

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1946)

Heft: 12

Artikel: Was ist diesen Winter los? : eine telephonische Umfrage

Autor: Senger, Max

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-775691>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

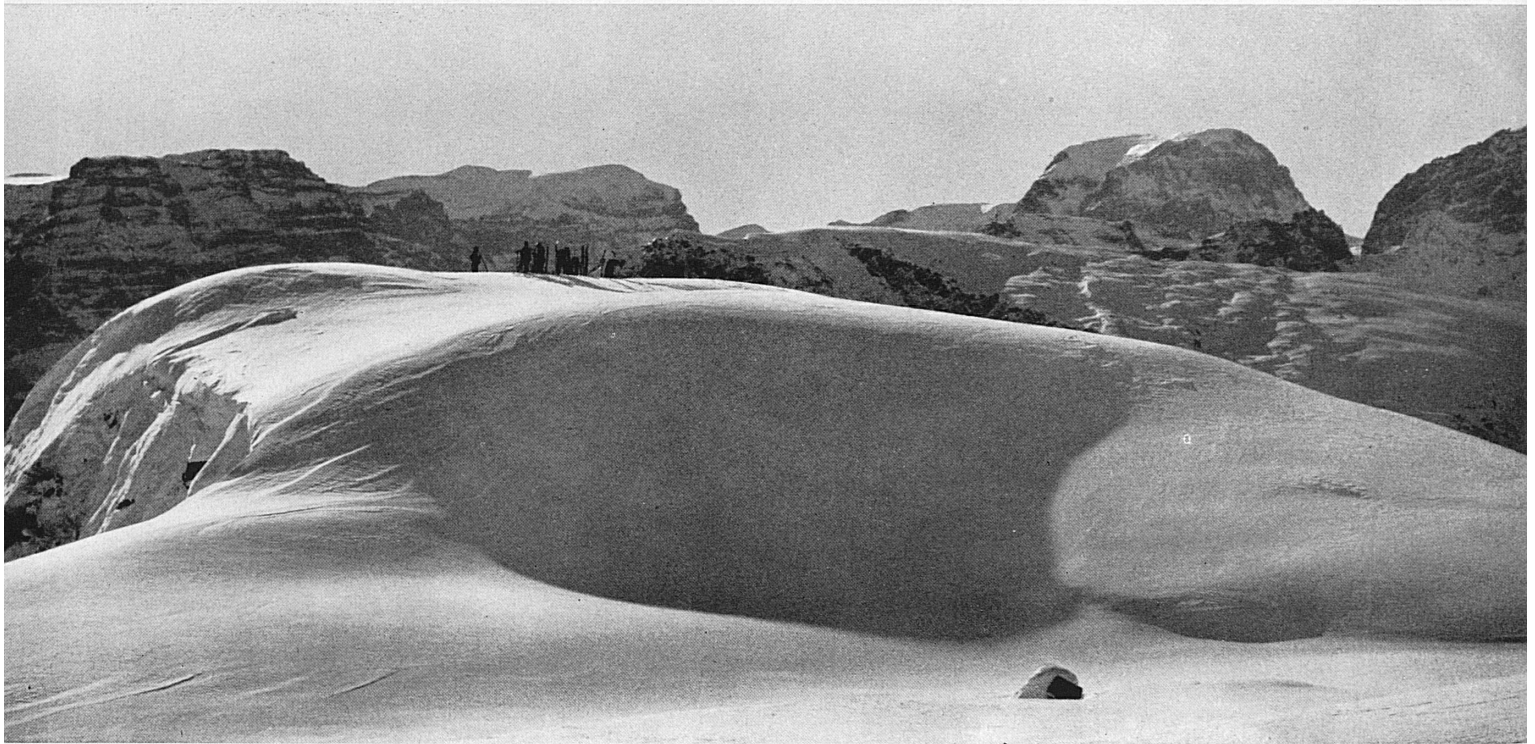
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 11.05.2025

