par l'ABVL. Comme pour le *Vevey*, les recherches menées par l'Association Patrimoine du Léman (APL) ont permis de restituer l'aspect d'origine du bateau dans son style Belle Époque. Le bateau a été remis en service en novembre 2016.

THE BOAT THAT HAS COLLECTED THE MOST MILEAGE

 The sister-ship of the *Vevey*, commissioned from Sulzer Brothers in 1906 and brought into service in 1908, the *Italie* owes its name to the close ties between Italy and Switzerland following the opening of the Simplon rail tunnel. The boat was originally fitted with a conventional steam engine very similar to the one that can still be found on the *Savoie*. In 1958, steam propulsion was abandoned in favour of a diesel-electric generator. For aficionados of the Belle Époque fleet, it has become the stuff of legend, in particular thanks to its greatly missed daily return service along the lake between Bouveret and Geneva, a route it plied from April to October for some forty seven years uninterrupted from 1959 to 2005. Retired from service for ten years, the *Italie* underwent a complete renovation between 2015 and 2016, identical to that enjoyed by the *Vevey*, for the most part thanks to donations collected by the ABVL. As with the *Vevey*, the research carried out by the Association Patrimoine du Léman (APL) allowed the boat to be returned to its original appearance in the Belle Époque style. The vessel was brought back into service in November 2016.



Particularités

- ⚓ Bateau jumeau du Vevey.
- ⚓ Magnifique salon néo-Empire en acajou rehaussé de bronzes dorés.
- ⚓ Le bateau des lacs suisses qui a parcouru le plus de kilomètres.

Courses horaires de l'Italie (sous réserve de modifications)

Printemps (du 18 avril au 19 juin):
«Riviera Tour» – croisière du Haut-Lac Supérieur

Été (du 20 juin au 5 septembre):
«Riviera Tour» – croisière du Haut-Lac Supérieur, précédée de la croisière matinale reliant Le Bouveret-Montreux-Vevey-Lausanne-Vevey.

Automne (du 6 septembre au 24 octobre):
«Riviera Tour» – croisière du Haut-Lac Supérieur

(du 25 octobre jusqu'à la fin de l'année):
plus d'informations en temps voulu

Horaires détaillés & réservations



Particularities

- ⚓ Sister-ship of the Vevey
- ⚓ Magnificent neo-Empire style salon in mahogany embellished with gilded bronze.
- ⚓ The boat that has collected more mileage than any other boat on Swiss lakes.

Timetable of the Italie (subject to modifications)

Spring (from 18 April to 19 June):
“Riviera Tour” – cruise on the upper lake

Summer (from 20 June to 5 September):
“Riviera Tour” cruise on the Haut-Lac Supérieur preceded by the morning Le Bouveret-Montreux-Vevey-Lausanne-Vevey cruise.

Autumn (from 6 September to 24 October):
“Riviera Tour” – cruise on the upper lake

(from 25 October until the end of the year):
more information in due time

Detailed timetable & reservations



En chiffres / Figures



1955 – 1958

FR Rénovation partielle avec installation d'une propulsion diesel-électrique

EN Partial renovation with installation of a diesel-electric propulsion unit

2015 – 2016

FR Rénovation générale

EN General renovation





LA SUISSE

1910



BATEAU « AMIRAL » DE LA CGN

 *La Suisse* devient, lors de son lancement le 30 mai 1910, le bateau « amiral » de la flotte CGN. Il devait être le plus grand et le plus élégant de tous les bateaux à vapeur du pays et la CGN choisit pour son salon des ornements sculptés particulièrement élégants, ainsi que des tapis de sol et tapisseries de sièges d'Aubusson. Le navire a subi plusieurs modifications au fil des ans : abandon du charbon et passage à la chauffe à l'huile lourde en 1960 puis à l'huile légère en 1999, nouvelle grande chaudière unique, équipée de deux brûleurs, en 1971 (retubée en 2009 et toujours en service). La rénovation de 1971 donne lieu à des modifications pas très heureuses des rotondes du pont principal et surtout du pont supérieur, ainsi qu'à l'installation d'une nouvelle timonerie et d'une nouvelle entrée latérale du salon de 1^{er} classe, toutes deux peu esthétiques. Entre 2007 et 2009, *La Suisse* bénéficie d'une rénovation générale, grâce à des fonds privés mis à disposition par l'ABVL et les actionnaires de la CGN. Grâce aux recherches de l'Association Patrimoine du Léman (APL) *La Suisse* a aussi retrouvé son apparence d'origine, ses figures de proue et de poupe ainsi que son canot d'intervention historique. Il s'agit alors du plus important projet de rénovation complète d'un bateau historique en Europe.

“FLAGSHIP” OF THE CGN

 When it was launched on 30 May 1910, *La Suisse* became the “flagship” of the CGN fleet. It was to be the largest and most elegant of all the steamers in the country and the CGN chose particularly stylish sculpted ornaments for its salon as well as floor mats and seat coverings from Aubusson. The boat has undergone several modifications over the years with the coal-firing system being replaced by a system using heavy oil in 1960, a switch to light oil in 1999 and the installation of a big, new, economical boiler fitted with two burners in 1971 (re-tubed in 2009 and still in service). The renovation of 1971 gave rise to a number of less than successful alterations to the seating areas on the main deck and more particularly the upper deck as well as the installation of a new wheelhouse and a new side entrance to the 1st class salon, both of which were unattractive. Between 2007 and 2009, *La Suisse* benefitted from a general renovation thanks to private funds provided by the ABVL and the shareholders of the CGN. Thanks to the research carried out by the Association Patrimoine du Léman (APL), *La Suisse* was returned to its original appearance, together with its bow and stern figures and its historic lifeboat. At the time, the work represented the most extensive complete renovation project of a historic boat anywhere in Europe.



Particularités

- ⚓ Machine à vapeur la plus ancienne et, avec celle du *Simplon*, la plus puissante de la flotte.
- ⚓ Figures de proue et de poupe sculptées et recouvertes à la feuille d'or.
- ⚓ À la poupe du bateau, canot d'intervention reconstruit selon le modèle d'origine.

Courses horaires de *La Suisse* (sous réserve de modifications)

Printemps (du 18 avril au 19 juin):

Lausanne-Chillon et retour

Été (du 20 juin au 5 septembre):

Lausanne-St-Gingolph-Le Bouveret et retour par Chillon-Montreux-Vevey

Automne (du 6 septembre au 24 octobre):

Lausanne-Chillon et retour

Horaires détaillés & réservations



Particularities

- ⚓ The oldest and, together with that of the *Simplon*, most powerful steam engine in the fleet.
- ⚓ Sculpted and gilded bow and stern figures.
- ⚓ A lifeboat at the stern of the vessel reconstructed in accordance with the original model.

Timetable of *La Suisse* (subject to modifications)

Spring (from 18 April to 19 June):

Lausanne-Chillon return

Summer (from 20 June to 5 September):

Lausanne-St-Gingolph-Le Bouveret and return via Chillon-Montreux-Vevey

Autumn (from 6 September to 24 October):

Lausanne-Chillon return

Detailed timetable & reservations

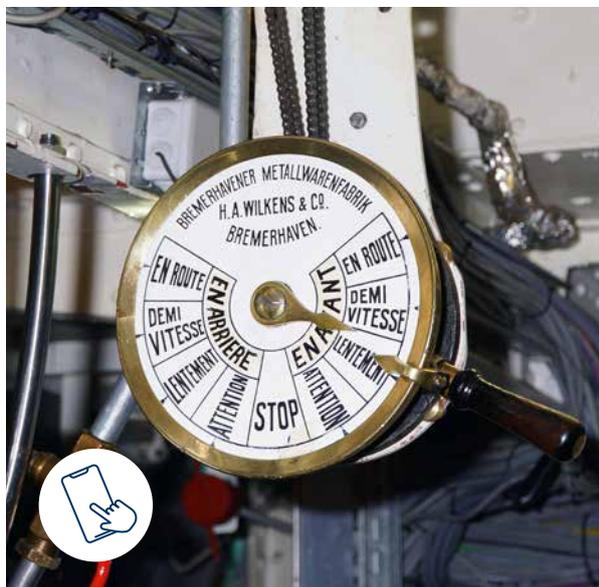


En chiffres / Figures



2007–2009

FR Rénovation générale
EN General renovation





SAVOIE

1914



LE BATEAU QUI A MARQUÉ L'ÉVOLUTION DES BATEAUX BELLE ÉPOQUE

 Largement inspiré des plans du vapeur amiral *La Suisse*, le *Savoie* est mis à l'eau le 7 janvier 1914. Raffiné et élégant, il pouvait alors accueillir 1100 passagers. Ce bateau est l'un des rares aujourd'hui à avoir vécu trois vies.

De 1914 à 1963 Basé au Bouveret, il est affecté aux « courses express » reliant Port-Valais et Genève via la Savoie pendant 12 ans. Il poursuit son engagement sur les lignes les plus fréquentées et remplace les grands bateaux sur les courses rapides pendant 49 saisons. Durant l'hiver 1962-1963, le bateau est arrêté, ses chaudières étant en mauvais état.

De 1966 à 1967 Pour la première fois lors d'une rénovation, la CGN conserve la machine d'origine et ne remplace que les chaudières, interrompant ainsi le déclin de la propulsion à vapeur dans la flotte.

De 2004 à 2006 Dix-huit mois de restauration permettent au *Savoie* de retrouver sa silhouette et son salon de 1^{er} classe d'origine. La machine à vapeur est conservée et dotée d'une nouvelle chaudière, alors que 50% des tôles de la coque sont remplacées.

THE BOAT WHICH MARKED THE DEVELOPMENT OF THE BELLE ÉPOQUE FLEET

 Largely inspired by the plans for the flagship steamer, *La Suisse*, the *Savoie* was launched on 7 January 1914. Refined and elegant, it could carry up to 1,100. This boat is one of the rare vessels to have had three lives.

From 1914 to 1963 Based in Le Bouveret, it was assigned to an "express service" connecting Port-Valais and Geneva via the Savoy region for 12 years. It continued to be operated on the busiest routes, replacing the larger boats on quick services for 49 seasons. During winter 1962-1963, the boat was laid up as its boilers were in poor condition.

From 1966 to 1967 For the first time during a renovation, the CGN retained the original engine, replacing only the boilers and thus interrupting the decline in the use of steam-power in the fleet.

From 2004 to 2006 Eighteen months of restoration returned the *Savoie* to its original outline with its 1st class salon. The steam engine was retained and fitted with a new boiler, while 50% of the hull's plating was replaced.



Particularités

- ⚓ Bateau jumeau du *Valais* construit en 1913, désarmé en 1961 et démolì en 2003.
- ⚓ Seule unité conservée de la série des bateaux de la classe des « 60 m » avec une machine à vapeur classique.

Courses horaires du Savoie (sous réserve de modifications)

Printemps/Été/Automne (du 18 avril au 24 octobre):
Genève-Nyon-Yvoire et retour et Croisière gourmande à midi au départ de Genève (du 27.5. au 25.9 également le soir).

Horaires détaillés & réservations



Particularities

- ⚓ Sister-ship of the *Valais* built in 1913, decommissioned in 1961 and dismantled in 2003.
- ⚓ The only boat in the series of “60-meter” class vessels with a conventional steam engine.

Timetable of the Savoie (subject to modifications)

Spring/summer/autumn (from 18 April to 24 October):
Geneva-Nyon-Yvoire and return and gourmet cruise at midday leaving from Geneva (also in the evenings from 27.5. to 25.9).

Detailed timetable & reservations



En chiffres / Figures



2004 - 2006

FR Rénovation générale
EN General renovation





SIMPLON

1915 - 1920



LE VAPEUR LE PLUS IMPOSANT

 Il est le vapeur le plus imposant, qui offre la plus grande capacité de la flotte Belle Époque, et sa machine à vapeur est réputée comme étant la plus réactive. Le *Simplon* a été mis en chantier fin juillet 1914, mais les travaux sont interrompus quelques jours plus tard lors du déclenchement de la Première Guerre mondiale. Il est mis à l'eau et on y installe encore la machine en 1915. À la fin du conflit, la CGN décide de terminer la construction du bateau et de le mettre en service, ce qui sera finalement le cas en 1920. Dès 1959, c'est le premier vapeur de la CGN à être chauffé au mazout au lieu du charbon.

Il a bénéficié de deux rénovations partielles: la première en 2004-2005 suite à une avarie dans le compartiment de la chaudière le mettant hors service pendant deux ans, et la seconde en 2010-2011 avec une révision complète de la machine à vapeur et l'installation de propulseurs d'étrave. Pendant l'hiver 2017-2018, il est complètement repeint extérieurement. Sa dernière et plus importante rénovation partielle est à planifier avant 2030.

THE MOST IMPOSING STEAMER

 It is the most imposing steamer in the fleet offering the largest capacity of any of the Belle Époque boats, and its steam engine is renowned for being the most reactive. Work on the *Simplon* began in late July 1914, but was interrupted a few days later by the outbreak of World War One. It was not launched until 1915 when the engine was installed. At the end of the war, the CGN decided to complete the construction of the boat which was finally brought into service in 1920. In 1959, it became the first CGN steamer to be powered by oil instead of coal.

Since then, it has benefited from two partial renovations: the first in 2004-2005 following damage caused in the boiler room putting it out of action for two years, and the second in 2010-2011 with a complete revision of the steam engine and the installation of bow thrusters. During winter 2017-2018, the exterior was completely repainted. Its last most important partial renovation is to be planned before 2030.



Particularités

- ⚓ Bateau jumeau de l'*Helvétie* construit en 1926.
- ⚓ Premier bateau à vapeur lancé sur le Léman avec la chaudière arrière et la machine à l'avant, « tirant » le bateau (gain de place sur le pont principal).
- ⚓ Salon de 1^{ère} classe en érable blanc, le dernier fourni pour un bateau par l'ébéniste lausannois réputé, Henry Bobaing.

**Courses horaires du *Simplon*
(sous réserve de modifications)**

Le *Simplon* sera affecté à la ligne Genève-Lausanne de fin août au 5 septembre. Croisière du soir le vendredi au départ de Genève.

**Horaires détaillés
& réservations**



Particularities

- ⚓ Sister-ship of the *Helvétie* built in 1926.
- ⚓ The first steamer launched on Lake Geneva with the boiler at the rear and the engine at the front, "pulling" the boat (more space on the main deck).
- ⚓ 1st class salon in silver maple, the last to be supplied for a boat by the renowned cabinet maker from Lausanne, Henry Bobaing.

**Timetable of the *Simplon*
(subject to modifications)**

The *Simplon* will be assigned to the Geneva-Lausanne line from the end of August to 5 September. Evening cruise on Friday departure from Geneva.

**Detailed timetable
& reservations**



En chiffres / Figures



2004 – 2005
2010 – 2011
2017 – 2018

avant / before 2030

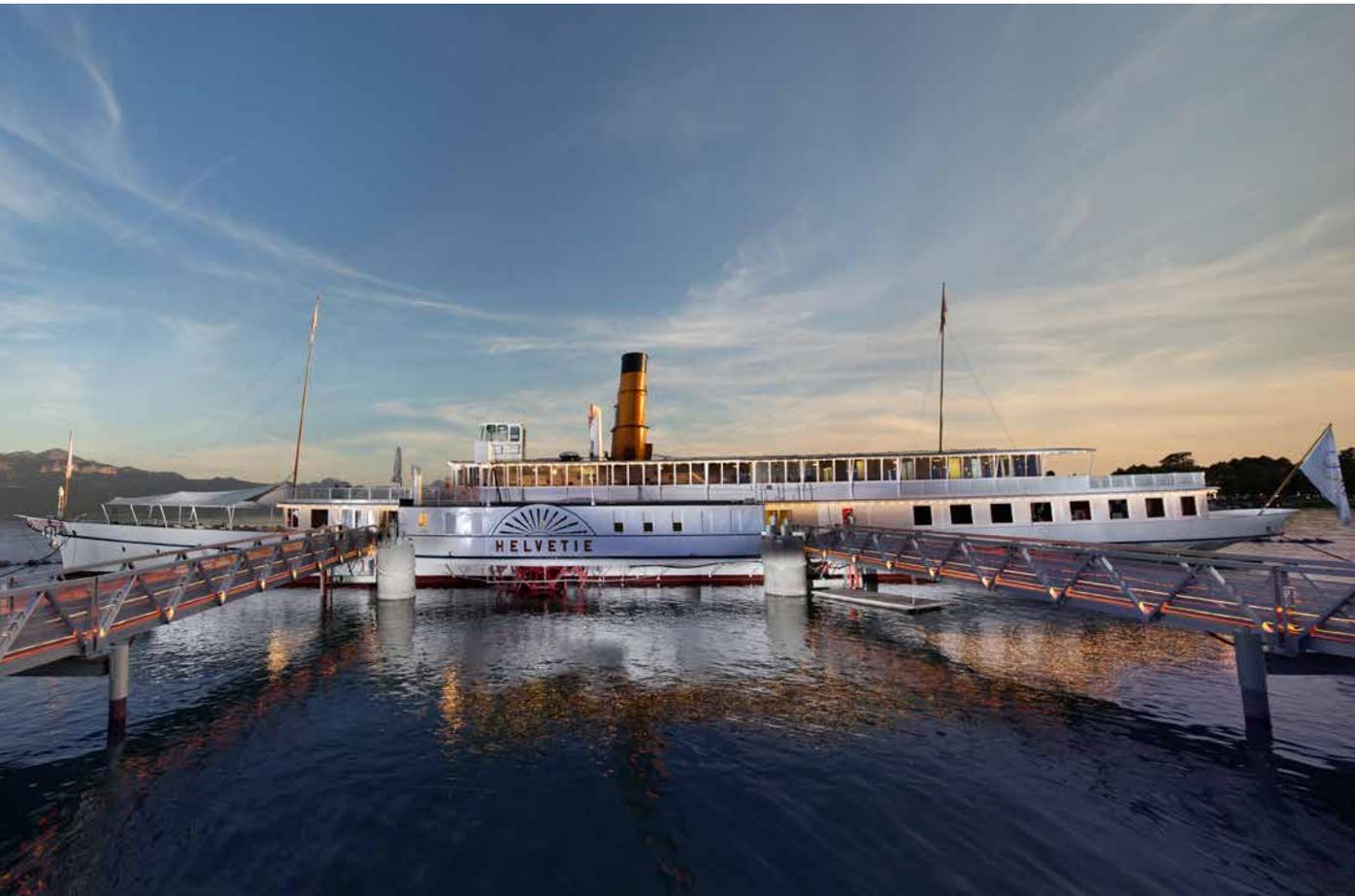
FR Dernière et plus importante rénovation à planifier

EN Last and most important partial renovation to be planed



HELVÉTIE

1926



LE TROISIÈME GRAND BATEAU-SALON BELLE ÉPOQUE DE LA CGN

À l'issue de la Première Guerre mondiale et avec l'espoir de retrouver la Belle Époque renaissante, la CGN commande, en 1923, un vapeur de mêmes dimensions que *La Suisse* et le *Simplon*. Avec le premier choc pétrolier de 1975 et la hausse du prix des carburants, la CGN transforme ce bateau en unité diesel-électrique. Depuis sa motorisation, l'*Helvétie* n'a toutefois jamais navigué à pleine satisfaction et a été progressivement relégué au service de réserve. En 2002, le bateau est désarmé. En été 2011, la CGN et l'ABVL décident de saisir l'occasion d'une mise à disposition du bateau pour abriter le « Musée olympique éphémère » en 2012 et 2013 au quai d'Ouchy. L'ABVL finance une première opération de remise en état de la coque et d'une partie des superstructures. Pour la coque, il s'agit notamment du sablage, qui inclut aussi le safran, les bastingages et les tambours de roues, soit 1100 m² de surface avec un budget de 350 000 francs. Son amarrage devant le quai d'Ouchy a pris fin en 2015 après l'exposition *100 ans ensemble... Le CIO & Lausanne*, et le bateau, qui n'est pas en état de naviguer, est stationné depuis au chantier naval de la CGN. L'*Helvétie* devrait profiter d'une rénovation complète au plus tard en 2030.

