

Zeitschrift: SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: 4 (1930)
Heft: 1

Artikel: Flug über St. Moritz
Autor: Luther, Carl J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-780448>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 29.07.2025

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

FLUG ÜBER ST. MORITZ

Wir lagen in heisser Sonne und in tiefem Schnee hoch über der Alp Sciop und schauten in den enziablauen Himmel. Irgendwo brummte ein Motor. Und da kroch langsam und schwankend durch die Julierpasslücke ein kleiner weisser Vogel heran, so hoch wie wir, stand genau auf die Fuorcla Surley zu, legte einen Telemark in die Luft und rutschte dann in schönen Slalombögen auf den weissen See hinab. Der Mann da kam den neuesten Weg zum weissen Engadiner Sport. Wir glitten zu ihm hinab und versuchten es mit Skiern schönkurvig nach seinem Beispiel, und es gelang — nahezu, wenn auch unsere Verwindungsklappen, die nachgeschleiften Skistöcke, manchmal den Schnee aufwirbelten. Der Vogel stand aber schon verwaist auf dem Eis, ein Klemm-Daimler-Leichtflugzeug, aus Zürich gekommen. Gut gestanden, kurzer, sicherer Auslauf.

Zwei Tage später sahen wir zu, wie sich die trainierenden Springer in der Waldschneise unterm Hahnensee aerodynamisch auf die Luft legten und nach weiten Flügen so sanft fast landeten wie der kleine Vogel. Der war auf einmal auch da, hoch über uns, und schaute in seiner Weise zu. Als er heimflog, flog ich mit, auf meinen Hickoryflügeln hinterher, schnell für mich, sooo langsam für ihn. Der Zürcher Pilot hatte gute Zeit, indessen seinen Lunch zu nehmen. Zu meinen zwei Photoapparaten gab er mir noch den seinen, und dann koppelten wir los, beide nun auf einem Paar Ski, auf den breiten Kufen an Stelle der Ballonräder. Die Luft ist dünn da oben im Engadin, und so'n kleiner Vogel hat bemessene Kräfte; aber der Schnee auf dem topfebenen Eis war glatt, und so überraschte der sanfte Übergang vom Ski- zum Luftgleiten nicht sonderlich.

Ein blauer Schatten huschte voraus, an den langen Tribünenreihen hinweg, die da auf dem Seeis die Pferderennbahn begleiten. Bis ich an den Apparaten die Verschlüsse zurechtgefigert hatte, lag die erste Hubschraubung schon unter uns, und das Grandhotel, der amerikanische Wolkenkratzer mit seinen 12 Stockwerken, wuchs nicht mehr aus Schneewällen heraus. Die hatten sich verebnet, an ihrer Stelle spiegelten blanke Eisbahnen zu uns herauf.

Ab und zu tut nun meine kleine Ikarette stumm ihre Schuldigkeit.

Das erste Mal guck' ich sie verdutzt an, denn von ihrem leisen Schnappwort «Belichtung vollzogen» war da oben nichts zu hören. Hupp, mir bleibt die — Sitzbank weg: überm Innfall und der kalten Schlucht am Ende des Sees haben wir ein nettes Geländespringen in die Luftmulde gemacht.

Jetzt liegt die Bobbahn senkrecht unter uns. Gott, wie langsam da unten die stählernen Maschinen durch den Sunny Corner kriechen, wir schlagen sie leicht! Bis die Bobraupe bei Cresta unten im Bremssägemehl des «Finish» stirbt, sind wir schon über Celerina. Weit, weit weg dehnt sich das ganz flach gewordene Inntal, aber der Saluver ist unwahrscheinlich hoch geworden. Die Berge sinken nicht, indessen wir steigen. Zuerst

scheinen sie zu wachsen, weil wir auch ihren Fuss vom tiefsten Sockel an sehen und den ganzen Aufbau. Erst später, wenn wir höher kommen und auch der Sockel sich verflacht, beginnen sie zu sinken.

