

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

**Herausgeber:** Schweizerische Verkehrszentrale

**Band:** - (1949)

**Heft:** 9

**Buchbesprechung:** Neue Schriften

**Autor:** [s.n.]

### **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:** 29.01.2025

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

# FONDERIE DU VALLON S.A. LAUSANNE



Maison fondée en 1858

9, place du Vallon. Tél. 243 84

A. Gisling fils, administrateur

## Fonderie de fer

Fonte mécanique

Fonte pour chemins de fer

Fonte pour voirie et canalisations

## Eisengießerei

Grauguß für Maschinenbau

Eisenbahnmaterial in Gußeisen

Formstücke für Straßenbau und Wasserversorgungen



## COMPTOIR SUISSE - BUREAU DE CHANGE

Stand BCV

Halle I

à la disposition des visiteurs et des exposants

Etablissement officiel fondé en 1845 - Capital et réserves 64,8 millions

LAUSANNE: PLACE ST-FRANÇOIS ET AGENCE DE BEL-AIR  
26 AGENCES ET SOUS-AGENCES DANS LE CANTON DE VAUD

entwicklung und die Nachfragemopolisierungstendenzen die Wirtschaftlichkeitsschwelle bei den Fremdenverkehrstypen so stark erhöht habe, daß trotz Zunahme des Ausflugs- und Fremdenverkehrs eine volle Kapitalkostenerhöhung erst bei einem Fremdenverkehrsvolumen erwartet werden könnte, das wesentlich höher läge als jenes von 1937/38. Ohne eine finanzielle Mithilfe der Gemeinwirtschaft oder anderer Verkehrsunternehmungen werden also ganz wesentliche Teile unserer Seeschifffahrt in Zukunft privatwirtschaftlich kaum mehr bestehen können. W. D.

## Neue Schriften

**Dampfschiffe auf den Schweizer Seen.** Schiffsbibel Nr. 1. Orell-Füßli-Verlag, Zürich.

Der rasch beliebt und bekannt gewordene Serie der SBB-Fibeln schließt sich mit der vorliegenden Schrift das erste Bändchen einer neuen Reihe an, die wohl ebensolche Verbreitung finden dürfte. Das im gleichen handlichen Format wie die Arbeiten über die Schweizer Bahnhöfe, die Signale und Stellwerke usw. gehaltene Büchlein widmet sich den Dampfschiffen auf unsern Seen, die ja bereits vor dem Eisenbahnzeitalter eine zwar allenthalben bestaunte, aber dank ihrer Raschheit und der Bequemlichkeit des Reisens, die sie in sich schlossen, überaus begrüßte Einrichtung bedeuteten. Die Dampfschiffahrt konnte 1948 in der Schweiz auf eine 125jährige Geschichte zurückblicken. Obwohl die Entwicklung keine allzu großen Sprünge machte und heute wie ehemals die Raddampfer, zwar in moderner Weise ausgerüstet, das Bild der Flotillen zahlreicher Seen wesentlich bestimmen, fehlt es nicht an mancher Eigenart, an mancher reizvollen historischen Episode, die hervorzuheben oder der Vergessenheit zu entreißen sich ungemein lohnt. So sind nun alle Phasen der Geschichte der Dampfschiffahrt aller Schweizer Seen in dem schmucken und wohl-illustrierten Büchlein, das jung und alt erfreuen dürfte, zusammengefaßt zur Darstellung gelangt. Fritz Hunziker als Seeanwohner, stillem Freund der Schifffahrt und unentwegtem Sammler von Material kommt das Verdienst zu, die Initiative zur Schaffung dieser Fibel ergriffen zu haben, Hansrudolf Schwabe, H. U. Würsten, F. A. Volmar und Kapitän J. Bachmann, die sich mit ihm in die Abfassung des Textes teilten, waren sachkundige, begeistert wirkende Mitarbeiter. — Die wertvolle dem Buch beigelegte Tabelle, die alle je auf Schweizer Seen verkehrenden Dampfschiffe anführt, sei besonders hervorgehoben. —e.