THE THIRD LARGE BELLE ÉPOQUE SALON BOAT IN THE CGN FLEET

In 1923, after the end of the First World War and in the hope of enjoying a resurgent “Belle Époque”, the CGN ordered a large paddle steamer with the same dimensions as *La Suisse* and the *Simplon*. With the first oil crisis in 1975 and the rise in fuel prices, the CGN transformed the boat into a diesel-electric vessel. Following its motorisation, the *Helvétie* was never fully satisfactory and was gradually relegated to the role of a back-up vessel. In 2002, the boat was laid up. In summer 2011, the ABVL and the CGN decided to take advantage of the boat's availability to host the “temporary Olympic Museum” in 2012 and 2013 on the Quai d'Ouchy. The ABVL funded an initial restoration of the hull and part of the superstructures. In particular, this also involved sandblasting the rudder, the rails and the wheel drums, covering a total surface area of 1,100 m² and requiring a budget of 350,000 Swiss francs. Following the *100 years together... The IOC & Lausanne* exhibition, the vessel, – which was still in no condition to resume its service – was removed from its mooring along the Quai d'Ouchy and taken to the CGN shipyard. The *Helvétie* should benefit from a complete renovation by 2030 at the latest, as long as the necessary funds are collected in the intervening period.



Particularités

- ⚓ Construit sur le modèle du *Simplon*.
- ⚓ Figure de proue de style Art déco.
- ⚓ Une partie de la machine d'origine est conservée et exposée au Musée du Léman à Nyon.

Particularities

- ⚓ Built on the model of the *Simplon*.
- ⚓ Figurehead sculpted and painted in the Art Deco style.
- ⚓ Part of the original engine is conserved and exhibited at the Musée du Léman in Nyon.



En chiffres / Figures



2002

FR Désarmé
EN Laid up

2011

FR Rénovation partielle extérieure
EN Partial exterior renovation

avant / before 2030

FR Rénovation générale
à planifier
EN General renovation
to be planned





RHÔNE

1927



DERNIER BATEAU À ROUES À AUBES CONSTRUIT EN SUISSE

 Le *Rhône* commence sa carrière lors de la Fête des Vignerons de 1927. Il est le dernier bateau à vapeur à roues à aubes construit en Suisse. Il se singularise sur le plan technique par sa machine à vapeur unique en son genre, avec un graissage automatique nécessitant de couvrir le vilebrequin et les excentriques par des capots afin d'éviter que des jets d'huile n'atteignent les passagers qui les contemplent depuis le pont principal. Première grande rénovation en 1968-1969. La machine est complètement révisée en 2002-2003, et un programme pour la rendre visible en remplaçant ses capots métalliques par d'autres en plexiglas est financé par l'ABVL en 2011. En même temps, l'ABVL finance la mise en valeur du salon de 1^{re} classe.

Particularités

- ⚓ Système de graissage automatique sous pression, qui nécessite la présence d'un capot de protection au-dessus des bielles.
- ⚓ Dernier bateau à vapeur entièrement assemblé par un constructeur suisse, équipé d'une machine prototype unique au monde.
- ⚓ Salon néo-classique en cerisier inspiré des deux constructions précédentes.

LAST PADDLE STEAMER BUILT IN SWITZERLAND

 The *Rhône* came into service during the Fête des Vignerons in 1927. It is the last paddle steamer built in Switzerland. It is outstanding in technical terms thanks to its unique steam engine with automatic lubrication requiring the crankshaft and eccentrics to be covered by cowls to avoid spurts of oil reaching the passengers keen to observe the engine from the main deck. First major overhaul in 1968-1969. A general overhaul of the engine was carried out in 2002-2003, and a programme was funded by the ABVL in 2011 to make it visible, replacing the metallic cowls by plexiglas covers. At the same time, the ABVL funded a refurbishment of the 1st class salon.

Particularities

- ⚓ Pressurised automatic lubrication system requiring a protective cover above the rods.
- ⚓ The last steamboat assembled entirely by a Swiss constructor and fitted with a prototype engine unique anywhere in the world.
- ⚓ Neo-classical salon made from cherry wood, based on the two previous constructions.



LA RÉNOVATION DU RHÔNE

DERNIÈRES ÉTAPES AVANT SA REMISE EN SERVICE CET AUTOMNE

Le *Rhône* a été arrêté en octobre 2017 en raison de la vétusté de certaines de ses installations, telles que les cuisines et les sanitaires, ainsi que pour rénover la coque, les ponts et les superstructures et remplacer la chaudière. Il aura bénéficié, comme avant lui le *Montreux*, le *Savoie*, *La Suisse*, le *Vevey* et l'*Italie*, d'une restauration complète après près d'un siècle de navigation.

Lors de la sortie du magazine en avril 2021, quelques étapes importantes doivent encore être finalisées:

- ⚙️ mise en place de l'ébénisterie
- ⚙️ mise en service progressive de la propulsion vapeur (nouvelle chaudière-machine révisée)
- ⚙️ mise en service progressive des installations sanitaires et de cuisine
- ⚙️ installation de tous les équipements de navigation dans la timonerie

Dès le mois de septembre 2021, les premiers essais en navigation seront conduits, puis ce sera au tour de la formation des équipages.

La remise en service du bateau est prévue fin novembre 2021.

THE RENOVATION OF THE RHÔNE

FINAL STAGES BEFORE BEING BROUGHT BACK INTO SERVICE THIS AUTUMN

The *Rhône* was taken out of service in October 2017 as certain facilities, such as the kitchens and toilets, had fallen into disrepair while its hull, decks and superstructures required an overhaul and the boiler needed to be replaced. Like the *Montreux*, the *Savoie*, *La Suisse*, the *Vevey* and the *Italie* before it, it will enjoy a complete overhaul after almost a century on the lake.

When the magazine is published in April 2021, some important steps must still be finalised:

- ⚙️ installation of the cabinetwork
- ⚙️ gradual implementation of the steam propulsion (new boiler / serviced engine)
- ⚙️ gradual implementation of the sanitary and cooking facilities
- ⚙️ installation of all the navigation equipment in the wheelhouse

The first navigation tests will be carried out in September 2021 before the crews are trained.

The boat is scheduled to be brought back into service on for the end of November 2021.



En chiffres / Figures



2019-2021

FR Rénovation générale
EN General renovation



EINE WELTWEIT EINMALIGE FLOTTE



D/S Montreux (1904)

Der Veteran der Flotte, mit einer Dampfmaschine des 21. Jahrhunderts

Teilrenovation mit Einbau eines diesel-elektrischen Antriebes: 1958-1962

Vollrenovation und «Revaporisierung»: 1998-2001

Tragkraft: 560 Personen, 172 Sitzplätze für die Bordverpflegung

Länge: 68,3 M - Leistung: 650 KW (885 PS)

Besonderheiten

↓ «Sistership» (Zwilling) von D/S *Général Dufour* (1905), der 1965 ausser Dienst gestellt und 1977 abgebrochen wurde.

↓ Tüferungen im 1. Kl.

↓ Salon stammen vom 2003 abgebrochenen D/S *Valais*; das am umfangreichsten mehrmals umgebaute, aber auch älteste Radschiff der Flotte.

↓ Prototyp der heute noch bestehenden Belle Époque Schiffe der CGN und gleichzeitig letzter Zeuge der «schweren» Dampfer.

D/S *Montreux* ist der Veteran der Belle Époque Flotte aber besitzt gleichzeitig die neueste, von der Kommandobrücke ohne Eingreifen des Maschinisten ferngesteuerte Dampfmaschine, eine Weltpremiere!

Das Schiff hat eine bewegte Geschichte hinter sich: 1958 bis 1962 erfolgt ein bedeutender Umbau der Silhouette und der Einbau eines dieselelektrischen Antriebes. 1998 startet die CGN anlässlich ihres 125 Jahre - Jubiläums ein erstaunliches «Revaporisierungsprogramm» ihrer vier Radschiffe, die einen solchen Antrieb besaßen (*Vevey* seit 1955, *Italie* seit 1958, *Montreux* also seit 1962 und *Helvétie* seit 1977).

Montreux sollte aber aus verschiedenen Gründen der Einzige bleiben. Die Vollrenovation, die Erste der CGN für ein Belle Époque Schiff, betraf auch die Sanierung der Schale und der Aufbauten sowie den Wiederaufbau der historischen Silhouette. Das Schiff ist heute bekannt für seine gastronomischen Abendrundfahrten mit den Küchenchefs des Beau-Rivage Palace in Lausanne.

D/S *Montreux* wird im Sommerfahrplan, vom 20. Juni bis zum 5. September, am Nachmittag auf der Strecke Lausanne-Chillon und zurück und am Abend auf der Strecke Lausanne-Yvoire und zurück mit dem Buffet des Beau-Rivage Palace eingesetzt (am Sonntag und Montag nur kleine Bordverpflegung).

M/S Vevey (1907)

Zusammen mit M/S *Italie*, das mit der modernsten Technologie ausgerüstete Schaufelradschiff

Vollrenovation: 2012-2013

1955 Teilrenovation und auf diesel-elektrischen Antrieb umgerüstet

Tragkraft: 560 Personen, 150 Sitzplätze für die Bordverpflegung

Länge: 66 M - Leistung: 540 KW

Besonderheiten

↓ «Sistership» (Zwilling) der *Italie*

↓ Schiff mit dem besterhaltenen 1. Klasse - Salon aus Kastanienbaumholz

↓ Vor dem Kamin wurde das ehemalige abgetrennte Raucherabteil Rekonstruiert

Ursprünglich war *Vevey* mit einer klassischen Zweizylinder- schrägliegenden- Verbund-Dampfmaschine ausgerüstet, wie man sie heute auf *Savoie* (1914) vorfindet.

Die Vollrenovation 2012-2013 erforderte 60 000 Arbeitsstunden. Dank den Recherchen und Archiven der *Association Patrimoine du Léman* in Nyon konnten die historischen Inneneinrichtungen und auch die Silhouette des Schiffs weitgehend wieder hergestellt werden. Der diesel-elektrische Antrieb gestattet das Belle Époque Schiff ganzjährig einzusetzen, während die Dampfer im Winter nicht unter Druck stehen und fahren.

M/S *Vevey* wird im Frühlings- und Herbstfahrplan (18. April bis 19. Juni / 6. September bis 24. Oktober) für Sonderfahrten und ab und zu auch im Fahrplan eingesetzt. Im Sommerfahrplan ab dem 20. Juni bis zweite Augushälfte auf der Linie Genf-Lausanne und zurück und freitags dazu ab Genf für eine Abendrundfahrt. Ende August und bis am 5. September auf der grossen Fahrt Lausanne-Genf-Lausanne-Montreux-Lausanne. Ab dem 25. Oktober und bis zum Jahresende: mehr Informationen zu gegebener Zeit (www.cgn.ch und www.abvl.ch - OGS - Fahrordnung).

M/S Italie (1908)

Das Schiff, das schweizweit am meisten Kilometer zurückgelegt hat

Generalrenovation: 2015-2016

1958 Teilrenovation und auf diesel-elektrischen Antrieb umgerüstet

Tragkraft: 560 Personen, 150 Sitzplätze für die Bordverpflegung

Länge: 66 M - Leistung: 540 KW

Besonderheiten

↓ «Sistership» (Zwilling) der *Vevey*

↓ Prächtiger 1. Klasse - Salon im Neo-Empire Stil

Ursprünglich war *Italie* mit einer klassischen Zweizylinder- schrägliegenden- Verbund-Dampfmaschine ausgerüstet, wie man sie heute auf D/S *Savoie* (1914) vorfindet.

Während zehn Jahren ausser Dienst, wurde *Italie* mit einer vorwiegenden Finanzierung durch die ABVL nach dem Vorbild von M/S *Vevey* zwischen Mai 2015 und Oktober 2016 vollständig renoviert.

M/S *Italie* wird im im Frühlings- und Herbstfahrplan (18. April bis 19. Juni / 6. September bis 24. Oktober) auf der «Riviera Tour» ab Le Bouveret im Haut-Lac Supérieur eingesetzt. Dazu im Sommerfahrplan vom 20. Juni bis 5. September vor der «Riviera Tour» noch von Le Bouveret nach Lausanne und dann nach *Vevey*. Ab dem 26. Oktober und bis zum Jahresende: mehr Informationen zu gegebener Zeit (www.cgn.ch und www.abvl.ch - OGS - Fahrordnung).

D/S La Suisse (1910)

Flaggschiff der CGN

Generalüberholung: 2007-2009

Tragkraft: 850 Personen, 252 Sitzplätze für die Bordverpflegung

Länge: 78,5 m - Leistung: 1030 KW (1400 PS)

Besonderheiten

↓ Älteste und zusammen mit D/S *Simplon* auch die stärkste Dampfmaschine der Flotte

↓ Geschnitzte und mit Goldblättern überzogene Bug- und Heckfiguren

↓ über dem Heck befestigtes und nach den Originalplänen rekonstruiertes hölzernes Rettungsboot

D/S *La Suisse* sollte bei seiner Einweihung 1910 der grösste und schönste aller Dampfer in der Schweiz und in Europa werden und ist es für Viele bis heute auch geblieben.

Das zweite Leben der La Suisse ein Jahrhundert später!

Zwischen November 2007 und April 2009 erfährt der Dampfer eine Totalrenovation dank einer Hauptfinanzierung durch die ABVL, ergänzt durch die CGN Aktionäre. Es handelte sich um die bedeutendste Generalüberholung eines historischen Dampfers in Europa.



D/S *La Suisse* wird vom 18. April bis 19. Juni und vom 6. September bis 24. Oktober auf der Linie Lausanne - Chillon und zurück eingesetzt (Frühlings- und Herbstfahrplan). Vom 20. Juni bis 5. September (Sommerfahrplan) auf der Linie Lausanne-Saint-Gingolph-Le Bouveret und zurück via Villeneuve-Chillon-Montreux und Vevey.

D/S *Savoie* (1914)

Der Dampfer, der die Entwicklung der Belle Époque Schiffe der CGN am besten dokumentiert.

Totalrenovation: 2004-2006

Tragkraft: 600 Personen, 150 Sitzplätze für die Bordverpflegung

Länge: 68 M - Leistung: 660 KW (990 PS)

Besonderheiten

↓ «Sistership» (Zwilling) von D/S *Valais* (1913), der 1961 ausser Dienst gestellt und 2003 abgebrochen wurde.

↓ Einziger Dampfer der 60 M - Klasse, der seine klassische Originalmaschine beibehalten hat.

Der Bau von D/S *Savoie* wurde weitgehend von D/S *La Suisse* beeinflusst. Am 7. Januar 1914 erfolgt die Wasserung. Ein für 1100 Fahrgäste ausgelegtes raffiniertes und elegantes Schiff. Es hat heute «drei Leben» hinter sich.

1914-1961

Das Schiff ist am Anfang in Le Bouveret verankert und während den ersten 12 Jahren im Expresskurs nach Genf und zurück entlang der Schweizerküste eingesetzt. Anschliessend führt es während 49 Jahren wahlweise verschiedene stark frequentierte Kurse aus und ersetzt gelegentlich grössere Dampfer auf Schnelldiensten. 1962-1963 wird D/S *Savoie* wegen seinen am Lebensende angekommenen Kesseln stillgelegt.

1967-1968

Zum ersten Mal wird die Original - Dampfmaschine beibehalten und nur durch neue Heizkessel ergänzt. Das läutet bei der CGN den Erhalt des Dampfbetriebes ein.

2004-2006

18 Monate im Trockendock. 50% der Schalenbleche und Aufbauten werden ersetzt. Die Inneneinrichtungen werden vollständig erneuert.

D/S *Savoie* wird, vom 18. April bis zum 24. Oktober, ab Genf auf der Linie nach Nyon-Yvoire und zurück eingesetzt. Tägliche kulinarische Mittagsrundfahrt und, vom 27. Mai bis zum 25. September, dazu noch eine kulinarische Abendrundfahrt.

D/S *Simplon* (1915-1920)

Der «imposanteste» Dampfer der CGN

Teilrenovierungen: 2004-2005, 2010-2011, 2017-2018.

