

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1952)

Heft: 3

Artikel: A Genève : le 22e Salon international de l'automobile, de la moto et du cycle du 20 au 30 mars 1952

Autor: Beerli, André

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-775058>

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: 14.05.2025

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

meno esperti, i quali troveranno qui un ottimo terreno per le loro prime discese. A chi non scia Airolo offre facili passeggiate pianeggianti in un'aria cristallina che sa di pini e di abeti. L'ultima tappa della Freccia del San Gottardo è Andermatt. Il treno si ferma a Göschenen, da dove ripartirà la sera alle 6 e 30. Da qui, con la ferrovia della Schöllenen, si arriva in un quarto d'ora ad Andermatt. Non occorre senz'altro presentare questo centro sportivo. La sua attrezzatura turistica e le molteplici possibilità nell'ambito dei diporti invernali ne fanno uno dei maggiori della Svizzera centrale. La ferrovia del Furka-Oberalp organizza corse continue per il Nättschen, dove lo sciatore può rimanere su una comoda terrazza al sole, oppure salire con la sciovia sino al Gütsch. E dai 2200 metri di lassù si calerà sulle ali dei suoi sci, percorrendo un'ampia e variatissima

pista sino ad Andermatt, superando in pochi minuti un dislivello di circa 700 metri. Inoltre Andermatt è un importante punto di partenza per escursioni d'alta montagna: valicato l'Oberalp, si giunge rapidamente nella vallata del Reno anteriore con Rueras e Sedrun. Questi dunque sono in sintesi i vari programmi che la Freccia bianca propone allo sciatore per la gita domenicale. Essa ammette gli sportivi al beneficio di notevoli riduzioni tariffarie sugli scilift e sulla ferrovia Furka-Oberalp. La Freccia bianca del San Gottardo è una nuova dimostrazione dell'attenta organizzazione svizzera nel campo ferroviario: le lucenti carrozze del nuovo treno sono di tipo leggero e rivelano con la loro linea agile ed elegante la concezione moderna veramente funzionale che ha guidato i loro costruttori. Un nuovo impulso per il turismo invernale nel-

l'alto Ticino e nella regione di Andermatt deriverà senz'altro da quest'intelligente iniziativa. La partecipazione degli sciatori ticinesi e dell'Italia settentrionale a queste domeniche sportive è in continuo aumento. Molti sportivi scopriranno regioni piene d'incanto: Carl, isolata nella sua conca silenziosa, Airolo con le sue pinete, Andermatt in una ampia cornice di vette alpine. Le porte di un mondo di sogno, un tempo riservato a pochi, si sono aperte: l'evasione dal mondo grigio della vita cittadina nelle sbiadite e fredde giornate invernali è diventata una realtà, una realtà alla portata di tutti. In un'atmosfera di sana allegria, la Freccia bianca del San Gottardo porta ogni domenica verso il sole, verso l'ebbrezza delle discese, verso un'aria limpida tutti gli amici della montagna. C.

EIN GEDENKTAG DER JUNGFRAUBAHN ALPINE SKITOURENWOCHEN

Ein Gedenktag der Jungfraubahn

Vor 40 Jahren, in der Morgenfrühe des 21. Februar 1912, um 5.45 Uhr, erfolgte in 3454 m ü. M. der Durchschlag des Jungfrauoch-Tunnels, und zwar laut Protokoll genau an der im Projekt vorgesehenen Stelle. Mit den damals verhältnismäßig einfachen Baumaschinen war man im harten Gneis pro Tag durchschnittlich 3,75 m bis 5 m vorgerückt. Die ehrgeizige Nachtschicht, die um 6 Uhr abgelöst werden sollte, hatte aber derart fieberhaft gearbeitet, daß sie den am Vorabend auf mindestens 6 m geschätzten restlichen Teil doch noch, und sogar einige Stunden früher als erwartet, zu bewältigen vermochte. Es war aber auch eine

ungewöhnlich starke Dynamitladung, die den vehementen Durchbruch der Außenwand bewirkte. Mit den Arbeiten am 7123 m langen Tunnel Eigergletscher-Jungfrauoch war im Herbst 1898 begonnen worden; für die am 15. Oktober 1907 begonnene letzte Teilstrecke Eismeer-Jungfrauoch (3,6 km) benötigte man 1589 Bohrtage. v.

*

Alpine Skitourenwochen

Wer im blendenden Reich großartiger Drei- und Viertausender und unter strahlendem

Walliser Himmel zu günstigen Bedingungen einmal so recht nach Herzenslust Traversierungen, Gipfelbesteigungen und abwechslungsreiche große Abfahrten genießen will, greift zum soeben erschienenen ausführlichen Programm der vom Kur- und Verkehrsverein Zermatt veranstalteten Alpinen Skitouren. Es sind vom 2. März bis 17. Mai, unter Leitung bewährter einheimischer Skilehrer, elf Skitourenwochen mit großen Besteigungen in der Höhenlage von 3000 bis 4500 m vorgesehen. Als Standquartiere dienen die Hotels in Zermatt und das Hotel Riffelberg mit besonderer Standard-Tourenwoche, ferner Touristenhaus Fluhalp, Hotel Schwarzsee und Schönbühl- und Monte-Rosa-Hütte. v.