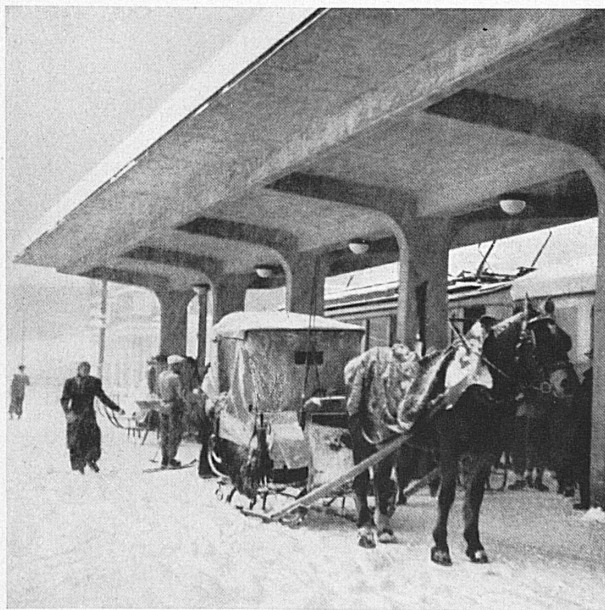
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



WAS IST DIESEN WINTER LOS?



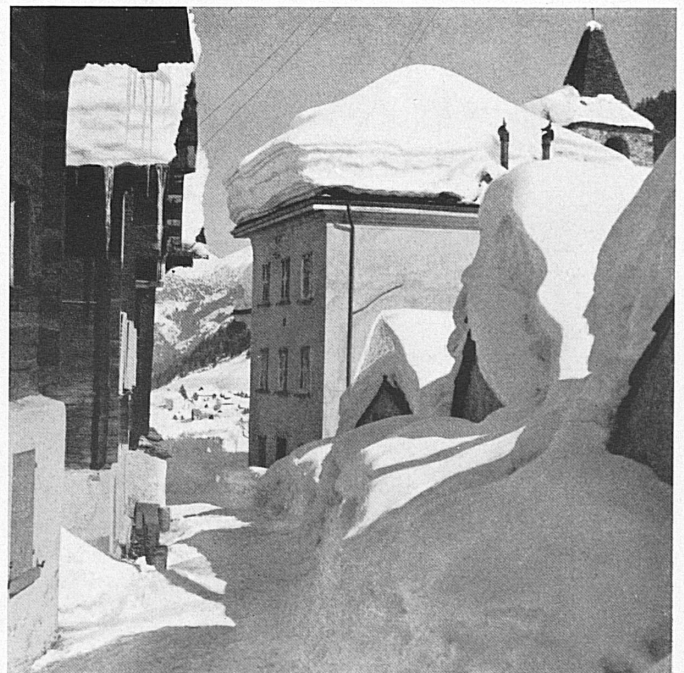
EINE TELEPHONISCHE UMFRAGE



Eigentlich sollte man sich in die SBB setzen, um die Antworten zu dieser Rundfrage zu ermitteln, dann hätte man zudem noch Gelegenheit, in aller Ruhe die Revue « Die Schweiz » konsultieren zu können. Item, es geht auch anders. Das Telefon ist bekanntlich eine höchst indiskrete Einrichtung. Ohne jegliche Voranmeldung gelangt man bis in die innersten Räumlichkeiten. Das haben wir diesmal versucht und unsere Umfrage, die allerdings den Taxen entsprechend kurz gehalten sein mußte, ganz auf das Telefon abgestellt.

Links von oben nach unten: Der Bahnhof von Arosa im Schneetreiben. - Corbettaz in den Freiburger Alpen. - Unten: Villa im Bedrettototal. — A gauche, de haut en bas: La gare d'Arosa dans un tourbillon de neige. - Corbettaz dans les Alpes fribourgeoises, où l'on risque un coup de soleil. - En bas: Villa dans le val Bedretto.

Photo: Christen, Pilet, Borelli.