Tragkraft: 850 Personen, 330 Sitzplätze für die Bordverpflegung

Länge: 78,5 M - Leistung: 1030 KW (1400 PS)

Besonderheiten

↓ «Sistership» (Zwilling) von der *Helvétie* (1926)

↓ Erster Dampfer auf dem Genfersee mit dem Heizkessel hinter den Schaufelrädern und der Maschine davor, die das Schiff nun «zieht» statt «stösst». Dadurch gewinnt man Platz auf dem Hauptdeck

↓ Salon der 1. Klasse mit weissem Ahorn, der Letzte, der durch den bekannten Tischler Henry Bobaing in Lausanne angefertigt wurde

D/S *Simplon* hat den Ruf des «imposantesten» Dampfers mit der reaktivsten Dampfmaschine der CGN zu sein und weist zudem die grösste Passagierkapazität der historischen Flotte auf.

Kiellegung Ende Juli 1914, aber einige Tage später werden die Arbeiten wegen Ausbruchs des 1. Weltkriegs bereits wieder eingestellt. 1915 wird zwar noch die Dampfmaschine eingebaut aber nachher ruht Alles. Am Ende des Konflikts entscheidet die CGN, den Bau des Schiffs zu beenden und es in Betrieb zu nehmen, was endlich 1920 der Fall ist. 1959 wird auf Oelfeuerung umgestellt und 1968 erhält D/S *Simplon* neue Heizkessel.

Der Dampfer erfährt später noch zwei Teilrenovierungen. Die erste 2004-2005 nach einem Schaden im Brennraum eines der beiden Kessel und die zweite 2010-2011 mit einer Generalüberholung der Dampfmaschine und dem Einbau eines Bugstrahlers. Während dem Winter 2017-2018 erhielt der Dampfer eine neue Aussenbemalung.

D/S *Simplon* sollte noch vor 2030 einer dritten und umfangreichsten Teilrenovation unterzogen werden. D/S *Simplon* wird im 2021 im Sommerfahrplan nur kurz, ab Ende August bis zum 5. September, auf der Linie Genf-Lausanne und zurück eingesetzt. Am Freitag dazu ab Genf für eine Abendrundfahrt.

M/S *Helvétie* (1926)

Das dritte grosse Schaufelrad - Belle Époque-Schiff der CGN

Seit 2002 ausser Dienst

Äusserliche Teilrenovation: 2011

Tragkraft: 850 Personen, 330 Sitzplätze für die Bordverpflegung

Länge: 78,5 M - Leistung: 1060 KW

Besonderheiten

↓ «Sistership» (Zwilling) von D/S *Simplon*

↓ Burgverzierung

↓ Die Original-Dampfmaschine ist im Musée du Léman in Nyon ausgestellt

Nach dem Ende des 1. Weltkrieges hofft man auf eine Neuauflage einer «Belle Époque». Die CGN bestellt im Jahre 1923 einen dritten grossen Dampfer der Kategorie von *La Suisse* und *Simplon*. 1975 haben seine Heizkessel ihr Lebensende erreicht, was mit der ersten Oelkrise und den damit verbundenen dramatisch erhöhten Treibstoffkosten zusammenfällt und die CGN beschliesst deshalb, *Helvétie* auf diesel-elektrischen Antrieb umzurüsten. Leider hat aber das eingebaute Occasions-Aggregat nicht richtig funktioniert und das Schiff wurde je länger je mehr dem Reservendienst zugewiesen und schliesslich im Frühling 2002 stillgelegt.

Im Jahr 2011 erfolgt eine erste Teilrenovation des Schiffs, damit es zwischen 2012 und 2013

als «Ersatzmuseum» während der Erneuerung des Musée Olympique in Ouchy eingesetzt werden kann. 2015 dient *Helvétie* der Ausstellung *100 Jahre IOK in Lausanne* und befindet sich gegenwärtig in Erwartung seiner Totalrenovation wieder in der CGN-Werft.

Ziel ist, das Schiff bis spätestens 2030 einer Vollrenovation zu unterziehen.

D/S *Rhône* (1927)

Letzter vollständig in der Schweiz gebaute Raddampfer

Vollrenovation 2019-2021

Tragkraft: nach der Vollrenovation 600 Personen, 186 Sitzplätze für die Bordverpflegung

Länge: 68 M

Leistung: 625 KW (850 PS)

Besonderheiten

↓ Automatische Schmierung unter Druck, womit die Pleuelstangen durch Hauben überdeckt werden müssen

↓ Weltweit einzigartige Prototyp-Dampfmaschine

↓ Neoklassischer Salon aus Kirschenholz

↓ Relativ offenes Oberdeck mit kurzer Verglasung

D/S *Rhône* wurde zum ersten Mal im Jahre 1927 während der *Fête des Vignerons* eingesetzt. Seine Dampfmaschine wurde 2002-2003 vollständig revidiert. ABVL finanziert dabei den Ersatz der Metall- durch Plexiglashauben, damit die Maschinenumdrehungen wie auf den anderen Dampfern für die Passagiere sichtbar sind. Gleichzeitig finanzierte ABVL eine Teilrenovation des Mobiliars des 1. Klasse - Salons.

Vollrenovation 2019-2021

D/S *Rhône* ist wegen der Überalterung gewisser Anlagen an Bord, wie der Küche, den Sanitäranlagen und auch des Kessels, seit November 2017 nicht mehr im Dienst. Ziel ist es, das Schiff nun wie vorher *Montreux*, *Savoie*, *La Suisse*, *Vevey* und *Italie*, nach beinahe hundert Jahren im Einsatz einer Vollrenovation zu unterziehen. Im April 2021 ist der Rumpf mit dem teilweisen Einbau neuer Schalenbleche und zusätzlichen Schottwänden bereits saniert. Der neue, sparsamere Kessel ist ebenfalls bereits an Bord, die Holzdecks sind installiert. Ab Mai werden die drei Tankanlagen für die Brennstoffe für die Dampfproduktion des Antriebs und für die Generatoren für die Stromversorgung, sowie für das Abwasser, installiert. Die Maschinisten der CGN montieren gleichzeitig wieder die Kurbelwelle und die Schaufelräder, die in Hamburg ausgewuchtet worden war.

Im Sommer folgen der Wiedereinbau der Täferungen der Salons, die während der Sandstrahlung der Schale entfernt und sorgfältig aufbewahrt worden waren und dazu der Einbau der elektrischen-, Küchen- und Sanitäranlagen, des «Fumoirs», des originalgetreuen neuen Steuerhauses mit den Navigationsanlagen sowie der fixen Überdeckung des Oberdecks. Ab im September folgen die ersten Probefahrten und anschliessend die Ausbildung Besatzungen. Die Einweihung und Wiederinbetriebnahme ist im November vorgesehen.



ABVL

ASSOCIATION DES AMIS DES BATEAUX À VAPEUR DU LÉMAN



PARTENAIRE PRINCIPAL DE LA CGN POUR LA SAUVEGARDE DE LA FLOTTE BELLE ÉPOQUE

 Fondée en juin 2002 par de véritables passionnés soucieux de la survie de cette flotte qui se trouvait subitement en danger pour des raisons financières, elle compte à ce jour plus de 20 000 donateurs et près de 4000 membres actifs.

Sa mission a pour but de rechercher des fonds pour la conservation et le maintien en service horaire des huit bateaux Belle Époque de la CGN.

Grâce aux dons récoltés par l'ABVL depuis dix-neuf ans, les huit bateaux Belle Époque de la CGN ont pu être partiellement ou totalement rénovés. À ce jour, plus de 35 millions de francs au total ont été récoltés par l'association, ce qui représente environ le tiers du montant global investi pour les rénovations de cette flotte.

RÉNOVATIONS FINANCÉES PAR L'ABVL

S/S Simplon (1920)

Deux rénovations partielles entre 2003 et 2005 et, entre 2010 et 2011, avec le sablage de la coque, la révision générale de la machine à vapeur d'origine, la réhabilitation des salons de 1^{re} et de 2^e classe du pont principal et l'installation de propulseurs d'étrave. Durant l'hiver 2016/2017, retubage des deux chaudières datant de 1966. En 2020, l'ABVL a fourni à la CGN une garantie financière qui lui permis de réaliser, hors budget, le sablage de la coque ainsi que le remplacement des arbres de roues à aubes d'origine, qui se sont révélés nécessaires en cours d'exercice. En 2021, l'ABVL finance le remplacement des luminaires (plafonniers) de l'ensemble du bateau.

S/S La Suisse (1910)

Financement de plus de 80% de la rénovation complète pour un budget de CHF 15 millions entre 2007 et 2009. Financement des chaises en rotin du pont supérieur en 2021.

S/S Montreux (1904)

Mise au point de la nouvelle machine à vapeur prototype et rénovation partielle du salon de 1^{re} classe pendant l'hiver 2014-2015. En 2016, remplacement du surchauffeur de la chaudière.

MAIN PARTNER OF THE CGN FOR THE CONSERVATION OF THE BELLE ÉPOQUE FLEET

 Founded in June 2002 by true enthusiasts keen to ensure the survival of this fleet, which suddenly found itself in financial danger, the ABVL now boasts over 20,000 donors and almost 4,000 active members.

The goal of the ABVL is to collect funds for the conservation and maintenance of a regular service of the eight Belle Époque boats of the CGN.

Thanks to the donations collected by the ABVL over the past nineteen years, the eight Belle Époque boats of the Compagnie Générale de Navigation sur le Lac Léman of the CGN have been either partially or fully refurbished. To date, a total of more than 35 million Swiss francs has been collected by the ABVL. The proportion provided by the association represents approximately one third of the total amount invested in the refurbishment of this fleet.

REFURBISHMENTS FINANCED BY ABVL

S/S Simplon (1920)

Two partial refurbishments between 2003 and 2005 and between 2010 and 2011, sanding of the hull, a general overhaul of the original steam engine, refurbishment of the 1st class and 2nd class salons on the main deck, and installation of bow thrusters. During winter 2016-2017, retubing of the two boilers dating back to 1966. In 2020, the ABVL provided the CGN with a financial guarantee enabling it to sand the boat's hull outside its budget and replace the paddle wheel shafts, work identified as necessary during the course of the year. In 2021, the ABVL is funding the replacement of the ceiling lights through the vessel.

S/S La Suisse (1910)

More than 80% of the full refurbishment costing a total budget of 15 million francs between 2007 and 2009. Replacement of the rattan chairs on the upper deck in 2021.

S/S Montreux (1904)

Development of the new prototype steam engine followed by the partial refurbishment of the 1st class salon during winter 2014-2015. In 2016, the ABVL funded the "superheater" of the boiler.

WICHTIGSTER PARTNER DER CGN FÜR DIE ERHALTUNG DER BELLE ÉPOQUE FLOTTE DER CGN

 Er wurde 2002 durch eine Handvoll engagierter Dampferfans gegründet, als sich diese Flotte aus finanziellen Gründen plötzlich in Gefahr befand. ABVL zählt heute annähernd 4000 aktive Mitglieder und 20000 Gönner.

ABVL hat zum Zweck, durch finanzielle Unterstützung den Erhalt und den fahrplanmässigen Einsatz der acht Belle Époque Schiffe der CGN.

Dank den seit achtzehn Jahren erhaltenen Spenden unserer Gönner konnten die acht Belle Époque - Schiffe der CGN teilweise oder ganz renoviert werden. Bis zum heutigen Tag konnten über 35 Mio SFr. durch ABVL und ihre Stiftung Pro Vapore gesammelt und der CGN für bereits getätigte und kommende Rnovationen zur Verfügung gestellt werden. Damit finanziert ABVL ca. ein Drittel der Gesamtkosten der Investitionen für die Erhaltung der historischen Flotte.

DURCH ABVL FINANZIERTE RENOVATIONEN

S/S Simplon (1920)

Zwei Teilrenovierungen 2003-2005 und 2010-2011. Sandstrahlung der Schale, Hauptrevision der Original-Dampfmaschine, Auffrischen der Salons der 1. und 2. Klasse auf dem Hauptdeck und Einbau eines Bugpropellers. Im Winter 2016/2017 wurden die beiden aus dem Jahr 1966 stammenden Kessel neu verrohrt. Während dem Winter 2016/2017 wurden die beiden Kessel, 1966 eingebaut, neu verrohrt. Im Jahr 2020 garantierte die im CGN-Budget ursprünglich nicht geplante Sandstrahlung der Schale und den Ersatz der Radachsen, die Ermüdungserscheinungen aufwiesen. Im Jahr 2021 finanziert die ABVL den Ersatz der Decken-Leuchter.

S/S La Suisse (1910)

ABVL finanzierte 80% der Totalrenovation von 2007-2009, die mit 15 Mio SFr. budgetiert war. Im Jahr 2021 finanziert ABVL einen Teil des Ersatzes der Mobiliars des Oberdecks durch neue Stühle aus Rotin, wie man sie bereits auf MS Vevey und MS Italie vorfindet.



S/S Rhône (1927)

En 2011, mise en valeur du salon de 1^{re} classe. Pour la machine à vapeur, financement du remplacement des capots métalliques faisant partie du système de graissage automatique et qui en obstruaient la vision, par des capots transparents en plexiglas. En 2019-2021, l'ABVL participe avec CHF 3 millions à la rénovation générale du bateau sur un budget de CHF 15'843'000.-, financée essentiellement par les trois cantons riverains lémaniques.

M/S Helvétie (1926)

Première rénovation partielle en 2011-2012, avec un carénage de conservation, le sablage de la coque et des roues à aubes, ainsi qu'une rénovation limitée des superstructures.

S/S Savoie (1914)

En 2011-2012, révision de la machine à vapeur d'origine. Financement du remplacement des chaises en rotin du pont supérieur en 2021.

M/S Vevey (1907)

Dans le cadre de la rénovation générale de 2012-2013, financement de luminaires de type Belle Époque.

M/S Italie (1908)

L'ABVL a mis à disposition 10,6 mio de francs sur les 13,6 mio nécessaires à la rénovation complète, effectuée entre mai 2015 et octobre 2016.

S/S Rhône (1927)

Enhancement of the 1st class salon in 2011. Replacement of the metal cowls on the steam engine, which were part of the automatic lubrication system and blocked the view of the mechanism, by transparent plexiglas covers. In 2019-2021, the ABVL contributed 3 million francs to the general refurbishment of the boat which cost a total of CHF 15,843,000, primarily funded by the three cantons bordering the lake.

M/S Helvétie (1926)

Initial partial refurbishment in 2011-2012, including a protective fairing, the sanding of the hull and the paddle wheels and a small-scale refurbishment of the superstructures.

S/S Savoie (1914)

General overhaul of the original steam engine in 2011-2012. Replacement of the rattan chairs on the upper deck in 2021.

M/S Vevey (1907)

Funding of the installation of Belle Époque light fixtures as part of the general refurbishment in 2012-2013.

M/S Italie (1908)

The ABVL contributed 10.6 million francs to the total budget of 13.6 million necessary for the full refurbishment of the boat carried out between May 2015 and October 2016.

S/S Montreux (1904)

Weiterentwicklung der Dampfmaschine (2001, Prototyp). Auffrischen des Salons der 1. Klasse im Winter 2014-2015. Der Dampfkessel wurde 2016 mit einem neuen Überhitzer ausgerüstet.

S/S Rhône (1927)

Auffrischen des Salons der 1. Klasse. Sichtbarmachung der wegen ihrer automatischen Druckschmierung zugedeckten Original-Dampfmaschine mit Ersatz der Metall- durch Plexiglashauben im Jahr 2011. 2019-2021 beteiligt sich die ABVL mit 3 Mio SFr. an der mit 15'843'000.- SFr. budgetierten Totalrenovation, die hauptsächlich durch die drei Anrainerkantone finanziert wird.

M/S Helvétie (1926)

Ersten Teilrenovation 2011-2012. Sandstrahlung der Schale und der Schaufelräder und Teilenerneuerung der Aufbauten.

S/S Savoie (1914)

2011-2012 Hauptrevision der Original-Dampfmaschine. 2021 Finanzierung der neuen Rotin-Bestuhlung des Oberdecks.

M/S Vevey (1907)

Belle Époque - Leuchter im Salon 1. Kl. im Jahre 2013 während der Vollrenovation.

M/S Italie (1908)

ABVL stellte 10,6 Mio SFr. für die mit 13,6 Mio budgetierte und im Mai 2015 begonnene und im Oktober 2016 beendete Generalrenovation zur Verfügung.

LA FONDATION PRO VAPORE

L'ABVL a également créé une fondation en 2006, dont le siège est à Genève et dont le but statuaire est identique au sien et à laquelle elle confie les fonds récoltés. Pro Vapore, contrôlée en tant que fondation par un organe de surveillance, est le garant de la bonne gestion des sommes qui lui sont remises par l'association. Les deux sont inscrites au Registre du commerce.

S/S = Bateau à vapeur;
M/S = Moteur diesel-électrique



Qui sommes nous ?

FOUNDATION PRO VAPORE

The ABVL also created a foundation headquartered in Geneva with the same statutory aim as its own and entrusted with the funds collected. As a foundation under the governance of a supervisory board, Pro Vapore is responsible for ensuring sound management of the sums entrusted to it by the association. Both bodies are registered on the Commercial Register.

S/S = Steam ship;
M/S = Motor ship



Who are we ?

DIE STIFTUNG PRO VAPORE

Der Verein ABVL hat eine Stiftung mit Sitz in Genf gegründet, die statutarisch identische Ziele verfolgt und der ihre Spenden gutgeschrieben werden. Dank deren Stiftungsaufsicht haben unsere Gönnerinnen und Gönner die Garantie, dass diese auch zweckmässig eingesetzt werden. Der Verein und die Stiftung sind im Handelsregister eingetragen.

DS = Dampfschiff ;
MS = Diesel-elektrisch Antrieb



Code um auf die Seite zu kommen





L'ABVL A BESOIN DE VOUS!

 Depuis 2002, l'Association des amis des bateaux à vapeur du Léman (ABVL) s'engage pour que la flotte des huit bateaux Belle Époque de la CGN puisse un jour à nouveau fendre les flots du lac Léman au complet, comme ce fut le cas pour la dernière fois en 1998...

Si cette flotte est classée «monument historique d'importance nationale», ce qui la met à l'abri de la destruction, son entretien dans le meilleur état de conservation possible demande un investissement financier conséquent, dont une partie importante doit provenir de fonds privés.

Le vapeur *Rhône* sera remis en service cet automne après plus de deux ans de rénovation.