Wyss reisst über Samaden die Kiste herum. Im Nu brummen wir hoch über das Krähenneist des Crestarun hinweg. Da unten liegt nicht mehr die Hotelstadt der Wolkenkratzer. Mit flachen Dächern ist das Kulm eine Karawanserei geworden. Kairo oder Biskra ist unter uns, und nur die langen Abendschatten verraten etwas von der Höhe dieser Bauten.

Da streift unser rechter Flügel fast den Berghang bei der Chantarella. Das kleine blaue Eiland dort ist die Trainierbahn der Eisläufer. Nun stehen sie und schauen. Ist das dort im vergissmeinnichtblauen Seidentatlskleid nicht unsere Meisterin Brockhöf? Wir drehen ab, weiss Gott, das blaue Kleid legt sich mit uns in die Kurve. Nicht mehr bergauf, sondern eben dahin für uns rutscht die Seilbahn zur Höh', und auf der Schlittelbahn um den Eisring rutschen dunkle Punkte in entgegengesetzter Richtung. Oh, wie bequem haben es hier die Leutchen! Ganz St. Moritz ist eine Rutschbahn.

Das gilt auch uns. Eben rutschen wir auf einer niedlichen Boe, ein bisschen zu niedrig fast so nahe am Berg, auf die Skifelder zu, die zwischen Charantella und dem Suvrettahaus glänzen, blank gerutscht vom Lerneifer tausender von Bretterpaaren. Das Schwingen da unten stockt für einige Augenblicke. Wer gerade eine «Gams» in den Schnee legte, bleibt «Stern» und winkt uns zu.

Nun geht's schnurstracks in die Sonne hinein, Maloja zu.

Die riesigen Schneefelder um die Alp Sciop funkeln. Wyss winkt nach rechts hinüber, in die schattige Lücke des Julierpasses hinein. Daher kam er vorgestern mutterselenallein über die eisigen Berge ins Sonnenland. Ein kalter Wind faucht uns an. Wir biegen aus, kurven über Campfer und ein bisschen wacklig im Julierwind; weiss der Teufel, so'n Passlüfterl hat's in sich und gibt's von sich. Wir baumeln und schaukeln ein paar nette Hoppel, als ob's um die Kurven und über die Rundhöcker des Kühzagelweges nach Fischhausen hinab ging. Über dem dunklen Walde unterm Hahnensee gewinnen wir wieder Höhe und Ruhe. Auf gleicher Isohypse blinkt der Pavillon neben uns mit seinen Fenstern in die Weite, und auf einmal fliegen wir genau über die Olympiaschanze hin. Da, die helle Schneise im Tannenwalde ist's, wo die Springer es uns aerodynamisch nachtun und kleine und doch so grosse Aviatiker sind auch ohne Motor. Sie wissen, dass ich sie nun mal von oben besuche und winken mit Stöcken und Latten.

Wie plastisch war diese blauweisse Welt, als wir der Sonne entgegenflogen! Nun, Sonne hinter uns, liegt sie im Mitlicht wüstenweit und ohne Tiefe. Da vor uns, die schimmernden Flächen sind nicht mehr die steigenden Hänge von Muottas Muraigl, sind nur noch harmlose Kinderskiwiesen. Dort hat Segantini gemalt, da, an dem dunklen Block des Schafberges stand seine

eisige Hütte. So rasch wir darauf zueilen, rascher war indessen doch die Sonne. Ihr gelbes Flutlicht ist schon purpurn geworden. Der Propeller vor uns schleudert eine Gloriole von Gold in die Runde und wird auf einmal fauchend stiller. Wyss hat den Motor gedrosselt. Wir sinken.

Nun ist's Slalomabfahrt, was wir erleben. Wie vor zwei Tagen in der Abfahrt von Alp Sciop. Und wenn es auch nichts Neues mehr ist für mich, dieses schraubende Niedergleiten in plötzliche Lautlosigkeit — hier überm Schnee des Engadins wird's eine neue Offenbarung.

Skiabfahrt und Flug sind vereint. Wir telemarkeln weich und fein. Fast sehe ich mich um, die Mondspur in der Luft zu verfolgen. Und sanft wie ein Bogen im Schnee und wie der wiegende Ausfallabfang des Schwunges auf Skiern ist unsere Heimkehr auf den glatten See.