Vignetten
von J. Müller-Brockmann.

« Oberst Guisan... »

« Hallo... » (der Präsident des Schweizer Skiverbandes meldet sich).

« Offiziell ist international in der Schweiz eigentlich nichts los, wir haben ja in Pau am FIS-Kongreß beschlossen, daß 1947 kein FIS-Rennen stattfindet, dafür haben wir dann 1948 etwas ganz Großes, die... »

Eine weibliche Stimme:

« Schweizerischer Skiverband, wer dort?... »

Seite links: Auf dem Riedstöckli bei Braunwald; Blick gegen den Tödi. - Rechts: Die Gegend von Villars ist eines der Hauptskigebiete der Waadtländer Alpen. Im Hintergrund die Dents de Morcles. — Page de gauche: Sur le Riedstöckli près de Braunwald; vue sur le Tödi. - A droite: La région de Villars est l'une des plus importantes contrées de ski des Alpes vaudoises. A l'arrière-plan, les Dents de Morcles.

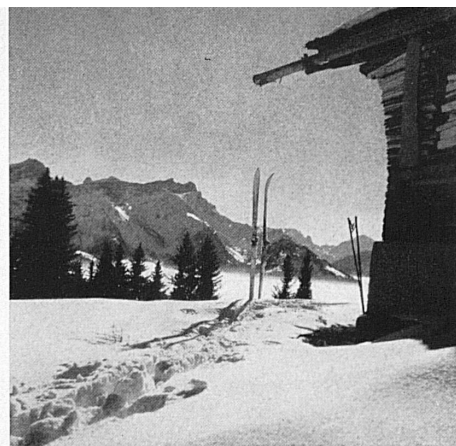
Photo: Schönwetter, Chiffelle.

In all den Skigebieten, die unsere Bilder wiedergeben, ist „etwas los“: die Aufnahmen vermitteln Eindrücke aus den verschiedensten Regionen. — Les photographies des régions de ski que nous vous présentons vous donnent une idée des nombreuses possibilités que vous offrent nos diverses contrées.

Offen gestanden, liegen mir die Jugendskilager am meisten am Herzen. Wissen Sie, wir haben sie zeitlich verschieben müssen, weil eine ganze Reihe von Kantonen den Kindern nicht frei geben wollte. Jetzt finden sie vom 27. Dezember bis 3. Januar statt. Die Buben stecken wir diesmal nach Andermatt und die Mädchen, ja das wissen wir noch nicht genau. Vielleicht ins Melchtal, oder in die Lenk im Berner Oberland, und zwar in Baracken. Sie waren ja letztes

Rechts: Skigelände auf dem Oberrn Grenchenberg im Solothurner Jura. - Unten: Blick vom Rigi auf den Vierwaldstättersee und gegen den Pilatus. — A droite: Terrain de ski dans le Jura soleurois. - En bas: Coup d'œil du Rigi sur le lac des Quatre-Cantons et le Pilate.

Photo: Bandelier, Beringer.





Jahr in der Lenk ausgezeichnet aufgehoben...»

Wieder eine Frauenstimme:

«Gemeinde St. Moritz; der Herr Präsident ist in einer Sitzung, wegen der Olympiade. So, ist es dringend? Nun, wir können umstellen...» Nun kommt eine energische, tiefe Stimme durch den Hörer. Sie macht nicht viel Federlesens.

«Ja, wir haben Sitzung, Sitzung am Morgen, am Mittag, am Abend, Vorbereitung für die Olympiade. Übrigens, das Weisse Band von St. Moritz, 6.—9. Februar 1947, ist im Grunde genommen eine praktische Vorbereitung für diesen Anlaß. Einmal für die Skifahrer und dann, darauf legen wir wirklich großen Wert, für das ganze zahlreiche Hilfspersonal, das für so ein Rennen zuerst wieder eingespielt werden muß. Ja, ich muß leider wieder an die Sitzung...»