Il restera alors à procéder à la troisième et plus importante rénovation partielle du *Simplon* – ainsi qu'à la rénovation complète de l'*Helvétie*. S'il est encore trop tôt pour envisager les échéances précises de ces travaux, ceux-ci pourraient se faire, à partir de 2024-2025 dans le but de trouver la totalité de la flotte Belle Époque en état de naviguer à l'horizon 2030! L'ABVL devra y contribuer d'une manière importante, c'est pourquoi nous avons besoin de vous!

Chaque don compte! Sans notre engagement indéfectible depuis dix-neuf ans en faveur de la flotte Belle Époque de la CGN, il ne resterait vraisemblablement aujourd'hui plus qu'un ou deux bateaux à roues à aubes en navigation, comme *La Suisse* et le *Savoie*.



Devenez donateur-trice à l'aide du bulletin de versement se trouvant dans le magazine ou en ligne.

THE ABVL NEEDS YOU!

 Since 2002, the Association des amis des bateaux à vapeur du Léman (ABVL) has been committed to ensuring that all eight boats in the CGN Belle Époque fleet will once again be able to ply the waters of Lake Geneva for the first time since 1998...

Listed as an "historic monument of national importance", thereby protecting it from destruction, maintaining the fleet in the best possible state of preservation requires considerable financial investment, a large part of which must be obtained from private funds.

The *Rhône* steamer will be brought back into service this autumn following an overhaul lasting more than two years.

This will leave the third, and most extensive, partial refurbishment – of the *Simplon* – and the complete overhaul of the *Helvétie* to be undertaken. While it is still too early to schedule the exact dates for this work, it could – funding permitting – be started in 2024-2025, with the aim of making the entire Belle Époque fleet shipshape and lake-worthy by 2030! The ABVL will certainly make a major contribution to this funding, which is why we need you!

Every donation counts! Without the unwavering commitment of the ABVL to the Belle Époque fleet of the CGN these past nineteen years, there would almost certainly remain only one or two paddle steamers in working order, such as *La Suisse* and the *Savoie*.



Become a donor using the payment slip in the magazine or online.

ABVL BRAUCHT IHRE UNTERSTÜTZUNG!

 Seit 2002 kämpft die Association des amis des bateaux à vapeur du Léman / ABVL (Freunde der Dampfschiffahrt auf dem Genfersee) dafür, dass alle 8 Schaufelrad-schiffe der Belle Époque Flotte der CGN wieder fahren können, so wie wir es zum letzten Mal im Jahre 1998 erleben

Obwohl diese Flotte unter nationalem Denkmalschutz steht und deshalb von einem Abbruch bewahrt ist, so erfordert ihr Unterhalt bedeutende Mittel und ein wesentlicher Teil davon muss durch private Unterstützung sichergestellt werden.

DS *Rhône* wird in diesem Herbst nach über zwei Jahren Vollrenovation wieder in Betrieb genommen.

Es bleiben dann noch DS *Simplon* (1920) einer umfangreichen dritten Teil- und MS *Helvétie* (1926) einer Vollrenovation zukommen zu lassen. Noch ist es allerdings zu früh, dafür einen genauen Zeitplan anzugeben. Falls die Finanzierungen sichergestellt werden können, würde damit ca. 2024/2025 begonnen. Ziel bleibt auf jeden Fall, im Jahr 2030 alle acht Schiffe der Belle Époque – Flotte renoviert im Betrieb vorzufinden!

Jede Spende zählt! Ohne die ABVL, die sich seit mehr als achtzehn Jahren unermüdlich für den Erhalt der Belle Époque - Flotte der CGN einsetzt, würden heute vermutlich nur ein bis zwei Dampfer auf dem Genfersee noch im Einsatz stehen, wie *La Suisse* und *Savoie*.



Werden Si Gönner(in) mit dem EZ im Magazin oder Online.



Pour toute information concernant les legs, vous pouvez nous contacter:
 For all information concerning a possible legacy, you can contact us:
 Für Informationen über Legate kontaktieren Sie uns bitte:
 +41 21 614 62 88 – info@abvl.ch.



REJOIGNEZ L'ABVL!

En adhérant à l'ABVL, vous devenez un acteur important de la conservation d'une flotte de bateaux uniques au monde!

Avantages membres

- ↓ Cadeau de bienvenue
- ↓ Participation à l'Assemblée générale annuelle
- ↓ Événements exclusifs
- ↓ Newsletter
- ↓ Actions spéciales

Cotisations annuelles

Individuel: CHF 30.- / 25 €
Couple: CHF 50.- / 40 €
Junior (6-18 ans): CHF 20.- / 15 €
Collectif: CHF 100.- / 80 €
Membre à vie: se renseigner auprès de l'ABVL

Inscriptions en ligne sur www.abvl.ch
ou via la brochure ABVL, disponible sur tous les bateaux de la CGN.

JOIN THE ABVL!

In coming on board as a member of the ABVL, you will become a key player in the preservation of a fleet of boats unique in the world!

Member advantages

- ↓ Welcome gift
- ↓ Participation in the annual general meeting
- ↓ Exclusive events
- ↓ Newsletter
- ↓ Special offers

Annual fees

Individual: CHF 30.- / 25 €
Couple: CHF 50.- / 40 €
Junior (age 6-18): CHF 20.- / 15 €
Institutions or organizations: CHF 100.- / 80 €
Life member: contact the ABVL

Online registration on www.abvl.ch
or by means of the ABVL folder to be found on all CGN boats.

TRETEN SIE DER ABVL BEI!

Mit Ihrem Beitritt können Sie den Erhalt einer einzigartigen Flotte aktiv mitgestalten!

Als Mitglied haben Sie folgende Vorteile

- ↓ Willkommensgeschenk
- ↓ Einladung an die jährliche Generalversammlung
- ↓ Einladung an exklusive Events
- ↓ Newsletter
- ↓ Spezialangebote

Mitgliederbeitrag

Einzelmitglied: SFr. 30.- / 25 €
Ehepaar: SFr. 50.- / 40 €
Junior (6-18 Jahre): SFr. 20.- / 15 €
Kollektivmitglied: SFr. 100.- / 80 €
Mitglied auf Lebenszeit: Erkundigen Sie sich bei der ABVL

Internet-Anmeldung durch www.abvl.ch
oder mit dem Coupon in unserem ABVL - Prospekt, den Sie auf allen Schiffen der CGN finden.

Suivez nous sur:
Follow us on:
Suivez nous sur:



CROISIÈRE AVEC LES CÉLÉBRITÉS D'ANTAN

Cruise with the celebrities
of yesteryear

par Olivier Toublan





 Depuis presque 200 ans qu'existent les bateaux à vapeur sur le Léman, les rives du lac attirent de nombreuses célébrités, des artistes, des musiciens, des peintres, une poignée de prix Nobel, des rois, des princes, des princesses et des héros.
Suivez le guide!

 For the close to 200 years that steamboats have plied the waters of Lake Geneva, the lake shores have attracted numerous celebrities – artists, musicians, painters, a handful of Nobel Prize laureates, kings, princes and heroes.
Follow the guide!



🇫🇷 Pas besoin de vous faire de longs discours, à vous qui êtes en train de faire une croisière, il vous suffit de regarder autour de vous: le Léman est l'un des plus beaux lacs du monde. On vante ses beautés de la Chine jusqu'au fin fond de la Patagonie, où l'on trouve même des gravures du château de Chillan accrochées aux murs des salons des habitants de la Terre de Feu.

Mais si les touristes se souviennent, avec des étoiles dans les yeux, des impressionnantes montagnes couvertes de neige, des étonnantes vignes en terrasse, si les voyageurs vantent l'expérience unique qu'est une croisière dans un de ces magnifiques bateaux à vapeur de la CGN, si les érudits chérissent la visite des châteaux, des musées et des monuments historiques, on ignore la plupart du temps que le lac Léman est aussi un aimant à personnalités exceptionnelles.

Pendant plus de cent ans, grosso modo de la moitié du XIX^e siècle jusqu'à la moitié du XX^e, certaines villes des rives du Léman, comme Montreux ou Glion, ont été parmi les stations mondaines les plus huppées d'Europe. On ne compte plus les voyageurs célèbres qui ont passés quelques heures ou quelques jours à Genève, à Lausanne ou à Évian. À tel point qu'en faire la liste exhaustive serait impossible.

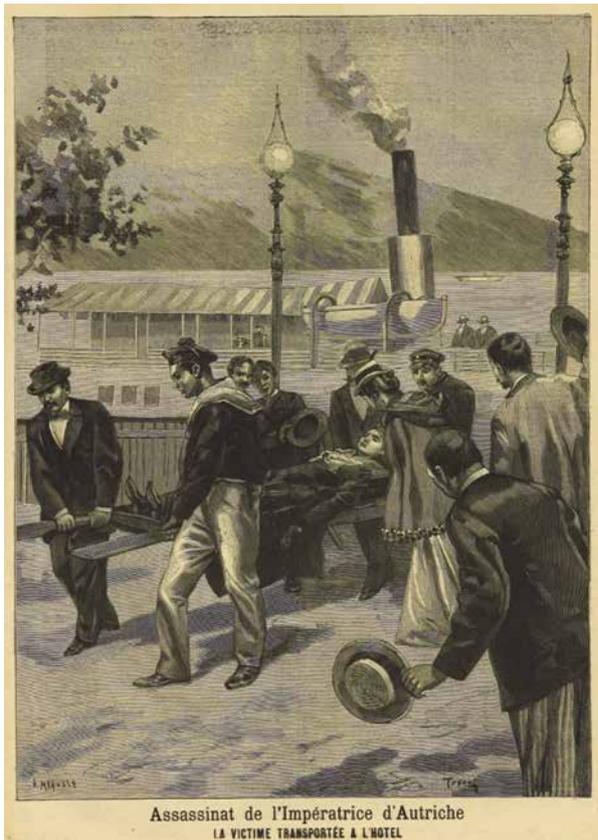
Par contre, on a gardé la trace de celles et ceux qui sont restés, tombés sous le charme des beautés du paysage et de la qualité de vie qu'offraient les rives du Léman. Un véritable inventaire à la Prévert, où l'on croise des artistes, des musiciens, des peintres, une poignée de prix Nobel, des rois, des princes déçus, des héros et même la créature de Frankenstein. Nous vous invitons à partir à leur rencontre.

i **À propos: tous les lieux mentionnés sont soit visibles du navire ou accessibles facilement depuis un débarcadère CGN, et les célébrités dont nous allons parler ont ou auraient pu voyager sur un de ces étonnants bateaux à roues à aubes qui sillonnent le lac. Car cette visite, on va bien entendu la faire en bateau.**

🇬🇧 For more than a hundred years, roughly from the middle of the 19th century to the middle of the 20th century, certain towns on the shores of Lake Geneva, such as Montreux and Glion, were among the richest, most fashionable resorts in Europe. Countless famous travelers spent a few hours or days in Geneva, Lausanne or Évian. So many, in fact, that it would be impossible to make an exhaustive list.

Those who stayed, however, having fallen under the charm of the beautiful landscapes and the quality of life beside the lake, have not been forgotten. The list is genuinely eclectic and includes artists, musicians, painters, a handful of Nobel Prize laureates, deposed kings and princes, heroes and even Frankenstein's monster. We invite you to meet them.

i **Note: all the places mentioned can be seen from the boat or are easily accessible from a CGN landing stage and the celebrities we will talk about traveled, or could have, on one of these amazing steamers that ply the waters of the lake. Because we will naturally be enjoying this visit by boat.**



La statue de Sissi, quai du Mont-Blanc à Genève
The statue of Sissi, quai du Mont-Blanc in Geneva



À découvrir:
Le premier prix Nobel de la paix

To discover:
The first Nobel Peace Prize

L'impératrice assassinée

🇫🇷 Débutons par Genève. Impossible de faire la liste de toutes les personnalités qui sont passées ou ont séjourné dans cette ville, tant elles sont nombreuses. Pensez simplement à tous ces ministres, ces présidents et ces chefs d'État qui ne restent que quelques heures, pour une conférence internationale, ou une négociation de haut vol. Alors contentons-nous de quelques grandes figures qui ont marqué durablement la cité de Calvin, en commençant par cette statue de bronze, tout près du débarcadère, qui représente une femme élégante, l'air un peu triste. C'est Sissi, la fameuse impératrice Élisabeth d'Autriche.

Sissi, qui a été assassinée à l'endroit même où se trouve sa statue, à l'automne 1898, alors qu'elle embarquait pour une croisière sur le lac. Au vu de son rang, elle aurait pu exiger une navette privée, mais comme elle voyageait incognito, elle avait voulu prendre un des navires de la CGN, le *Genève*. Mal lui en a pris. Un anarchiste italien qui voulait faire parler de sa cause lui planta un fin poignard dans le cœur. Si fin que, d'abord, l'impératrice ne remarqua rien, à peine une goutte de sang, avant de s'effondrer.

L'évènement est connu. Ce que l'on sait moins, c'est que l'impératrice résidait à hôtel Beau-Rivage, juste à côté, quai du Mont-Blanc 13, où l'on peut encore voir, dans les étages, quelques reliques, des gants, des accessoires ayant appartenu à l'impératrice. Et si vous avez un budget conséquent,

vous pouvez même louer la chambre où a dormi pour la dernière fois Sissi. Pour nettement moins cher, on peut toujours boire un café dans le superbe atrium de l'hôtel, qui n'a guère changé depuis l'époque.

🇬🇧 **THE ASSASSINATED EMPRESS** In Geneva, close to the landing stage, you can see the statue of Sisi, the famous Empress Elisabeth of Austria.

Sisi was assassinated in autumn 1898, at the very site where her statue now stands, as she was boarding a boat for a cruise on the lake. In light of her status, she could have demanded a private vessel, but as she was traveling incognito, she had wanted to take one of the CGN boats, the *Genève*. But fate was against her. An Italian anarchist, who wanted to draw attention to his cause, stabbed her in the heart. The blade he used was so fine that the Empress did not even realize she had been stabbed and barely a drop of blood had appeared before she collapsed.

The Empress was staying at the nearby Hotel Beau-Rivage, located at Quai du Mont-Blanc 13, where visitors can still see a number of relics on the upper floors – gloves and other accessories that belonged to the Empress. You can even stay in the room where Sisi spent the very last night of her life.



Shiptec a participé aux rénovations des bateaux *Italie* et *Montreux*.

Les professionnels de la rénovation
de bateaux historiques et
de la construction de bateaux neufs



SCHIFFBAU
ENGINEERING
SERVICE

www.shiptec.ch +41 41 367 66 95

Shiptec AG
Werftstrasse 5
Postfach
6002 Luzern

Tél. 041 367 66 95
Fax 041 367 68 50
info@shiptec.ch
www.shiptec.ch



ODELET

TRANSPORTS SA

Chemin des Artisans 7 1263 Crassier Tél : +41 22 367 15 10 www.odelet.ch



TRANSPORTS DE BATEAUX
TOUTES DESTINATIONS – DEVIS GRATUIT



Le monstre genevois

 Il est temps de bouger un peu et de prendre un de ces magnifiques bateaux à vapeur de la CGN, en direction de Lausanne. En admirant au passage toutes les belles villas de maître et les petits châteaux qui défilent devant nos yeux. Sur la rive droite, dans la commune de Coligny, on distingue une belle demeure de trois étages, aux volets verts, entourée de vignes, c'est la Villa Diodati. Peu de gens le savent, mais c'est dans cette villa, pendant l'été pluvieux de 1816, que Mary Shelley écrit un roman qui allait connaître une certaine postérité : Frankenstein. D'ailleurs, dans le roman original, Victor Frankenstein, créateur du monstre, était un savant originaire de Genève.

Avec Mary Shelley, on triche un peu avec les dates. Il est vrai que, techniquement, la CGN n'existait pas à l'époque où, coincée dans sa villa par le mauvais temps, elle se décida à écrire son roman. Le premier bateau à vapeur de Suisse, le *Guillaume Tell*, ne sillonna les eaux du Léman qu'en 1823. Mais disons que, lors d'une visite ultérieure à Genève, Mary Shelley, morte en 1851, aurait pu le prendre.

 **THE MONSTER OF GENEVA** It's time to cast off aboard one of the magnificent steamers operated by the CGN, head-ing for Lausanne. As we make our way up the lake, you can admire the attractive villas and private castles that slip by. On the southern shore, in the town of Coligny, we can see an attractive three-floor residence with green shutters, surrounded by vines – this is the Villa Diodati. Very few people know that it is in this villa, during the rainy summer of 1816, that Mary Shelley wrote a novel destined to become famous : Frankenstein. Incidentally, in the original novel Victor Frankenstein, the monster's creator, was a savant from Geneva.



L'exil des rois

 Laissons le bateau continuer sa route. En continuant d'admirer ces villas qui défilent sous nos yeux, c'est le moment d'avoir une pensée pour tous ces princes, ces rois dont le destin a été bouleversé par les deux guerres mondiales qui ont ravagé le XX^e siècle, et qui sont venus s'installer sur les rives du Léman. C'est à Genève, par exemple, qu'est mort le roi Umberto II d'Italie, déchu de son trône après la deuxième guerre mondiale. Son fils réside d'ailleurs toujours dans les environs.

En continuant à naviguer en direction de Lausanne, c'est dans le bourg d'Aubonne qu'un autre roi en exil, Michel de Roumanie, a fini sa vie, au pied du château dont on aperçoit le donjon depuis le bateau. À Lausanne, Juan Carlos, roi d'Espagne, a vécu toute son enfance, en exil lui aussi, dans la très belle villa de sa grand-mère paternelle, qui domine le lac. C'est à Lausanne encore que le roi Bhumibol de Thaïlande fera ses études. En souvenir de ces belles années, il offrira un petit pavillon thaï, posé dans le charmant parc du Denantou, que l'on distingue très bien depuis le pont du bateau, juste après le départ d'Ouchy, surtout quand le soleil fait étinceler ses murs dorés. Quant au souverain actuel de Thaïlande, Rama X, il aura passé 2 ans à Lausanne avec ses parents.

 **EXILED KINGS** Let the boat continue on its way. As we admire the villas slipping by, we should give a thought to all those princes and kings whose destinies were turned on their head by the two world wars which ravaged the 20th century and who came to live on the shores of Lake Geneva. It was in Geneva, for example, that King Umberto II of Italy died having lost his throne after the Second World War. His son still lives nearby.