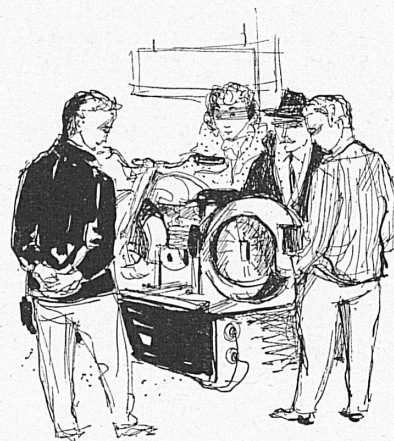
A GENÈVE: LE 22^e SALON INTERNATIONAL DE L'AUTOMOBILE, DE LA MOTO ET DU CYCLE

du 20 au 30 mars 1952

Les statistiques nous livrent des chiffres de jour en jour plus stupéfiants: ceux de la circulation automobile. Notre industrie nationale, en matière de véhicules à moteur, ne fabrique guère que des poids lourds et des motos (sans parler des bicyclettes à moteur). Pourtant la Suisse a enregistré de 1950 à 1951, la mise en circulation de 28 626 voitures neuves; au lieu des 100 852 automobiles qui roulaient en Suisse

avant la dernière guerre, nous en avons maintenant plus du double, 212 268 en septembre passé, dont les $\frac{4}{5}$ sont des voitures de tourisme. L'on compte un véhicule à moteur pour quinze habitants dans l'ensemble du pays; à Genève, ville-record, un pour 6,6 (nous nous excusons auprès du Genevois ainsi coupé en tranches inégales - les statisticiens sont gens sans pitié!). D'où viennent alors toutes ces voitures? L'Alle-

magne, qui vient de conquérir la première place parmi les pays fournisseurs, nous en a envoyé l'an passé 13 431, les Etats-Unis 7109, la Grande-Bretagne, qui sacrifie son marché intérieur à l'exportation, 5156, la France 4828, l'Italie 3365. D'Italie nous viennent aussi 14 893 motos, en majeure partie des scooters. Et d'où vient l'argent, peut-on se demander? Assurément, ce capital roulant est un signe de



Dessin de Jacques Schedler

prospérité, à une époque de vie chère surtout. Mais, l'avez-vous remarqué? La vie devient si chère, précisément, que par rapport aux dépenses de première nécessité, l'engin mécanique paraît économique. Si les prix montent, le temps, lui aussi, augmente de valeur. Or l'automobile, même le modeste vélo-moteur, en diminuant les distances, allonge vos heures disponibles et pour votre travail, et pour vos loisirs. De plus en plus, le rythme moderne de l'existence exige le déplacement rapide... Rongéant son crayon au coin de la bouche, chacun examine son budget, si serré soit-il: n'y aurait-il vraiment pas moyen de nourrir encore quelques chevaux-vapeur?... Et puis, il faut le dire, l'attrait du voyage ne fut peut-être jamais aussi puissant depuis le temps des croisades et des grands pèlerinages. Nos contemporains réinventent la vie nomade. Le touriste – et chacun l'est à ses heures – ne connaît ni frontières ni obstacles; il roule, insatiable mangeur de kilomètres, à la découverte du monde; adaptant son équipement à ses moyens, il couche sous la tente, ou dans une «caravane»; il devient romanichel...

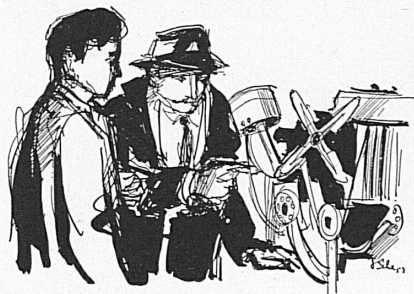
Dès les premiers rayons de soleil de mars, l'on rêve de voyages, l'on déplie des cartes routières; et l'on vient à Genève où les constructeurs du Vieux et du Nouveau-Monde présentent leurs dernières créations. Les amateurs de compli-

cations passent par Grindelwald et gagnent Genève par l'itinéraire plein d'embûches du Rallye des neiges. Il y a aussi le Rallye motocycliste, le Rallye cyclo-pédestre. Un Tour du Léman cycliste attirera les champions de la petite reine. Enfin il y a le rail, qui offre ses tarifs réduits. Pour le piéton invétéré se présente la chance de voyager à bon compte et la satisfaction de voir en cage, réduits à l'impuissance, les monstres de la route.