Der Direktor des Kurhauses Lenzerheide, Herr Poltera, tippt unverzüglich auf die SAS-Rennen und die Hochschulmeisterschaften vom 7.—9. März 1947, als das Ereignis des Platzes.

Und der Kurdirektor von Wengen, Herr Dr. Zahnd, will uns mit einer ganzen Liste englischer Namen beglücken, alles wieder erstandener, englischer Skirennen. Aber zuoberst steht doch, wie er meint, das Schweizerische Skirennen vom 28. Februar bis 2. März.

In Grindelwald stellt Fräulein Kaufmann vom Verkehrsbureau die internationalen Damen-Skiwettkämpfe vom 18./19. Januar in den Vordergrund, aber, so meint sie: «persönlich freut mich das Jugend-Skirennen der ganzen Talschaft vom 15. Februar am allermeisten. Das ist doch ein vergnügter Skilauf».

In Mürren wird die Sache etwas schwierig,

Oben: Crans im Mittelwallis gegen die Bella Tola. - Unten: Die Sesselbahn von Flims wird diesen Winter um das obere Teilstück Foppa—Naraus verlängert. — En haut, Crans en Valais, du côté de la Bella Tola.



Cet hiver, le funi-siège de Flims sera prolongé.
Photo: Pilet, Geiger.
Unten: Gummfluh und Rubli bei Gstaad. — En bas: Gummfluh et Rubli près Gstaad.
Photo: Pilet.



weil Mrs. Stäger vom Sporthouse zuerst erklärt: «My husband is not at home, aber ich kann Ihnen schon sagen, daß das Arlberg-Kandahar vom 15. und 16. März etwas ganz Besonderes sein wird. Auf alle Fälle ist es für Mürren so etwas wie ein neues Wiedererwachen des Skisportes.»

Der neugebackene Nationalrat Schuler in Glarus hustet vernehmlich in die Telefonmuschel und erklärt dann, er habe von einem Prigel-Lauf gehört als einer ganz wichtigen Sache. Man wolle da vom Muotatal nach Glarus hinüber, ganz so wie die Altvordern vor 50 Jahren es taten. Das Datum wisse er auch, nämlich ziemlich sicher am 19. Januar.

Bei der Drahtseilbahn Schwyz—Stoos meldet sich Herr Direktor Klein persönlich, um den Nationalen Staffellauf mit besonderer Wärme zu empfehlen. Man solle sich das Datum merken, es sei der 2. Februar 1947.

Und in Le Brassus meint der Postverwalter:

«Un instant, pour être très précis, je consulte encore un de mes facteurs... oui, notez le 16 février 1947. Ce sera une grande date

pour Le Brassus et les Jurassiens, puisque nous allons recevoir à bras ouverts les participants aux «Courses nationales suisses de grand fond 50 km.». Nous nous en réjouissons à l'avance...»

Sie werden sich wundern, daß wir sogar den Verkehrsdirektor von Montreux angerufen haben, obgleich man diesen Kurort doch nicht als Wintersportplatz kennt. Und Monsieur Alblas, man hört ihm das Vergnügen direkt aus der Stimme an, daß er Montreux als solchen anpreisen kann; er meint: «Mais oui, mon cher, Montreux est devenu une place de sports d'hiver. Un arrangement qui comprend l'hôtel, le chemin de fer et le ski à la montagne a été créé. Vous verrez, nous allons changer les saisons.»

Unsere Telephonistin wird nervös, und die Rechnung beläuft sich auf..., womit nicht gesagt sein soll, daß an vielen andern Wintersportplätzen nicht noch eine Reihe von Veranstaltungen abgehalten werden und vor allem Skirennen aller Art am laufenden Band zur Durchführung gelangen. Immerhin, die allerwichtigsten haben wir auf diese Weise im Laufe eines Vormittags erwischt.

Max Senger.