St. Moritz und das goldene Engadin so zu sehen, ja das war ein Erlebnis: Ski am Fuss, Ski am Vogel, skiseliges Schweben in einem.

Aber wie schwer dünken mich die Skiflügel nun, da ich den Kameraden wieder zulaufe! —

Carl J. Luther.

CHANTUNET RUMAUNTSCH

CUORT DALET

Il dscheil sur not tuot ad ascus
Sün fnestra cumparit,
Allo ün queder müravglius
In prescha eseguit.

E la damaun al cler dal di
As volv' ad el il sguard:
Da 'l admirer nu glivra pü —
Ais taunt perfetta l'art.

E 'l strich da perfecziun finel
Al do 'l sulagl 's alvand —
Al tuocho dal raz celestiel
El briglia sco diamant ...

Ma che dvantet? Ah, 'l ho turblo
Dal raz divin il chod salüd ...
Suprem dalet dörer nu po —
In larmas tuot finit.

Clementina Gilly «Fruonzla».

CAUX-VALLON D'ORGEVAUX

DEUX GRANDES MANIFESTATIONS

Connue pour son climat tempéré, pour ses fleurs, ses fêtes et sa plage, la région de Montreux l'est moins pour ses manifestations d'hiver; et pourtant les pentes de Sonloup et des Gresalleys étincellent des semaines durant sous les rayons d'un soleil clair et gai, et à intervalles réguliers des rencontres importantes ont lieu aussi bien aux Avants-Sonloup qu'à Caux.

Savez-vous qu'à la fin de décembre on jouait au tennis au bord du lac, tandis que 750 mètres plus haut, les amateurs de patinage évoluaient sur une glace unie? Connaissez-vous beaucoup de régions où les sports d'hiver soient si proches de ceux d'été et se pratiquent simultanément?

Les 25 et 26 janvier, les équipes des fédérations nationales de bobsleigh s'affronteront à Caux pour le titre de champion du monde: il s'agit ici de la première manifestation ayant un caractère mondial organisée en Suisse depuis les 2^{mes} Jeux d'hiver de St. Moritz; aussi l'intérêt qu'elle suscite est-il très vif.

Le jury, désigné par le congrès de Davos (1929), comprend le Comte de la Frégéolière (France), président de la Fédération internationale, et des délégués de l'Allemagne, de l'Angleterre, de la Hollande et du Luxembourg. Les équipes — à raison de deux par pays — devront descendre à quatre reprises une piste glacée, aux contours soigneusement relevés, et longue de 2 km 500. Un

tableau lumineux, placé face aux tribunes du grand «S», indiquera aux spectateurs l'emplacement du bob sur la piste et permettra de le suivre sur tout le parcours. Deux tableaux d'affichage, un chronométrage électrique, deux lignes téléphoniques le long de la piste, une station de transmission pour la radio-diffusion des incidents de course et des résultats, compléteront les installations techniques de ce championnat.

Quelques semaines plus tard, les 15 et 16 février, les trains spéciaux de la Compagnie M O B conduiront des milliers de personnes aux Avants d'abord, à Sonloup ensuite, d'où elles gagneront — qui à pied, qui en traîneaux — le joli Vallon d'Orgevaux, où, pour la 6^e fois, la section locale de l'Association suisse des sous-officiers organise son concours annuel de ski. Une course de fond de 30 km, des concours de patrouilles militaires, de gardes-frontière, de gendarmes, un championnat de saut, des concours de vitesse et de style se succéderont pour le grand plaisir de vos yeux. Le vallon d'Orgevaux est un monde pour soi, mais un monde où, durant deux jours, la parole sera aux représentants des autorités militaires, des clubs de ski de toute la Suisse Romande, de toute une jeunesse ardente et sportive.

Les manifestations des 25-26 janvier et des 15-16 février prennent rang parmi les plus importantes de la saison 1929-1930.

R. A. Alblas.