Continuing towards Lausanne, it is in the little town of Aubonne that another exiled king, Micheal of Romania, lived out his days at the foot of the castle keep that can be seen from the boat. King Juan Carlos of Spain, also in exile, spent his childhood in Lausanne in the beautiful villa belonging to his paternal grandmother which overlooks the lake. It was also in Lausanne that King Bhumibol of Thailand studied. In memory of the pleasant years he spent here, he offered the city a little Thai pavilion located in the charming Parc du Denantou ; it can be seen clearly from the deck of the boat just after leaving Ouchy, especially when the sun reflects from its golden walls. The current King of Thailand, Rama X, spent 2 years in Lausanne with his parents.



L'école des élites

 Le point commun entre presque toutes ces têtes couronnées ? Elles ont étudié dans l'institut du Rosey, une des écoles privées les plus exclusives et les plus chères du monde, dont on aperçoit les bâtiments depuis le bateau, en particulier la magnifique salle de concert en forme de dôme, posée sur les bords du lac, à côté du port de Rolle. Dans les salles de classe de l'Institut, sur les terrains de sport de l'école, on aurait pu croiser, au fil du siècle dernier, Baudoin et Albert II, rois des Belges, Karim Aga Khan, chef de la communauté des Ismaéliens, le roi Fouad d'Égypte, Mohammad Reza Pahlavi, le Shah d'Iran ou le prince Rainier de Monaco.

Pendant presque tout le XX^e siècle, les villes suisses du Léman ont abrité une myriade d'écoles privées, qui ont accueilli toutes les élites européennes. Elles ont aujourd'hui presque toutes disparu, sauf les écoles hôtelières, dont on peut apercevoir un bel exemple, au-dessus de Montreux, dans les magnifiques bâtiments du Caux Palace, qui, vu depuis le lac, avec ses tours étranges, ressemble à un château de contes de fées. Ce fut, au début du XX^e siècle, l'hôtel le plus luxueux de Suisse et l'un des plus somptueux du monde. On peut y accéder depuis Montreux par un joli petit train de montagne.

 **THE SCHOOL FOR THE ELITES** The point in common between almost all these royal visitors ? They studied at the Institut du Rosey, one of the most exclusive and most expensive private schools in the world, the buildings of which can be seen from the boat – in particular the magnificent dome-shaped concert hall nestling by the lake-side near the port of Rolle. Down throughout the years, in the institutes's classrooms and on its playing fields, we might have crossed paths with Baudoin and Albert II, Kings of the Belgians, Karim Aga Khan, the Leader of the Ismaili community, King Fuad of Egypt, Mohammad Reza Pahlavi, the Shah of Iran or Prince Rainier of Monaco.

Throughout almost the entire 20th century, the Swiss towns along Lake Geneva were home to numerous private schools welcoming the European elite. Today, they have almost all disappeared, with the exception of the hotel management schools, a beautiful example of which can be seen above Montreux in the magnificent buildings of the Caux Palace which, seen from the lake with its strange towers, is reminiscent of a fairy-tale castle. At the beginning of the 20th century, it was the most luxurious hotel in Switzerland and one of the most lavish anywhere in the world. It can be reached from Montreux by means of a delightful little mountain train.

Le commissaire à la pipe

 Mais voilà que le bateau arrive à Lausanne. Il est temps pour nous de quitter les têtes couronnées, et de s'intéresser à la littérature. C'est qu'entre la capitale du canton de Vaud et ce que l'on appelle le « Haut-Lac » (c'est-à-dire la partie la plus à l'Est du lac Léman), les écrivains furent nombreux à séjourner, et pas des moindres. Avec une impressionnante collection de prix Nobel de littérature, de grands classiques et d'auteurs populaires.

C'est dans cette dernière catégorie que se range le romancier le plus célèbre de la ville de Lausanne, Georges Simenon, créateur du fameux commissaire Maigret. Sa villa, sur les hauts de la ville, où il passa les 25 dernières années de sa vie et où il écrivit une partie des ses presque 400 romans (!)

vendus à plus de 500 millions d'exemplaires (!!) et adaptés presque 200 fois au cinéma et à la télévision (!!!), sa villa n'existe plus, mais on peut toujours, dans le centre ville de Lausanne, aller fureter dans la boutique de tabac Besson, la préférée de l'écrivain.

 **THE PIPE-SMOKING COMMISSIONER** But now the boat is arriving in Lausanne. It is time for us to leave the crowned heads behind and plunge into the literary world. Some of the greatest writers have stayed by the lake between the capital of the Canton of Vaud and what is referred to as the "Upper Lake", or the most easterly section of the lake. There is a quite impressive collection of laureates of the Nobel Prize in Literature, writers of some of the great classics and popular authors.

This final category includes the most famous novelist of the City of Lausanne, Georges Simenon, the creator of the famous "Commissaire Maigret". His villa in the upper reaches of the city – where he spent the last 25 years of his life and wrote some of the close to 400 novels (!) to his name, with some 500 million copies sold worldwide (!!) and adapted almost 200 times for both cinema and television (!!!) – no longer exists, but visitors can still drop in to Besson's tobacconists shop, the author's favorite, in the city center.



- GRAND HÔTEL DE CAUX SUR MONTREUX.



Le marin maltais

 C'est juste après Lausanne, à Grandvaux, accrochée sur la colline, que l'on distingue la villa d'un autre conteur célèbre, le dessinateur de bandes dessinées Hugo Pratt, créateur du fameux marin aventurier Corto Maltese. Après une vie mouvementée, l'artiste vénitien avait décidé de poser ses valises sur les hauts du lac Léman, dans une grande maison remplie de livres, où il est resté jusqu'à la fin de sa vie, devenant un voyageur immobile qui continuait d'explorer le vaste monde à travers ses nouvelles œuvres. Il est aujourd'hui enterré au cimetière du village, d'où l'on jouit d'une belle vue sur le lac Léman.

À noter que les rives du lac ont attiré un grand nombre de dessinateurs de BD. Jacques Martin, le créateur d'Alix, a vécu toute la fin de sa vie dans le canton de Vaud, à Pully. Peyo, le créateur des Schtroumpfs, a séjourné plusieurs années à Lausanne. Hergé, le créateur de Tintin, aimait faire de longs séjours sur les rives du Léman, pour se reposer, dans les années 1940 et 1950. Il a d'ailleurs situé certaines séquences de son album «L'Affaire Tournesol» dans l'hôtel Cornavin à côté de la gare du même nom, à Genève, puis sur La Côte, de Nyon à Rolle.

L'idiot immortel

 Laissons le bateau continuer sa route jusqu'à Vevey, où, dans un petit logement du centre-ville, Fiodor Dostoïevski va s'installer en 1868. L'écrivain russe vient de quitter Genève, où est morte sa fille, âgée d'à peine trois mois. Ecrasé par le chagrin et par les dettes, c'est à Vevey qu'il va écrire les premiers chapitres de «L'idiot», un de ses chefs-d'œuvre. Il poursuivra ensuite sa route en Suisse en direction du Valais, jusqu'au casino de Saxon, où il perdra ce qui lui restait de fortune. Y compris, assure la légende, son manteau de fourrure et son alliance en or.

 **THE MALTESE SAILOR** A short way beyond Lausanne, in Grandvaux – clinging to the hillside – you can see another famous storyteller's house, the cartoonist Hugo Pratt, creator of the famous sailor and adventurer Corto Maltese. After an eventful life, the Venetian artists decided to settle down on the hills overlooking Lake Geneva in a large house filled with books, where he stayed until the end of his life, becoming a static traveler who continued to explore the world through his new works. He is buried in the village cemetery, which enjoys a magnificent view over Lake Geneva.



Hugo Pratt

 **THE IMMORTAL IDIOT** Let the boat now continue its journey to Vevey, where Fyodor Dostoevsky took up residence in 1868 in a small apartment in the city center. The Russian writer had just left Geneva, where his daughter had died at the age of only three months. Crushed both by sadness and by his debts, it was in Vevey that he wrote the first chapters of "The Idiot", one of his masterpieces. He continued to make his way through Switzerland to the Canton of Valais, where he lost what was left of his fortune at the casino in Saxon. And, legend has it, his fur coat and gold wedding ring.



www.diemand.ch

diémand
sanitaire

JOSEPH DIÉMAND SA

UNE SOCIÉTÉ DU GROUPE HOLDIGAZ

ROUTE DE L'INDUSTRIE 2 – CASE POSTALE 101 – CH-1072 FOREL (LAVAU)
TÉL. +41 21 620 01 00 – FAX +41 21 620 01 16 – info@diemand.ch



PERRET SA
CHAVORNAY

- 50 ans d'expérience pour vous servir
- Recyclage - Démolition
- Achat ferraille et métaux
- Service de bennes 1 à 45 m³
- Centre de tri
- Démontage et déconstruction
- Structure métallique
- Chaudière, citerne, etc.

DEMOLITION

RECYCLING



*Notre expérience est un atout
pour votre entreprise*



Chemin de Forez - CH-1373 CHAVORNAY

Tél. 024 441 44 22 - Fax 024 441 33 08

E-mail: perret.sa@bluewin.ch - www.perretsa.ch



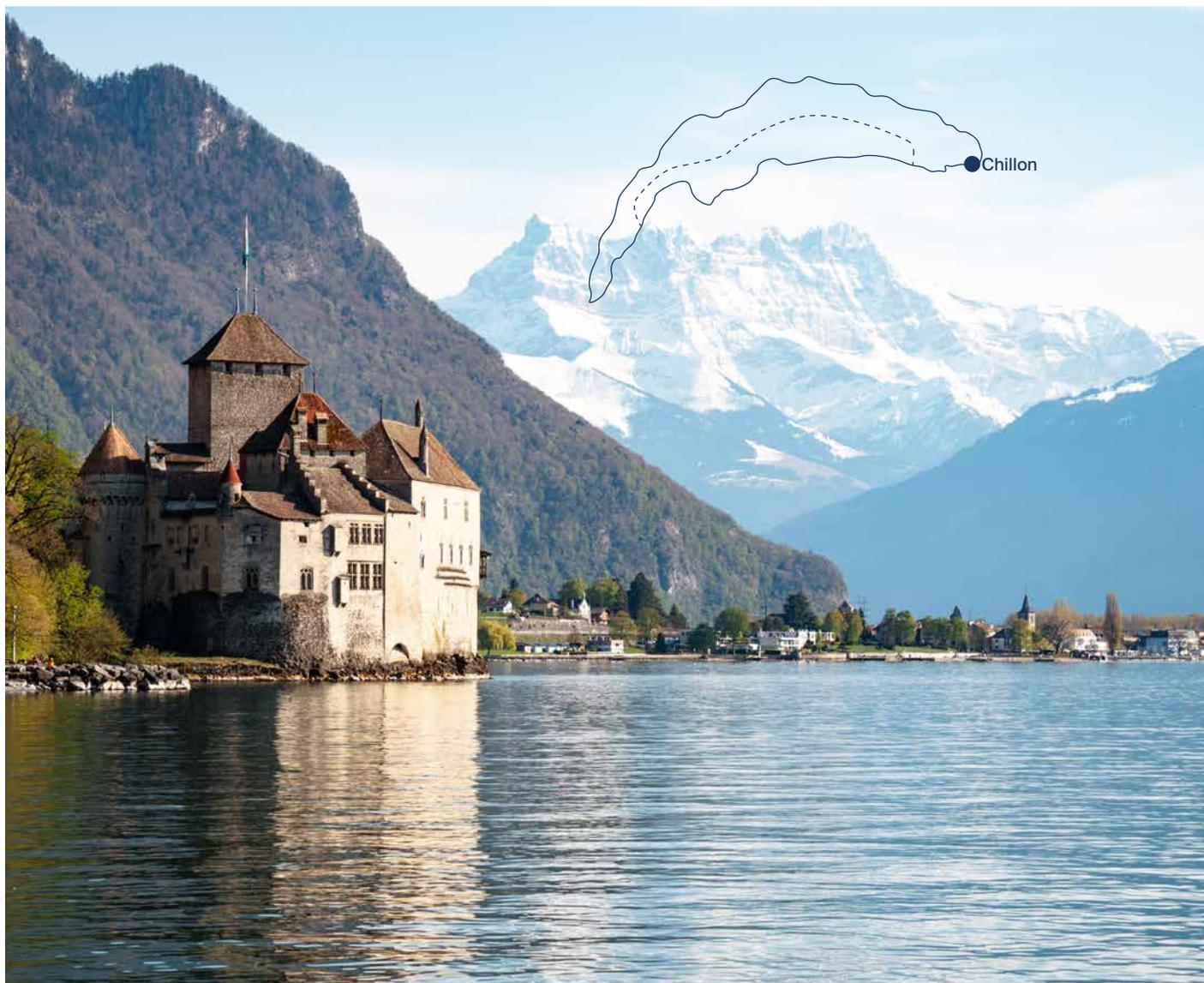
Le prisonnier de Chillon

Quelques kilomètres après Montreux se dresse, puissant, menaçant, le fameux château de Chillon qui, au début du XIX^e siècle, devint, avec ses murs de pierre, ses tours, ses légendes, le symbole absolu du romantisme. A tel point qu'il fut un passage obligé pour tous les écrivains du XIX^e siècle, qui venaient en Suisse faire un peu de tourisme. D'Alexandre Dumas à Victor Hugo, en passant par l'américain Henry James ou Gustave Flaubert, on ne compte plus le nombre de visiteurs prestigieux du château qui ont mentionné Chillon dans leur journal, dans un roman ou dans une nouvelle.

Si le château les attirait tant, c'était avant tout à cause du célèbre poème «Le prisonnier de Chillon» écrit par Byron en 1816. Un poème mélancolique, magnifiant la figure d'un prisonnier solitaire qui, enfermé, cherche du réconfort dans le rêve et la contemplation de la nature. Bref, l'idéal de l'artiste romantique. On a peine à imaginer le succès qu'eurent ces quelques lignes de Byron durant tout le XIX^e siècle et le nombre de touristes qui virent ensuite visiter le château uniquement pour retrouver l'atmosphère du poème. Un peu comme si Beyoncé se fendait aujourd'hui d'un hit qui encenserait la beauté de Chillon.

 **THE PRISONER OF CHILLON** A few miles beyond Montreux stands the famous Chillon Castle, strong and intimidating, which, at the beginning of the 19th century, became the absolute symbol of the Romantic era with its stone walls, its towers and its legends. To such an extent that it was an obligatory stopping point for all 19th-century writers who came to Switzerland to indulge in a little tourism. From Alexandre Dumas to Victor Hugo, the American Henry James to Gustave Flaubert, countless famous visitors mentioned Chillon Castle in their diary, a novel or a short story.

If the castle had such appeal, it was above all thanks to the famous poem "The Prisoner of Chillon" written by Byron in 1816. It is a melancholic poem focusing on a solitary prisoner who looks for comfort by dreaming and contemplating nature. In short, the very ideal of the romantic artist. We can scarcely imagine the success that these lines of Byron enjoyed throughout the 19th century and the number of tourists who would subsequently visit the castle simply to immerse themselves in the atmosphere of the poem. A little as if Beyoncé were to record a hit song praising the beauty of Chillon.





La Vierge des glaces

 C'est juste après le château de Chillon, à Villeneuve, que séjourna un autre écrivain, toujours lu et célébré aujourd'hui: Hans-Christian Andersen. Le fameux conteur danois a passé de nombreux été en Suisse, dont au moins quatre séjours sur les berges du Haut-Lac.

L'écrivain tira un conte de ses séjours à Villeneuve, «la Vierge des glaces», publié en 1861, dont l'action se situe en partie sur la petite île de Peilz, ce minuscule îlot, couvert d'un platane majestueux, que l'on voit à quelques dizaines de mètres du rivage, devant la réserve naturelle des Grangettes. Andersen raconte que deux jeunes fiancés, une fille de Bex et un chasseur du Valais, se rendirent sur l'île la veille de leur mariage, et qu'ils y sont morts, suite au baiser mortel de la Vierge des glaces.

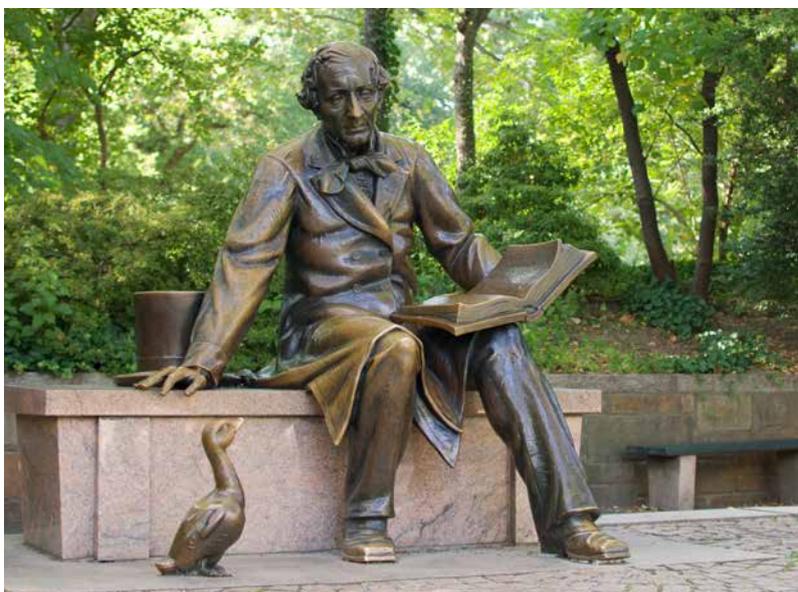
 **THE ICE VIRGIN** Another writer who is still read and feted today stayed in Villeneuve, just beyond Chillon Castle: Hans-Christian Andersen. The famous Danish storyteller spent numerous summers in Switzerland, including at least four visits to the shores of the Upper Lake.

The writer drew on his times in Villeneuve to create a story, "The Ice Virgin", published in 1861, in which part of the action takes place on the Île de Peilz, a minuscule islet covered by a majestic plane tree that can be seen a few dozen meters from the shore opposite les Grangettes nature reserve. Andersen told a story in which two young fiancés, a girl from Bex and a huntsman from the Valais region, visited the island the day before their wedding and died there as the result of a deadly kiss from the Ice Virgin.