WESA-LILIPUT

DIE KLEINSTE ELEKTROBAHN DER WELT



Hand aufs Herz! Welcher Vater hat nicht schon in diktatorischer Anwendung seine Buben, wenn sie mit ihrer Kindereisenbahn auf dem Zimmerboden spielten, auf den Zuschauerplatz verwiesen und dann selber «Lokomotivführer gespielt»? Bis ihm die Knie weh taten und der Rücken schmerzte vom ewigen Bücken! Wie oft hat er aber auch den Mechaniker spielen müssen, wenn patschige Kinderhändchen die Stahlfeder in den Lokomotivgehäusen überzogen und der Bub mit tränenden Augen konstatieren mußte: «Es ist etwas kaputt.»

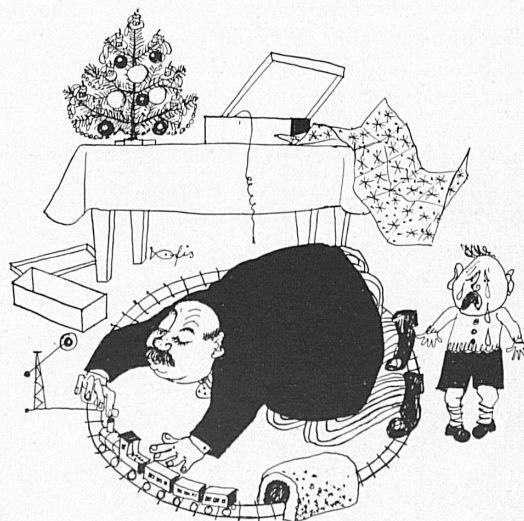
Der Ersatz defekter Teile solcher Spieleisenbahnen wurde im Kriege immer schwieriger; die deutsche Industrie, auf diesem Gebiete führend und alleiniger Großlieferant für ganz Europa, fiel seit 1939 immer mehr aus, und andere Lieferanten waren nicht vorhanden.

Schweizerischer Wagemut, der schon so oft auf industriellem Gebiete bahnbrechend voranging, hat auch hier einen Ausweg gesucht und gefunden. In Inkwil bei Herzogenbuchsee wird seit kurzer Zeit die kleinste im Serienbau hergestellte elektrische Spieleisenbahn mit einer Spurweite von nur 13 Millimetern gebaut. Sie will damit den Grundsatz verwirklichen: auch auf kleinster Fläche eine interessante Kindereisenbahn!

Ein kleines Rauchtischchen genügt, um das Schienennetz zu montieren, und mit einem kleinen elektrischen Spezialtransformer kön-

nen Schnellzüge tatsächlich im Handumdrehen in Bummelzüge verwandelt werden.

Lokomotive und Wagen besitzen die eleganten Formen unserer bekannten Leichtschnellzüge. Die Lokomotive, 12,5 cm lang und 4 cm hoch, ist ein Wunderwerk schweizerischer Präzisionstechnik. Durch besondere Ausgestaltung des Drehgestelles des Motorwagens ist dieses selbst zum Stromabnehmer geworden und bewirkt, im Gegensatz zu den anderen elektrischen Spieleisenbahnen, die Einsparung der dritten Schiene. Mit diesem Drehgestellantrieb ist hier wie bei ihrer großen Schwester, der bekannten Re 4/4 der SBB, eine erstaunlich ruhige und sichere Kurvengängigkeit erreicht worden. Die sehr solid gebaute Lokomotive besteht aus einem Spritzgußkasten; darin sitzt der kleine Wundermotor mit zirka 0,006 PS. Könnten wir in das Innere sehen, würden wir bemerken, wie sinnvoll die Rädchen, Spulen und Federchen aufeinander abgestimmt sind und daß es hier wirklich auf den Hundertstel-Millimeter ankommt. Auch die Wagen bestehen nicht etwa aus klapprigem Blech, sondern aus solidem Ahornholz, versehen mit einem



Der Tag nach Weihnachten. Zeichnung von Hans Fischer
Lendemain de Noël. Dessin de Hans Fischer.