**F. A. Volmar: Wissenswertes von der BLS und den mitbetriebenen Linien.** Herausgegeben vom Publizitätsdienst der Lötschbergbahn.

In zweiter Auflage, im Umfange mehr als verdoppelt und reich illustriert, ist diese von F. A. Volmar verfaßte Schrift erschienen. Der einleitende geschichtliche Teil befaßt sich mit dem sehr wahrscheinlichen bis in prähistorische Zeiten zurückreichenden Verkehr über den Lötschenpaß sowie mit sämtlichen das Berner Oberland berührenden großen Alpenbahnprojekten, deren erstes (Grimselbahn) von 1850 datiert. Ausführlich wird sodann die Vorgeschichte der Berner Alpenbahn und die Baugeschichte der Lötschbergbahn mit dem drittgrößten und höchstgelegenen normalspurigen schweizerischen Gebirgstunnel und der Jura-Abkürzungslinie Moutier-Lengnau behandelt. Zum Teil so gut wie Unbekanntes vernimmt man auch aus dem Kapitel über die mannigfachen Sicherungsbauten und Aufforstungen gegen Lawinen, Felssturz, Steinschlag, Rutschungen und Wildwasser. Die mehrfach und unlängst wieder geleistete Pionierarbeit der BLS — sie war die erste normalspurige elektrische Alpenbahn Europas — auf dem Gebiete der elektrischen Traktion erfährt gebührende Würdigung. Ihre Leistungsfähigkeit als internationale Transillinie und wichtiges Bindeglied zwischen Berner Oberland und Oberwallis ist aus den mitgeteilten Verkehrszahlen ersichtlich, an die sich ein Abschnitt über die mit allerdings nicht unbedeutenden Opfern verbundene finanzielle Entwicklung anschließt. Besonders interessieren wird auch das Kapitel über die ein Normalspurnetz von rund 250 km und 53 km Schiffslinien umfassende Betriebs-gemeinschaft der fast 1600 Mann ständiges Personal zählenden BLS-Gruppe: Lötschbergbahn mit Schiffsbetrieb Thuner- und Brienzsee, Bern-Neuenburg, Gürbetal-Bern-Schwarzenburg, Spiez-Zweisimmen. Willkommen mit ihren zahlreichen kurz vermerkten wichtigen Daten und Fakten dürfte endlich die einen Zeitraum von über hundert Jahren (1836—1949) umfassende entwicklungsgeschichtliche Übersicht sein.

GUSTI BERNER

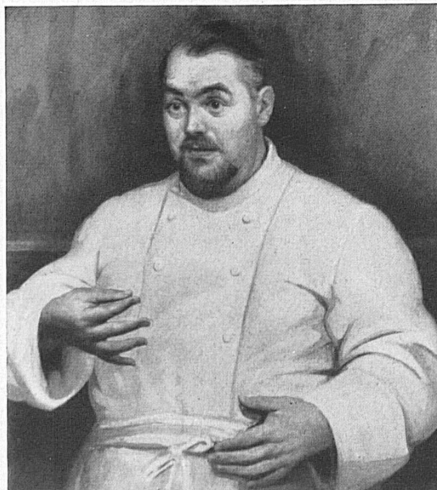
RESTAURANT RÄBLUS

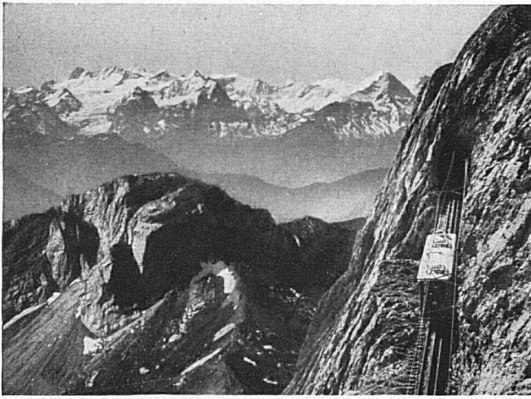
BALE

Steinentorstrasse 31  
Tel. 45 3 45  
(à 5 minutes de la gare)