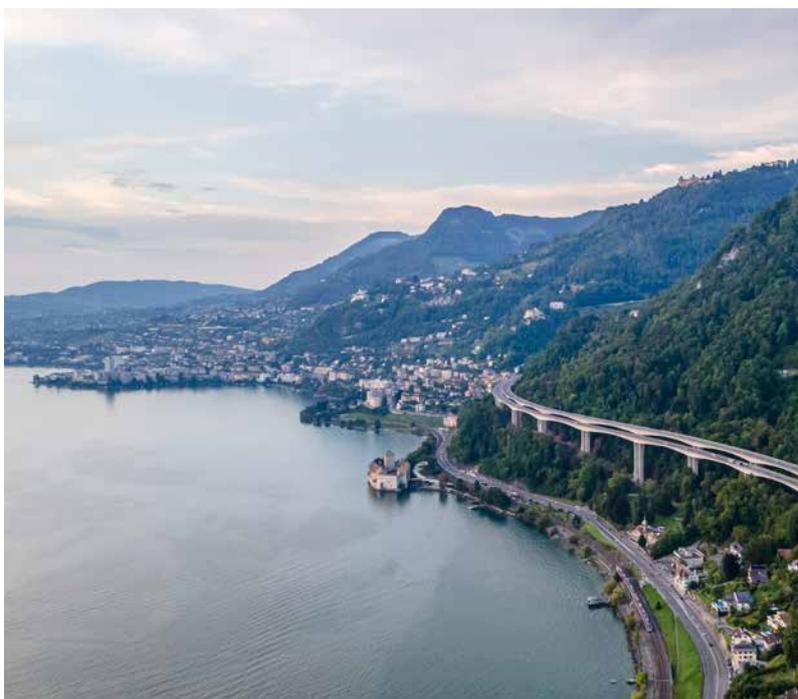
Rebroussons chemin

 Avec Hans-Christian Andersen, nous nous étions arrêtés à Villeneuve, quasiment au bout de la ligne desservie par les bateaux de la CGN. Plus que deux arrêts, et nous voilà à Saint-Gingolph, à la frontière. Il nous faut donc rebrousser chemin. Ce qui va être l'occasion de nouvelles découvertes...

 **NOW LET US START MAKING OUR WAY BACK** With Hans-Christian Andersen, we stopped in Villeneuve, almost at the end of the service operated by the boats of the CGN. Only another two stops and we would be at the border in Saint-Gingolph. It is time to turn back. And on our way, we will have the opportunity to make yet more discoveries...



Hans-Christian Andersen





L'idole fatiguée

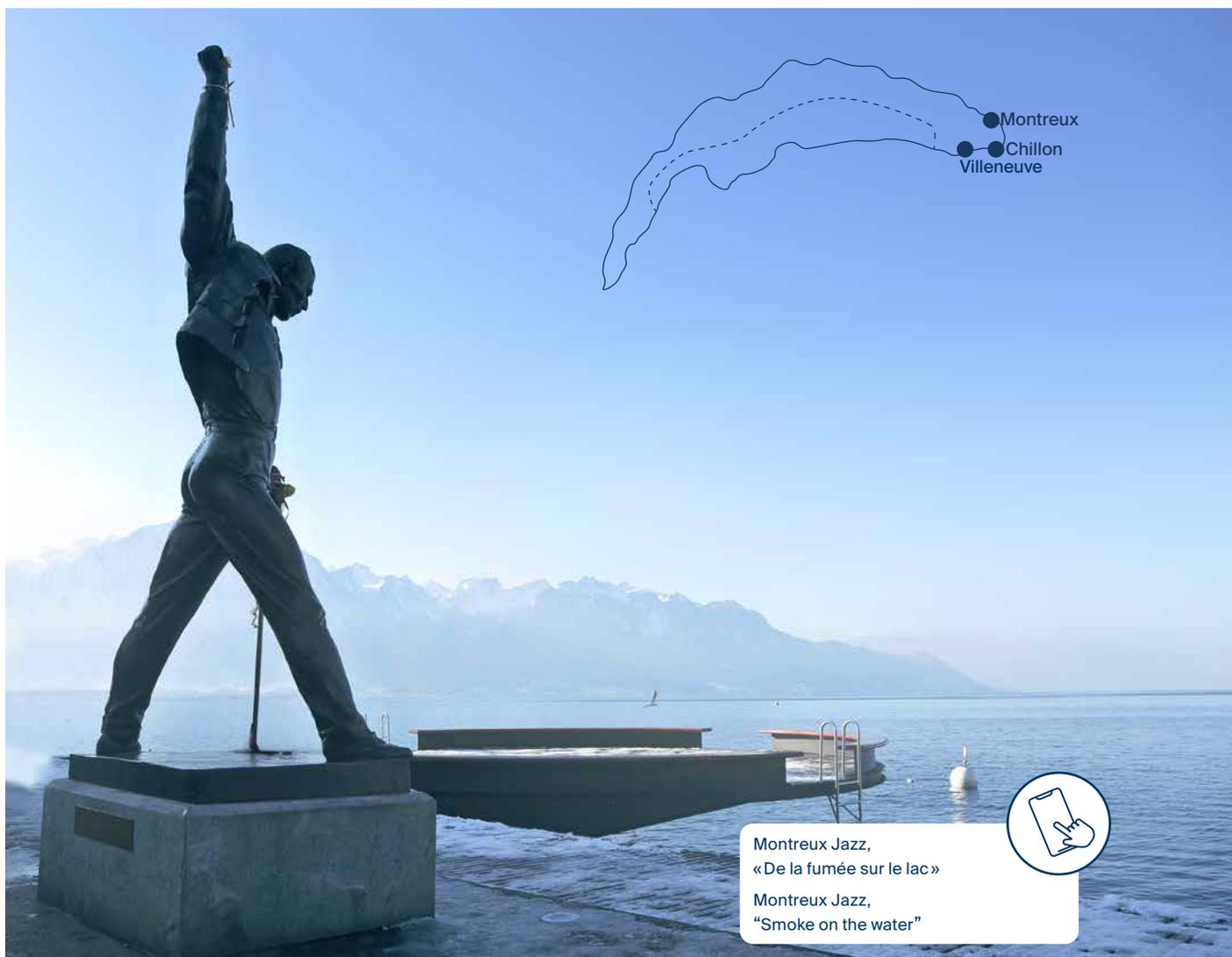
 Et si nous faisons d'abord un arrêt musical à Montreux? Ces 50 dernières années, quasiment toutes les vedettes du jazz, de la pop et du rock, sont passées par cette ville et son célèbre festival. Et là encore, séduites par l'ambiance, par le paysage, par la qualité de vie, certaines ne sont plus reparties.

La plus célèbre de ces vedettes est sans doute Freddie Mercury, dont la statue, le poing levé, trône sur les quais de Montreux. Le chanteur du groupe de rock Queen avait acheté un appartement dans le petit village voisin de Territet, rue de Bon-Port 15, dont il vanta la beauté dans une de ses chansons, «A Winter's Tale». Pas la plus connue du groupe, mais un bel hommage à sa patrie d'accueil: «des mouettes passent dans le ciel, des cygnes se prélassent dans le lac, les cheminées fument, les enfants jouent, tout est si calme et si paisible. Est-ce que je suis en train de rêver?»

Le chanteur, fatigué, malade, passera à Montreux la dernière année de sa vie, en 1991. Il connaissait d'ailleurs très bien la région, pour l'avoir fréquentée régulièrement depuis 1978. Queen y a même enregistré 6 albums dans les studios Mountain, qui étaient à l'époque situés dans ce qui est aujourd'hui le Casino Barrière, au bord du lac. À l'intérieur du bâtiment, on peut visiter un petit musée dédié au groupe de rock.

 **A WEARY IDOL** Why don't we begin by making a musical stop in Montreux? Over the past 50 years, almost every star of the worlds of jazz, pop and rock have visited this city and played its famous festival. And once again, seduced by the atmosphere, the landscape and the quality of life, some of them have never left.

The most famous of these stars is doubtless Freddie Mercury, whose statue – fist in the air – stands on the quay in Montreux. The front man of the rock group, Queen, bought an apartment in the neighboring village of Territet, rue de Bon-Port 15, praising its beauty in one of his songs, “A Winter’s Tale”. It is not the group’s bestknown song, but it is a delightful tribute to his adopted home: “Sea-gulls are flyin’ over, Swans are floatin’ by, Smoking chimney-tops, Children are fantasizing, So quiet and peaceful, Am I dreaming?” In 1991, tired and ill, the singer spent the final year of his life in Montreux. He knew the region well, having visited it regularly since 1978. Queen even recorded 6 albums in the Mountain Studios, which in those days were located in what is now the Casino Barrière on the lake shore. Inside, there is a small museum devoted to the rock group.



Montreux Jazz,
«De la fumée sur le lac»

Montreux Jazz,
“Smoke on the water”



L'autre lac des cygnes

 Immédiatement après Montreux, on atteint le petit village de Clarens, qui fut lui aussi un haut lieu de la musique, mais classique cette fois, avec deux hôtes célèbres. Le premier c'est Piotr Ilitch Tchaïkovski, l'immortel compositeur russe, qui continue d'enchanter le monde entier avec des ballets comme « Le Lac des Cygnes » ou « Casse-Noisette ». Il va passer plusieurs hivers à Montreux, à la fin des années 1870, logeant dans la Villa Richelieu, détruite depuis et remplacée aujourd'hui par l'hôtel Royal Plaza. La légende raconte qu'il fit installer un piano dans le salon de la villa, et que c'est là qu'il écrivit son opéra « Eugène Onéguine ».

Une quarantaine d'années plus tard, en 1910, c'est un autre compositeur russe qui s'installa à Clarens, Igor Stravinsky. Il y reviendra lui aussi plusieurs hivers de suite, logeant à la villa Pervenche, se promenant sur les quais, composant l'essentiel de son chef-d'œuvre, « Le Sacre du Printemps ». En 1915, le compositeur déménagea à Morges, dans une très belle villa transformée aujourd'hui en hôtel, baptisé, bien entendu, « La Maison d'Igor », rue Saint-Domingue 2.

 **THE OTHER SWAN LAKE** Immediately adjacent to Montreux, we reach the little village of Clarens, another mecca of the music world – classical in this case – thanks to two famous guests. The first is Pyotr Ilyich Tchaikovsky, the immortal Russian composer who continues to enchant the entire world with ballets such as “Swan Lake” and “The Nutcracker”. He spent several winters in Montreux at the end of the 1870s, staying at the Villa Richelieu which has since been knocked down to be replaced by the Hôtel Royal Plaza. Legend has it that he had a piano installed in the villa's lounge, where he wrote his opera “Eugene Onegin”.

Forty years later, in 1910, another Russian composer came to Clarens: Igor Stravinsky. He too returned for several winters, staying at the Villa Pervenche, strolling along the quays and composing the majority of his masterpiece “The Rite of Spring”. In 1915, the composer moved to Morges, staying in a beautiful villa that today has also been transformed into a hotel, called “La Maison d'Igor”, rue Saint-Domingue 2.



Le peintre censuré

 Voici la charmante localité de La Tour-de-Peilz, avec ses quais agréables, son petit port, son vieux château qui abrite aujourd'hui le Musée suisse du jeu. C'est ici, qu'en 1873, est venu se réfugier le fameux peintre français Gustave Courbet, chassé de son pays pour ses opinions politiques. Courbet, dont on trouve des toiles dans tous les grands musées du monde, est connu pour ses paysages réalistes, ses scènes villageoise, et sa très fameuse « Origine du Monde », un tableau de nu qui fit à l'époque un tel scandale, à cause de sa crudité, qu'il fût censuré pendant plus d'un siècle, avec interdiction de présentation au public.

Contrairement à beaucoup d'autres célébrités de la région, qui vivaient plus ou moins recluses, Gustave Courbet, bon vivant, participa véritablement à la vie du village. Le Café du Centre, place des Anciens-Fossés, qui n'existe malheureusement plus, était son véritable quartier général. Il en appréciait beaucoup l'ambiance et l'absinthe. Par contre, on peut toujours admirer sa maison, Le Bon-Port, située à la rue du Bourg-Dessous, en bordure du lac. Un petit parcours didactique a été aménagé qui permet à la fois de visiter le village et de découvrir les lieux préférés de l'artiste.



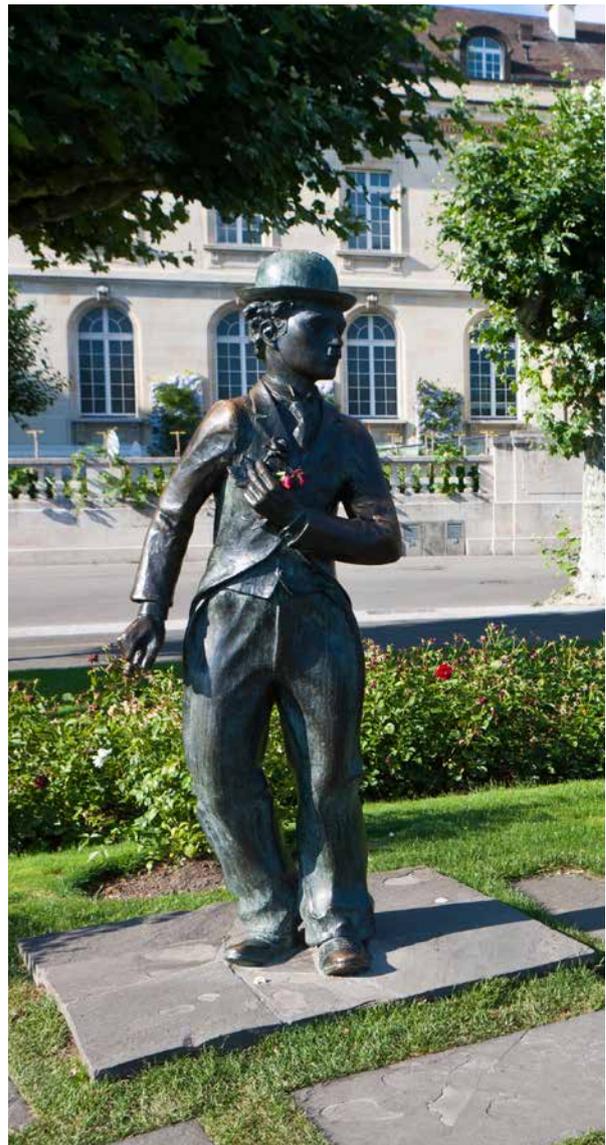
 **THE CENSORED PAINTER** Here is the charming little town of La Tour-de-Peilz, with its pleasant quays, little port and old castle, today home to the Swiss Museum of Games. It was here, in 1873, that the famous French painter, Gustave Courbet, took refuge after having been forced to leave his country due to his political opinions. Courbet, whose works grace the finest museums in the world, is known for his realistic landscapes, village scenes and his famous "Origine du Monde", a nude painting which created such a scandal at the time due to its graphic nature that it was censored for more than a century and was prohibited from being shown in public.

Unlike many other celebrities in the region, who lived more or less as recluses, the bon vivant Gustave Courbet played an active role in village life. The Café du Centre, on Place des Anciens-Fossés, which unfortunately no longer exists, was where he generally held court. He truly enjoyed both the atmosphere and the absinthe. It is still possible to admire his house, Le Bon-Port, located in Rue du Bourg-Dessous by the lake shore. A short didactic circuit has been created, offering visitors the chance to discover both the village and the artist's favorite haunts.

Le sourire de Charlot

 Le bateau du retour continuant vers Vevey, il est temps de s'intéresser à la célébrité probablement la plus connue qui a séjourné sur les rives du Léman: Charlie Chaplin. Au début des années 1950, l'acteur quitte les États-Unis pour s'installer à Corsier, où il va habiter le manoir de Ban, splendide propriété qui domine le lac Léman. Il y passera les 25 dernières années de sa vie. Il est enterré avec son épouse dans le petit cimetière du village. Quant à sa maison, elle a été transformée en une magnifique musée à la gloire du génial acteur, et, sur les quais, une statue de Charlot, comme à son habitude mal fagoté, badine à la main, regarde passer les bateaux avec un sourire ironique.

 **THE TRAMP'S SMILE** With the boat heading towards Vevey, it is time to take a look at probably the best-known of all the celebrities who made their home on the shores of Lake Geneva: Charlie Chaplin. At the beginning of the 1950s, the actor left the United States to move to Corsier, where he lived at the Manoir de Ban, a stunning property overlooking the lake. He spent the last 25 years of his life here. He is buried with his wife in the little cemetery in the village. His house has been transformed into a magnificent museum dedicated to the great actor while a statue of The Tramp – poorly dressed and cane in hand as usual – stands on the quayside, watching the boats pass by with an ironic smile.





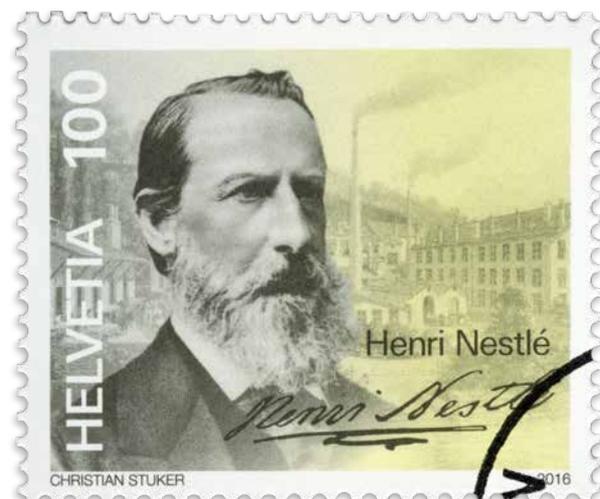
L'inconnu célèbre

À quelques dizaines de mètres de la statue de Charlot, vous pouvez admirer le superbe bâtiment qui abrite aujourd'hui l'Alimentarium, un musée dédié à l'alimentation sous toutes ses formes, dont le restaurant propose un superbe voyage culinaire, qui permet de découvrir les principales spécialités de chaque canton suisse. Le bâtiment qui abrite le musée, outre l'élégance de son architecture, est un véritable monument de l'histoire économique mondiale, puisque c'est ici que travailla un homme dont le nom est encore connu sur tout le globe: Henri Nestlé, fondateur de l'entreprise éponyme, un des plus grands groupes de l'industrie agroalimentaire de la planète.