Les honnêtes coursiers, parfaitement domestiqués, seront d'ailleurs plus nombreux que les monstres, parmi lesquels nous ne citerons que le «Pegaso» (12 cylindres, 200 km/h) construit en Espagne par un ancien technicien d'Alfa Romeo. Rover exposera peut-être son prototype à turbine, Mercedes sa 220 et sa 300. Les sportifs admireront la nouvelle Talbot, la Bugatti. Mais les Suisses ont un goût très nuancé, même à portefeuille égal: aussi le Salon s'efforce-t-il de leur soumettre une gamme complète, comprenant 73 marques de voitures de tourisme (plus 57 marques de véhicules utilitaires, 132 de cycles et motos). Aux uns, il faut le caractère cosu, robuste, de la fabrication américaine (qui présente entre autres innovations la Willy's Aero); d'autres affectionnent la précision, la régularité des voitures anglaises, leur confort (ils examineront la nouvelle Austin «Somerset»); l'industrie automobile allemande,

en pleine renaissance, a chez nous d'innombrables adeptes: le succès de la VW en fait foi. L'on comparera les «deux temps» fabriqués en deçà et au delà du rideau de fer (qui se lève d'ailleurs aussi pour laisser passer les voitures tchèques de solide réputation). Les amateurs de belle mécanique française seront satisfaits à tous les échelons; ils pourront essayer, sur cette route de Coligny qui est comme le prolongement du Salon, la «Frégate» de Renault. Quant aux tempéraments vifs, ils se tourneront, comme de coutume, vers l'Italie. Enfin, certains raffinés exigeront les solutions «panachées»: voitures américaines fabriquées en Allemagne – comme l'étonnante «Taunus 12 M» – ou en France comme la «Comet», ou montées en Suisse, comme le groupe General Motors; voitures Fiat transformées par Siata... Les fervents de plus en plus nombreux du scooter verront les types allemands lancés au Salon de Francfort, et qui entrent en concurrence avec les populaires modèles italiens. Malgré ses 16 400 mètres carrés, le Salon de 1952 a dû refuser nombre d'exposants, dans le domaine des accessoires surtout. Mieux agencé, plus riche et plus varié que jamais, il méritera un succès qui soit à la mesure du développement véritablement inouï des moyens de locomotion routiers modernes.

André Beerli



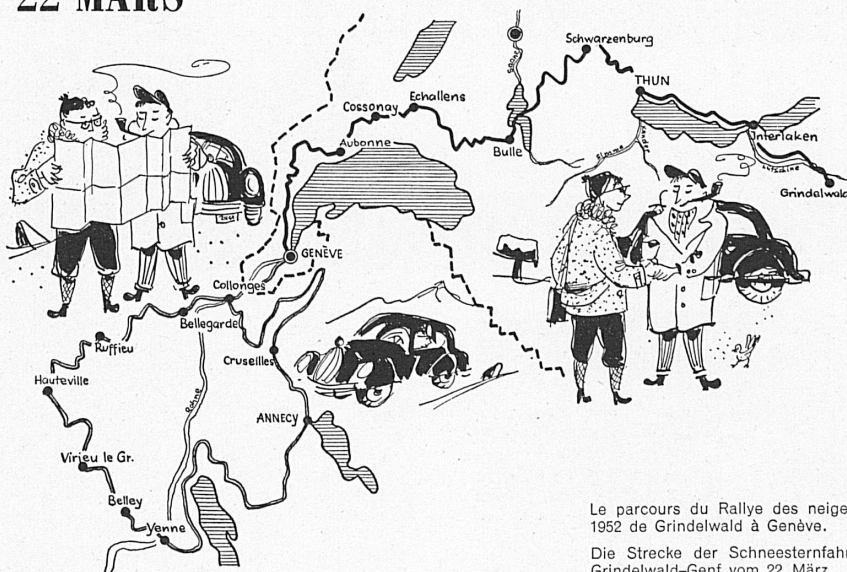
A droite: Au Salon international de l'automobile, à Genève.

Rechts: Am Internationalen Autosalon in Genf.

Dessins de Jacques Schedler

LE RALLYE INTERNATIONAL DES NEIGES GRINDELWALD-GENÈVE

22 MARS



Le parcours du Rallye des neiges 1952 de Grindelwald à Genève.

Die Strecke der Schneesternfahrt Grindelwald-Genf vom 22. März.

La Section genevoise de l'Automobile-Club de Suisse va organiser une fois de plus, à l'occasion du Salon international de l'automobile, le Rallye des neiges, épreuve internationale de régularité.

Le rallye commencera dans la soirée du vendredi 21 mars à Grindelwald. Il se terminera le samedi 22 mars vers 16 heures, à Genève.

Le parcours comprend deux parties, d'environ 300 à 400 km, soit:

1. Un parcours à effectuer de nuit, d'environ 300 km, de Grindelwald à Genève par Interlaken, Merligen, Thoune, Riggisberg, Schwarzenburg, Pfaffien, Bulle, Oron, Mézières, Echallens, Cossonay, Aubonne, Saint-Cergue, Mies.

Un arrêt d'environ deux heures est prévu à Genève, au petit matin. Un ravitaillement en carburant, eau et lubrifiant y sera organisé au parc fermé.

2. Un parcours, de Genève à Genève, d'environ 400 km, empruntant en partie le territoire français, soit: par Bellegarde, Ruffieu, Hauteville, Belley, col du Chat, Cessens, Gruffy, Annecy, Cruseilles, la route du Salève, Collonge-sous-Salève, Vallières.