**vous réserve un bon accueil!!**

L'endroit préféré  
des visiteurs  
de Bâle





## PILATUS - KULM

2132 m ü. M.

das lohnende Herbstfahrtziel für  
Gesellschaften und Familien

Äußerst interessante Bergfahrt in den  
modernen elektrischen Triebwagen der  
Pilatus-Bahn

Großartiges Alpenpanorama

Weltberühmte Tiefblicke auf Luzern und  
den Vierwaldstättersee

Höhenwege

Felsgalerien

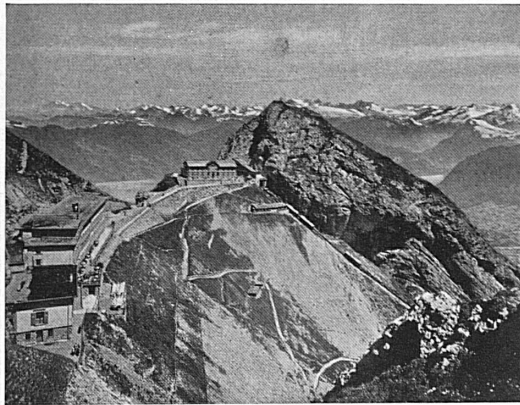
Das **HOTEL PILATUS-KULM**  
mit seinen neuingerichteten heimeligen  
Räumen bietet vorzügliche Verpflegung  
und behagliche Unterkunft zu mäßigen  
Preisen

Es lohnt sich, eine Nacht zur Bewunderung  
des farbenprächtigen Schauspiels eines  
Sonnenunter- und -aufganges auf dem  
Berge zu verbringen

Auskunft durch:

**Pilatus-Bahn Alpnach-Stad**  
Telephon (041) 710 30

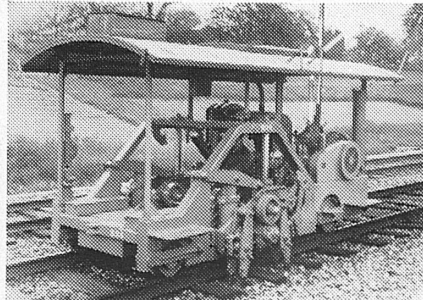
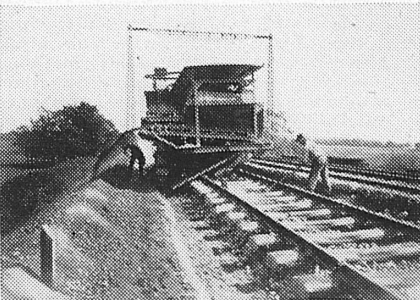
**Hotel Pilatus-Kulm**  
Telephon (041) 711 55



## ENTREPRISE

pour la réfection et l'entretien mécaniques  
des voies de chemin de fer

Ateliers mécaniques



**LES FILS d'AUGUSTE SCHEUCHZER S.A.**  
**LAUSANNE**

**Dr. Conrad Branger: Tarifmaßnahmen der Schweizer Bahnen zur Förderung des Fremdenverkehrs.** Heft Nr. 35 der Schweizerischen Beiträge zur Verkehrswissenschaft. Verlag von Stämpfli & Cie., Bern, 1949.