L'entrepreneur, allemand d'origine, installa, dans les années 1920, le premier centre administratif du groupe dans ce qui est aujourd'hui le musée de l'Alimentarium. D'ailleurs, on peut toujours visiter des bureaux et des salles de réunion occupés par Henri Nestlé, conservés intact. Et admirer quelques emballages d'époque du produit qui fut le premier succès du groupe, la farine lactée pour les nourrissons. Quant au siège de la multinationale, il a déménagé à quelques centaines de mètres de là, dans les années 1960, au bord du lac, dans de splendides bâtiments modernistes, de l'architecte suisse Jean Tschumi.

THE FAMOUS UNKNOWN PERSON Only a few dozen meters from the statue of The Tramp, you can admire the superb building that houses the Alimentarium, a museum dedicated to food in all its forms, with a restaurant serving up a delicious culinary journey through the main specialties of each Swiss canton. In addition to its elegant architecture, the building which houses the museum is a true monument to global economic history as it was here that a man worked whose name is still known around the world today: Henri Nestlé, founder of the eponymous company, one of the largest agri-food industrial groups worldwide.

Born in Germany, the entrepreneur set up the group's first administrative center in the 1920s in what is now the Alimentarium Museum. Incidentally, it is still possible to visit the actual offices and meeting rooms where Henri Nestlé conducted business. Visitors can also admire some original product packaging from the group's first successful product, infant cereal with milk. In the 1960s, the headquarters of the multinational moved a few hundred meters along the lake-side to stunning modernist premises designed by the Swiss architect, Jean Tschumi.





Le cimetière du Bois-de-Vaux

 La créatrice de mode Coco Chanel a passé une dizaine d'années à Lausanne, puis y retourna régulièrement après son retour à Paris. Elle se fera enterrer en 1971 au cimetière du Bois-de-Vaux, dans une tombe qu'elle a, dit-on, elle-même dessinée, ornée de bégonias blancs.

Ce cimetière proche du lac, avec son aménagement art déco des années 1930, est considéré comme l'un des plus beaux cimetières modernes d'Europe. Pas loin de la tombe de Coco Chanel, on trouve le tombeau d'Eugène Viollet-le-Duc, illustre architecte, spécialisé dans la restauration des monuments anciens. C'est lui qui construit la fameuse flèche de la cathédrale Notre-Dame de Paris. Il mourut à Lausanne en 1879.

Mais la personnalité la plus connue enterrée au cimetière du Bois-de-Vaux est sans aucun doute Pierre de Coubertin. Le rénovateur des jeux olympiques aura vécu une douzaine d'années à Lausanne, avant de déménager à Genève, où il va mourir en 1937. C'est aussi à Lausanne qu'il avait installé le siège du Comité olympique, et que l'on trouve aujourd'hui celui de nombreuses fédérations sportives, logées dans de très belles villas de maître, sur les berges du lac, à Ouchy. Il ne faut bien sûr pas oublier d'aller visiter le Musée olympique, quai d'Ouchy 1, passage obligé pour tous les amateurs de sport.

 **The Cemetery du Bois-de-Vaux** The fashion designer Coco Chanel spent ten years in Lausanne and continued to visit on a regular basis after returning to Paris. She was buried in the Cemetery du Bois-de-Vaux in 1971 in a grave that she is said to have designed herself, decorated with white begonias.

Situated close to the lake, this cemetery in the Art Déco style from the 1930s is considered to be one of the most beautiful modern cemeteries in Europe. Not far from Coco Chanel's final resting place is the grave of Eugène Viollet-le-Duc, the renowned architect who specialized in restoring old monuments. It was he who designed the famous spire of the Cathedral Notre-Dame de Paris. He died in Lausanne in 1879.

But the best-known resident of the Cemetery du Bois-de-Vaux is without a doubt Pierre de Coubertin. The man who brought the modern Olympic Games to life lived in Lausanne for twelve years before moving to Geneva where he died in 1937. It was also in Lausanne that he set up the headquarters of the Olympic Committee, and the city is now home to numerous sporting federations housed in exclusive, attractive villas by the lake shore in Ouchy. And for sports fans, no visit to Lausanne is complete without exploring the Olympic Museum at Quai d'Ouchy 1.



Le chocolat aux noisettes

 Si vous n'êtes pas suisse vous ne connaissez probablement pas le nom de Charles Amédée Kohler. Et pourtant, sans lui, c'est presque la face du monde qui eut été changée. En effet, c'est cet aventurier du goût, qui, dans sa boutique lausannoise, en 1830, inventa le chocolat aux noisettes! Avouez que ce n'est pas rien. Le bonhomme fit d'ailleurs fortune avec cette invention.

Il ne reste malheureusement plus trace de sa fabrique de chocolat, établie rue du Petit-Saint-Jean 10, dans le centre ville de Lausanne. Ni de la boutique toute proche de son père, commerçant en denrées coloniales, qui commercialisait la production de son fils. Par contre on peut toujours déguster le chocolat aux noisettes de Charles Amédée Kohler, même si, à force de rachats et de fusions, le nom a changé depuis. On le trouve partout en Suisse, sous la forme des fameuses plaques de chocolat aux noisettes Cailler, propriété du groupe Nestlé.

 **HAZELNUT CHOCOLATE** If you aren't Swiss you probably don't know the name Charles Amédée Kohler. And yet without him, the face of the world would have been very different. In 1830, working in his boutique in Lausanne, this gustatory adventurer invented hazelnut chocolate! Admit it, that's no small thing. He even made his fortune with this invention.

Unfortunately, there is no longer any trace of his chocolate factory at Rue du Petit-Saint-Jean 10, in the center of Lausanne. Nor is anything left of the nearby boutique run by his father, a trader in colonial goods who sold his son's produce. However, you can still taste Charles Amédée Kohler's hazelnut chocolate, even if the name has changed in the wake of takeovers and mergers. It can be found everywhere in Switzerland under the name of the famous Cailler hazelnut chocolate bars, owner by the Nestlé group.





Le rendez-vous du gotha

Il est temps de traverser le lac pour nous rendre à Évian, jadis une des villes d'eaux les plus célèbres et les plus courues d'Europe. Là encore, impossible de faire la liste de toutes les personnalités qui sont venues se reposer dans ses palaces et se soigner dans ses superbes bains Art Nouveau, que l'on peut toujours visiter aujourd'hui. Évian a accueilli aristocrates, industriels, hommes politiques et têtes couronnées.

Mais ceux qui ont fait la réputation de la ville, à la Belle Époque, ces sont les écrivains, et notamment Marcel Proust. L'auteur

de «À la recherche du temps perdu» aimait beaucoup la région, où résidait un de ses grands amis et où il séjourna deux étés, il y a un peu plus de cent ans maintenant.

 **THE MEETING PLACE OF THE ELITE** It is now time to cross the lake to Évian, formerly one of the most famous and desirable spa towns in Europe. Once again, it is impossible to list all the personalities who have spent time relaxing and being treated in the superb Art Nouveau baths that can still be visited today. Évian has welcomed aristocrats, industrialists, politicians and crowned heads.

De l'eau qui vaut de l'or

Bien entendu, ce qui fait aujourd'hui la renommée internationale d'Évian, c'est son eau minérale, une des plus célèbres du monde. Si l'eau d'Évian était déjà réputée pour ses vertus thérapeutiques dès le début du XIX^e siècle, il va falloir attendre les années 1960 pour qu'elle sorte des pharmacies et soit commercialisée dans les grandes surfaces, à l'initiative d'Antoine Riboud, patron d'un groupe alimentaire qui allait devenir Danone.

La famille Riboud a aussi racheté l'Hôtel Royal, qui trône sur les hauts d'Évian, préservant ainsi le dernier palace de la station. Un palace célèbre dans le monde du sport pour accueillir chaque année «The Évian Championship», un des plus prestigieux tournois de golf féminin, et, dans le monde des gourmands, pour avoir accueilli plusieurs fois la finale de Top Chef, fameux concours gastronomique télévisé. Quant aux voyageurs qui veulent profiter un peu du paysage entre deux bateaux, on ne peut que leur recommander la terrasse du palace (que l'on peut atteindre par un petit funiculaire), d'où l'on jouit d'une vue exceptionnelle sur les rives suisses du lac.

 **WATER WORTH ITS WEIGHT IN GOLD** Naturally, what earns Évian its international renown is its mineral water, one of the most famous in the world. If Évian water was already renowned for its therapeutic virtues from the beginning of the 19th century, it was not until the 1960s that it was taken off pharmacy shelves to be marketed in supermarkets on the initiative of Antoine Riboud, the head of a food group that would become Danone.

The Riboud family also purchased the Hôtel Royal which stands in the upper reaches of Évian, thereby preserving the last luxury hotel in the resort. The hotel is famous in the world of sport for hosting the annual "Évian Championship", one of the most prestigious women's golf tournaments, and in the world of gourmet food for having hosted the final of Top Chef, the renowned TV gourmet cuisine competition, on several occasions. Travelers keen to take advantage of the landscape between two boats need go no further than the hotel's terrace (which can be reached by a little funicular), offering a spectacular view over the Swiss shore.



À votre santé!

 Et c'est donc un verre de vin blanc à la main, admirant le magnifique décor qui se déploie devant nos yeux, bercé par le son des sifflets des bateaux à vapeur de la CGN, que nous prenons congé de vous, chers voyageurs, même si la liste des personnalités qui ont marqué l'histoire du lac Léman est encore longue. Ce sera pour une autre fois, dans un prochain numéro de ce magazine. En attendant, faites bon voyage et savourez chaque minute que vous passez sur un de ces splendides bateaux de la CGN. On ne le réalise pas toujours, mais ils sont exceptionnels, uniques au monde. Et gardez les yeux ouverts, car, qui sait, ce Russe bien habillé, cet Américain qui boit un verre de vin ou ce Chinois qui mange une glace à côté de vous, c'est peut-être une personnalité dont on parlera un jour...

 **CHEERS** And so it is with a glass of white wine in hand, admiring the magnificent view unfurling before our eyes and lulled by the sound of the CGN steamers' whistles that we take our leave, dear travelers, even if the list of other personalities who have left their mark on the history of the lake is still long. Their stories will be for another time, a future issue of this magazine. Until then, enjoy the journey and savor every minute you spend aboard one of these splendid steamers operated by the CGN. We don't always give it much thought, but they are truly exceptional, unique anywhere in the world. And keep your eyes peeled because who knows: that well-dressed Russian, that American cradling a glass of wine in his hand or that Chinese person enjoying an ice cream next to you might just be one of the personalities we talk about one day...





Discover our new portfolio!

DO!

Publicité
Stratégie
Réalité
augmentée



SAGRAVE

Sables et graviers / Lausanne
Dragages - Travaux portuaires - Décharge
021 613 12 60



Karlen

Maçonnerie | Génie civil SA



1807 Blonay
021 943 14 42
karlen@karlen-blonay.ch
www.karlen-blonay.ch



RENOUVEAU GASTRONOMIQUE SUR LE LAC LÉMAN

New culinary delights on Lake Geneva

 AVEC UN NOUVEAU CONCEPT DE RESTAURATION PROPOSÉ PAR **CAFÉ LÉMAN** SUR LES BATEAUX DE LA CGN, ON PEUT SE RÉGALER PENDANT SA CROISIÈRE SUR LE LAC, SOIT DANS LE **CAFÉ LÉMAN** AVEC DE LA GASTRONOMIE DE PROXIMITÉ, SOIT AU **SEAFOOD BAR** AVEC DES PLATS VENUS DE LA MER ET DU LAC, OU SIMPLEMENT MANGER ET BOIRE UN VERRE SUR LE POUCE AU **LITTLE COFFEE SHOP**.

La gastronomie a sa place d'honneur sur les bateaux de la CGN! A la plus grande satisfaction des amateurs de croisières, particulièrement ceux de la flotte Belle Epoque. Une gastronomie de qualité, des plats traditionnels et novateurs, tous préparés avec des produits frais.

 WITH A NEW CATERING CONCEPT IN PLACE ABOARD THE BOATS OF THE CGN, INDULGE YOURSELF DURING A CRUISE ON THE LAKE EITHER IN THE **CAFÉ LÉMAN**, SERVING GOURMET LOCAL FARE, OR AT **THE SEAFOOD BAR**, WITH ITS SEAFOOD DISHES AND LOCAL PRODUCE FROM THE LAKE. OR YOU CAN SIMPLY ENJOY A SNACK AND A DRINK AT **THE LITTLE COFFEE SHOP**.

Gourmet delights are given pride of place on the CGN boats! Much to the satisfaction of aficionados of cruises, and in particular aboard the Belle Epoque fleet. High-quality cuisine, traditional and innovative dishes, all prepared using fresh produce.



Aiguillette de bœuf basse température et son jus,
Gratin de pommes de terre truffé et haricots en fagot



Ballotine de volaille aux morilles et légumes du marché
L'Echo du marché CHF 25.-



Une nouvelle équipe expérimentée est à la tête des restaurants, dirigée par Peter Rebeiz, qui jouit d'une réputation internationale avec son entreprise *Caviar House & Prunier*, spécialisée dans la gastronomie haut de gamme. Il a élaboré un concept culinaire unique - « ces restaurants doivent être une ambassade des produits du lac » - qui se décline en trois variations: le *Café Léman*, dans les salons Belle Époque, le *Seafood Bar* au pont supérieur, et le *Little Coffee Shop*, sur le pont principal dans la rotonde avant.

A new experienced team is responsible for the restaurants under the direction of Peter Rebeiz, internationally renowned for his *Caviar House & Prunier* business specializing in luxury gastronomy. He has developed a unique culinary concept – “these restaurants should be an ambassador for the produce of the lake” – which takes three different forms: the *Café Léman* in the Belle Époque lounges, the *Seafood Bar* on the upper deck and the *Little Coffee Shop* in the main rotunda on the main deck.

Gastronomie suisse au Café Léman

Si vous appréciez la gastronomie suisse et les plats régionaux, vous y trouverez des grands classiques revisités. Sans oublier quelques créations exclusives, concoctées par Marie Robert. Cette jeune cheffe est une célébrité. Elle est aux commandes du Café Suisse, à Bex (VD), qui a pour particularité d'avoir une majorité de femmes dans sa brigade de cuisine. Le Guide Michelin lui a décerné une étoile pour sa « cuisine parfois effrontée, moderne et très créative », et le « Michelin Young Chef Award 2020 ». Et le GaultMillau, l'a nommée Cuisinière de l'année 2019 pour sa « vraie cuisine d'auteur ».

Gourmet Swiss cuisine in the Café Léman

If you enjoy Swiss cuisine and regional specialties, you will find a wide selection of classics here with a novel twist. They are joined by a number of exclusive creations conjured up by Marie Robert. This young chef is a celebrity.

She is at the helm of the Café Suisse in Bex (VD), which has the particularity of having a kitchen crew composed mainly of women. The Michelin Guide awarded her a star for her “bold, modern and highly creative cuisine”, together with the “Michelin Young Chef Award 2020”. GaultMillau named her Chef of the Year 2019 for her “genuine cuisine d'auteur”.

Priorité aux produits frais, de la région

Vous trouvez donc au *Café Léman* des plats dignes d'un restaurant gastronomique, à des prix raisonnables, que ce soit à la carte, avec plusieurs propositions de menus, ou avec le plat du jour qui s'appelle ici « l'Echo du marché ».

Fresh, locally-sourced produce takes pride of place

At the *Café Léman*, you can enjoy fare worthy of a gourmet restaurant at reasonable prices either à la carte, with several menus on offer, or with the dish of the day, called the “Echo du marché” on board.



Filets de perche meunières, pommes boulangères, beurre blanc citronné



La Cheffe Marie Robert, accompagnée ici par Isabelle Tixier et Jorick Vallet, se réjouit de vous faire découvrir ses créations.

The Chef Marie Robert, accompanied here by Isabelle Tixier and Jorick Vallet, relishes offering you the opportunity to discover her creations.



Ce n'est pas tous les jours que l'on a l'occasion de voyager et de manger sur les plus beaux bateaux du monde dont la plupart sont centenaires !

Son autre grand atout est la qualité des produits et leur circuit court d'approvisionnement. «Les filets de perche sont un des plats les plus populaires vendus sur le bateau, emblématiques de toute la région, explique Peter Rebeiz. Malheureusement, ils ne venaient souvent plus du lac Léman, mais ils étaient importés. Nous souhaitons remédier à cette situation en utilisant autant que possible, des produits de la région.» Ce sont donc des filets de perche issus d'une pêche responsable et bien du lac Léman, des fromages du Valais ou de Fribourg dans votre fondue et des légumes du marché que vous trouverez par exemple dans votre assiette. Les producteurs seront d'ailleurs régulièrement invités sur le bateau, pour présenter leurs produits aux passagers. «Nous avons dans ce coin de pays une concentration assez extraordinaire d'artisans de première qualité, passionnés par leurs produits, que l'on ne met pas assez en avant. Ce sera aussi une des missions de *Café Léman*.»

Des plats de la mer et du lac au *Seafood Bar*

Deuxième concept gastronomique, le *Seafood Bar*, qui propose essentiellement des produits de la mer et du lac : des poissons du Léman, évidemment mais aussi des crustacés, des huîtres, des crevettes, et du saumon. «Nous déclinons ici un concept qui a fait ses preuves, puisque nous gérons déjà une quarantaine de ces *Seafood Bars* dans le monde», explique Peter Rebeiz. Avec, ici encore, des plats proposés à un prix raisonnable et une qualité de produits optimale, les poissons étant livrés frais tous les matins. Mais comment gérer toute la logistique, servir des centaines de repas par

It is not every day that you have the chance to travel and dine on the most attractive boats in the world, most of which are one hundred years old !

The other great asset of the restaurants is the quality of the products and the short supply chain. "The fillets of perch are one of the most popular dishes sold on the boat and are emblematic of the entire region," explains Peter Rebeiz. "Unfortunately, they were often imported rather than being sourced from Lake Geneva. We want to remedy this by using local produce as far as possible." The fillets of perch are therefore sourced from responsible fishing in the lake itself while the cheeses in your fondue are from the regions of Valais or Fribourg and the vegetables accompanying the poultry ballotine are market fresh. Incidentally, the producers are regularly invited aboard to present their products to the passengers. "In this part of the world, we have an extraordinary concentration of top-quality artisans who are passionate about their products and who are not always given the credit they deserve. That will also be one of the missions of the *Café Léman*."

Seafood dishes and local produce from the lake at the *Seafood Bar*

The second culinary concept is the *Seafood Bar*, which essentially serves seafood and produce from the lake : fish from Lake Geneva – that goes without saying – as well as shellfish, oysters, shrimp and salmon. "Here, we serve up a tried-and-tested concept, as we already manage some forty of these *Seafood Bars* around the world," explains Peter Rebeiz. Here, of course, the dishes are available at a reasonable price while the product quality couldn't be better, with the fish delivered fresh every morning.



En haut / above : Pétales de saumon Balik et rilette de féra du lac au gingembre / Petals of Balik salmon and Lake Geneva whitefish rillettes with ginger

A droite / right : Cocktail d'écrevisses et asperges blanches, sauce douce au miel / Cocktail of crayfish and white asparagus in sweet honey sauce





jour, dans un espace cuisine aussi restreint que celui d'un bateau et peu de place pour stocker les produits? «Cela pose en effet des défis logistiques importants, avoue Peter Rebeiz. Mais d'une part, comme la majorité des clients réserve ses repas à l'avance - ce qui est toujours fortement conseillé - cela permet de gérer les stocks avec finesse. D'autre part, les produits sont livrés frais tous les matins, dans chaque bateau. Quant aux plats, certains sont en partie préparés dans des cuisines externes, avant d'être finalisés dans leur cuisson et dressés sur le bateau.

Un vrai repas en 30 minutes s'il le faut

Même si la nourriture est excellente, on n'a pas toujours envie de passer une à deux heures à table quand on est en croisière. Mais pourquoi se contenter d'un sandwich quand le restaurant vous propose un menu au *Seafood Bar* en moins de trente minutes? *Café Léman* a pensé à tout et les équipes sont formées pour se plier aux contraintes imposées par le mode de voyage. De par leur expérience dans les restaurants d'aéroport de Caviar House & Prunier, les cuisiniers ont l'habitude de servir un repas complet en moins de 20 minutes s'il le faut. Sans pour autant péjorer la qualité. Tout est une question d'organisation, et de sélection des plats. «Sur chaque bateau, notre équipe saura vous conseiller selon le temps disponible», assure Peter Rebeiz.

Un verre de vin ou un espresso au Little Coffee Shop

Troisième point de restauration, sur tous les bateaux de la CGN, le *Little Coffee Shop*. Pour boire un café, manger un croissant ou un sandwich, une salade, ou commander un petit verre de vin à siroter sur le pont. Un service de restauration ouverte toute la journée, dès la première croisière du matin. Là encore la qualité est au rendez-vous avec des croissants chauds et des cafés de barista. A l'heure de l'apéro, le *Little Coffee Shop* propose un grand choix de vins de la région, au verre. C'est donc la pause idéale pour tous les passagers à toute heure de la journée.

Les merveilleux vins de la région

On a tout à l'heure parlé des producteurs de fromage, de salaisons et de légumes, qui seront invités sur le bateau pour présenter leurs produits. Il y aura aussi, bien entendu, des vignerons parmi ces invités. Car il ne faut pas oublier que les vignes en terrasses de Lavaux ont été classées au patrimoine de l'humanité par l'Unesco.

Dans un tel contexte, impossible de ne pas avoir une carte des vins à la hauteur. Elle est essentiellement consacrée aux crus de la région, avec un véritable sommelier, qui peut vous orienter dans vos choix, que ce soit pour l'apéritif, pour accompagner une fondue, un plat gastronomique de Marie Robert ou simplement passer un bon moment, à l'extérieur, sur le pont, à contempler ces fameuses vignes.

Chasselas et Fendant, à goûter absolument

De tous ces vins, le chasselas est le plus réputé de la région. Un cépage fameux. C'est d'ailleurs surtout du chasselas que l'on voit dans les vignes accrochées sur les collines et c'est avec du chasselas aussi qu'on tire le plus fameux fendant valaisan. Ils sont servis en bouteille au restaurant ou au verre au *Little Coffee Shop*. Un pur moment de bonheur! Au-delà de ces deux vins emblématiques, on peut bien entendu trouver quantité d'autres crus locaux dans la carte des vins,

But how is it possible to manage the logistics and serve hundreds of meals every day from such a small kitchen and small storage area as those found on board? "The logistics certainly represent something of a challenge," admits Peter Rebeiz. But as most customers book their meals in advance - and this is always strongly advised - it is possible to manage stocks very carefully. Furthermore, the products are delivered fresh every morning to each boat in the fleet. As for the dishes, some of them are partially prepared in external kitchens before being finalized on the boat.

A real meal in 30 minutes if necessary

Even if the food is excellent, passengers don't always want to spend two hours dining when they're on a cruise. But why content yourself with a sandwich when the restaurant serves up a menu at the *Seafood Bar* in less than thirty minutes? *Café Léman* has thought of everything, and the kitchen teams are trained to adapt to the constraints imposed by this form of travel. Thanks to their experience in the airport restaurants of Caviar House & Prunier, the chefs are accustomed to serving a full meal in less than 20 minutes if necessary. Without compromising on the quality. It's all a matter of organization, and selecting the right dishes. "On each boat, our team will be happy to guide you according to the time available," says Peter Rebeiz.

A glass of wine or an espresso at the Little Coffee Shop

The third option on every boat in the CGN fleet is the *Little Coffee Shop*. For a coffee, a croissant or a sandwich, a salad or a glass of wine to sip on deck, this is the place. A catering service open all day, starting with the first cruise of the morning. Once again quality is all-important, with hot croissants and quality coffee. When it's time for an aperitif, the *Little Coffee Shop* offers a wide range of local wines by the glass. All this makes it an ideal place for passengers to enjoy a time-out, any time of day.

Delicious local wines

We have already mentioned the cheese, cold cuts and vegetable producers who are invited aboard to present their products. These guests naturally also include local winemakers. Don't forget that the vines grown on the terraces of the Lavaux region figure on the UNESCO World Heritage list.

With that in mind, it would be impossible not to have a wine menu that lives up to this reputation. It is essentially devoted to regional vintages and a genuine sommelier will be more than happy to guide you, be it for an aperitif, to accompany a fondue or gourmet dish conjured up by Marie Robert or simply to enjoy a pleasant moment outside on deck, admiring the famous vines back on shore.

Chasselas and Fendant - an absolute must

Of all these wines, the chasselas is the best-known in the region. It is a delicious grape variety. The vines clinging to the hillsides consist primarily of the chasselas grape, which is used to make the most famous "fendant" in the Canton of Valais. This wine is served by the bottle in the restaurant and by the glass at the *Little Coffee Shop*. A moment of sheer delight! In addition to these two emblematic wines, there are also numerous other local vintages on the wine menu, and what better opportunity to discover the wealth of wines





Bières sélection *Café Léman*: L'Écume blanche et la Nav'ale blonde
Café Léman selection beers

un bon moyen de découvrir toute la richesse viticole de la Suisse. Et puis, si vous avez la chance qu'un vigneron présente ses bouteilles pendant votre croisière, n'hésitez pas à l'interroger, vous verrez, sa passion est contagieuse.

A la fin de l'escapade, il est aussi possible de repartir avec un petit souvenir de cette expérience unique, puisque *Café Léman* a créé une ligne d'objets et de petits plaisirs gastronomiques, qui vont de la plaque de chocolat, en passant par la bière ou le vin. Une partie des ventes sera d'ailleurs reversée au profit de l'Association des amis des bateaux à vapeur du Léman (ABVL), qui s'occupe avec passion de la sauvegarde et de la mise en valeur des navires Belle Époque.

DÉCOUVREZ L'UNIVERS GASTRONOMIQUE DE CAFÉ LÉMAN SUR

www.cafeleman.ch
 tél. 021 546 86 76



Réservation de votre table sur www.cgn.ch
 ou en appelant le numéro 0848 811 848

produced in Switzerland? And if you are lucky enough to share your journey with a winemaker presenting their produce, feel free to ask them about their work – their passion is positively infectious.

At the end of the escapade, you can also return to shore with a unique souvenir of the experience, as *Café Léman* has created a collection of objects and culinary treats ranging from glasses through a selection of beer and wine to chocolate. A proportion of the sales is donated to the Association des amis des bateaux à vapeur du Léman (ABVL), which is passionately devoted to maintaining and showcasing the Belle Époque vessels.

DISCOVER THE CULINARY WORLD OF THE CAFÉ LÉMAN AT

www.cafeleman.ch
 tel. 021 546 86 76.



Information and table reservations at www.cgn.ch
 or on 0848 811 848



ENTRETIEN

Interview

PETER REBEIZ, PRÉSIDENT DE CAFÉ LÉMAN ET DU GROUPE CAVIAR HOUSE & PRUNIER, NOUS EXPLIQUE SES AMBITIONS CULINAIRES.

PETER REBEIZ, CHAIRMAN OF THE CAFÉ LÉMAN RESTAURANTS AND CAVIAR HOUSE & PRUNIER GROUP, EXPLAINS HIS CULINARY AMBITIONS.



Peter Rebeiz, pourquoi vous lancer dans cette aventure ?

Je vois les bateaux de la CGN passer tous les jours sur le lac. C'est vraiment un symbole de notre région, un peu notre Tour Eiffel à nous. D'ailleurs, chaque fois qu'il y a un documentaire qui parle du Léman, on voit un de ces bateaux. Il est donc important de les préserver - ce que font magnifiquement bien les trois cantons lémaniques et l'ABVL - mais aussi de traiter le mieux possible tous les passagers, y compris dans la partie restauration. Je crois que l'offre qui existait auparavant avait besoin d'être améliorée, modernisée, et d'être plus proche de notre région.

Peter Rebeiz, why did you jump at this venture ?

I see the CGN boats plying the waters of the lake every day. They really are a symbol of our region, our very own Eiffel Tower as it were. Every time there is a documentary about Lake Geneva, you see one of these boats. It is therefore important to maintain them - a challenge taken up quite superbly by the three cantons of the lake area and the ABVL - and to treat all the passengers to the best possible service, which also includes the catering on board. I think that the previous culinary offering needed to be improved, modernized and brought closer to home.



Quelle a été votre approche ?

J'avais envie de permettre avec la CGN de faire de ces bateaux de vrais ambassadeurs de la gastronomie suisse, avec des produits locaux. Dont certains sont si proches, comme les vins vaudois, que l'on peut voir leur provenance depuis le pont du navire.

Mais la cuisine régionale, on la trouve partout, non ?

Eh bien, non, pas vraiment. Après avoir examiné tout ce qui se fait dans la région, j'ai constaté que notre concept était assez unique: peu de restaurants proposent ce mélange de gastronomie et de spécialités du Léman et surtout personne ne le propose à bord d'un bateau.

Quels sont vos vœux pour cette nouvelle aventure ?

J'aimerais apporter à la flotte CGN, au niveau gastronomique, une touche unique, qui fait d'une croisière sur l'un de ces bateaux une expérience exceptionnelle dont on se rappellera toute sa vie.

What was your approach ?

I wanted to make these boats true ambassadors of Swiss cuisine with local produce. Some products, like the Vaud wines, are so local that you can see where they were grown from the deck of the boat.

But you can find regional cuisine everywhere, can't you ?

Well no, not really. Having explored what is available within the region, I noted that our concept was relatively unique: very few restaurants serve this blend of gourmet cuisine and local specialties, and nobody does it on a boat.

What are your wishes for this new adventure ?

In culinary terms, I would like to bring a unique touch that makes a boat trip an exceptional experience that you will never forget.



Henri Badoux

1908



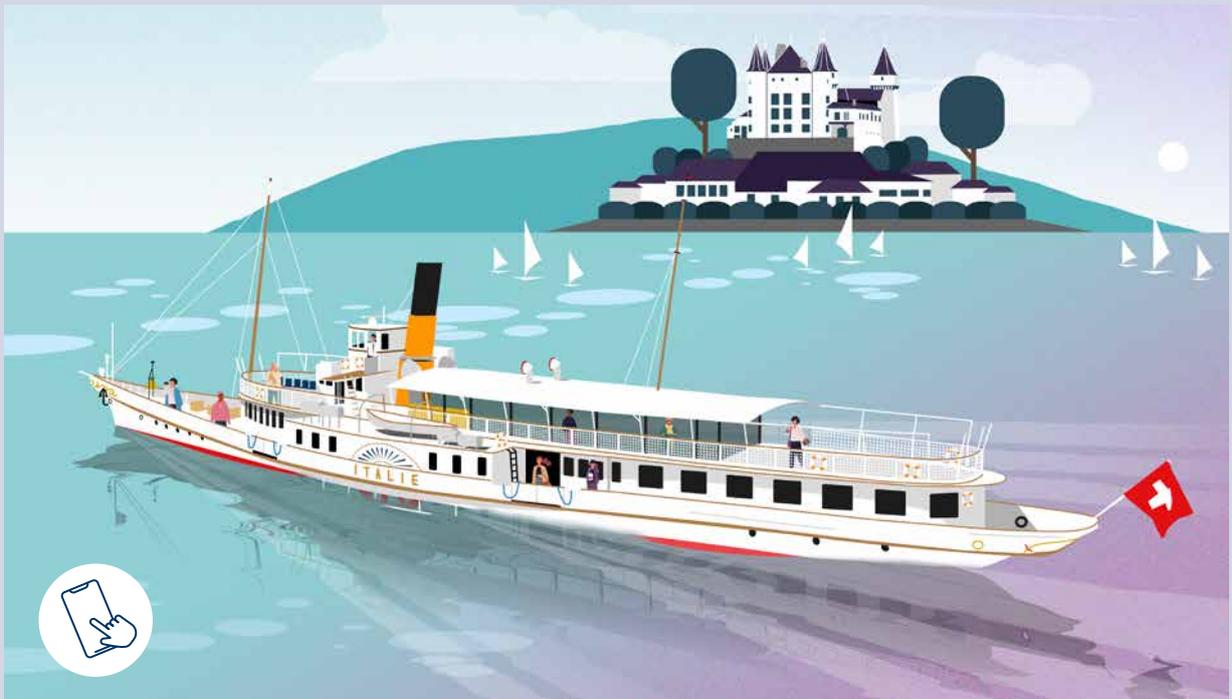
Le coup de coeur du capitaine.

henri-badoux.ch



JOUEZ AVEC LES BATEAUX BELLE ÉPOQUE

PLAY WITH THE BELLE ÉPOQUE BOATS



Le jeu des 7 différences

Saurez-vous trouver les 7 différences entre ces deux illustrations ?

Spot the 7 differences

Will you be able to find the 7 differences between these two illustrations ?

CONCOURS

Contest



RÉPONDEZ À CETTE QUESTION POUR TENTER DE GAGNER :

Quel est le nom du bateau faisant partie de la flotte Belle Époque de la CGN qui sera remis en service en automne 2021 après sa rénovation complète ?

1^{er} prix : Forfait lacustre « Croisière gourmande » pour 2 personnes (menu 3 plats + cartes journalières 1^{re} classe d'une valeur de CHF 220.-)

2^e prix : Deux cartes journalières 1^{re} classe (valeur CHF 180.-)

3^e prix : Une carte journalière 1^{re} classe (valeur CHF 90.-)

4^e et 5^e : Duo-pack des livres « Les bateaux de la CGN » (histoire de la Compagnie) et « Bateaux à vapeur » (photos inédites de Jacques Straesslé) (valeur CHF 78.-)

6^e au 10^e prix : Un pack de 4 verres exclusifs « Flotte Belle Époque » (valeur CHF 40.-)



Envoyez votre réponse

www.abvl.ch/concours ATV2021 en remplissant le formulaire en ligne

Courrier

à : ABVL concours « A toute vapeur » 2021, Case postale 60, 1001 Lausanne en précisant nom, prénom, adresse complète, téléphone et e-mail.

Conditions de participation

Le concours a lieu du dimanche 18 avril 2021 au lundi 6 septembre 2021. Il est ouvert à toute personne de 18 ans révolus, résidant en Suisse. Les données personnelles des participants peuvent être utilisées à des fins de promotion et de marketing par la CGN et l'ABVL. Une seule participation par personne est autorisée pendant toute la durée du concours. Les collaborateurs de la CGN et de l'ABVL ainsi que leur famille ne sont pas autorisés à participer. Les prix ne peuvent être ni échangés, ni convertis en espèces. Le/la gagnant(e) sera averti(e) par écrit. Tout recours juridique est exclu.

ANSWER THIS QUESTION FOR A CHANCE TO WIN :

What is the name of the boat in the CGN Belle Époque fleet which will return to service in autumn 2021 following a complete refurbishment ?

1st prize : "Gourmet cruise" lakeside package for 2 people (3-course menu + 1st class day passes worth CHF 220)

2nd prize : Two 1st class day passes (worth CHF 180)

3rd prize : One 1st class day pass (worth CHF 90)

4th et 5th prize : Two books: "Les bateaux de la CGN" (history of the company) and "Bateaux à vapeur" (original photos by Jacques Straesslé) (worth CHF 78)

6th au 10th prize : A pack of 4 exclusive "Flotte Belle Époque" glasses (worth CHF 40)



Envoyez votre réponse

www.abvl.ch/concours ATV2021 by completing the online form

Mail

indicating your surname, first name, full address, phone number and e-mail.

Conditions for participation

The competition will run from Sunday 18 April 2021 to Monday 6 September 2021. It is open to any person living in Switzerland who has already celebrated their 18th birthday. Participants' personal data may be used by the CGN and ABVL for promotional and marketing purposes. A single participation is authorised per person throughout the entire duration of the competition. Employees of the CGN and the ABVL as well as their families are not eligible for participation. Prizes cannot be exchanged or converted into cash. The winner will be notified in writing. All recourse to legal proceedings is excluded.

RÉSERVEZ une
TABLE
Au milieu du
LAC

AVEC UNE
RÉSERVATION
VOTRE CROISIÈRE
1^{ÈRE} CLASSE EST À

-30%



RÉSERVATIONS SUR CGN.CH

CGNI 



LE LÉMAN
NE SERA PLUS
JAMAIS LE MÊME...

Suivez-nous sur   www.cafeleman.ch

CAFÉ LÉMAN SA - 17 AVENUE DE RHODANIE, 1007 LAUSANNE - TEL. : 021 546 86 76