Bekanntlich setzt sich der Fremdenverkehr aus den beiden Komponenten Reise und Aufenthalt zusammen. Die fundamentale Bedeutung der Verkehrsmittel für den Fremdenverkehr ergibt sich daraus ohne weiteres. Unter den Verkehrsmitteln nahm bisher die Eisenbahn als öffentliche Unternehmung für die Massbeförderung eine überragende Stellung ein. Es leuchtet daher ohne weiteres ein, daß die Tarifpolitik der Bahnen für das Wohl oder Weh des Fremdenverkehrs ausschlaggebend ist. Glücklicherweise haben unsere Bahnen, und zwar die SBB und die Privatbahnen — nicht zuletzt auch schon in eigenen Interesse —, dies von jeher erkannt und durch die Einführung sowohl im Einzelreise-, als im Gruppen- und Abonnementsverkehr den Bedürfnissen des Tourismus weitgehend Rechnung getragen. Wir erinnern nur an das während der Kriegszeit geschaffene Ferienabonnement und das heutige Ferienbillet, die sich als «Schlager» ersten Ranges hervorragend bewährt haben. Der Verfasser hat es in dieser Schrift ausgezeichnet verstanden, die geschichtliche Entwicklung dieser tariflichen Maßnahmen und ihre Bedeutung und Auswirkung für Bahn und Fremdenverkehr zu schildern. wd.

## Die Theaterspielzeit beginnt

Der Spätsommer war für einzelne Schweizer Bühnen bereits eine arbeitsreiche Vorbereitungszeit, und wenn nun wieder vom September bis zum Mai Theater gespielt wird, so haben im Zeitraum dieser neun Monate eine Menge Theater-Ereignisse Platz. Am ausgiebigsten fließen die Quellen der Dokumentation bei den beiden Zürcher Bühnen, so daß diese in unserem ersten Hinweis auf die neue Spielzeit den Hauptraum beanspruchen. Das **Stadtheater Zürich** gibt seine Pläne in Form eines künstlerisch reizvollen Prospektes bekannt. Als Uraufführung wird die neue Fassung der Oper «Cardillac» von Paul Hindemith versprochen, als schweizerische Erstaufführung das mit Volksmusik genährte Werk «Hary Janos» des Ungarn Kodaly. Als schweizerisches Werk soll «Le vin herbé» von F. Martin, das bisher nur im Konzertsaal aufgeführt wurde, erstmalig in szenischer Fassung erscheinen. Neuartig wird auch die Wiedergabe szenischer Kantaten im Gedenkjahr Johann Sebastian Bachs sein. Wenn das Zürcher Stadtheater auch eine seiner Hauptaufgaben darin erblickt, Meisterwerke der Oper einem großen Besucherkreis in guten Aufführungen zugänglich zu machen und daneben wertvolle ältere Operetten wieder aufleben zu lassen, so fehlen doch im Spielplan moderne Experimente nicht.

Das **Schauspielhaus Zürich** will auch weiterhin seine geistige Haltung wahren und seine Kräfte in den Dienst des Bedeutsamen und Gehaltreichen stellen. Aus dem Bereiche der Klassiker seien Goethe (beide Teile des «Faust» sowie «Egmont»), Schiller, Kleist, Hebbel, Shakespeare, Lope de Vega genannt. Als Uraufführungen sind vorgesehen: Gerhart Hauptmanns nachgelassenes Werk «Herbert Engelmann», Kästners «Schule der Diktatoren», Jahnns «Spur des dunklen Engels» und das neue Werk «Graf Oederland» des Zürchers Max Frisch. Auch «Romulus der Große» von Dürrenmatt steht auf dem Spielplan. Markante Werke fremdsprachiger Autoren sollen in Übersetzungen, zum Teil als deutschsprachige Erstaufführungen, vermittelt werden. Dem romantischen und parodistischen Humor wird durch Stücke von Raimund und Offenbach Genüge getan.

Das **Stadtheater Basel** eröffnet die eigentliche Spielzeit am 19. September, veranstaltet aber auch vorher schon einzelne Aufführungen.

Das **Stadtheater St. Gallen** sieht sein Ensemble im September noch im **Kurtheater Baden** beschäftigt, wo Oper, Schauspiel und Ballett nebeneinander gepflegt werden. In St. Gallen selbst beginnt die Spielzeit am 21. September mit «Romeo und Julia» von Shakespeare. Über die anderen Schweizer Bühnen wird im nächsten Heft Neues zu melden sein.

-er.