Skisport und Bahnen

Autor(en): **H.W.Th.**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1943)**

Heft 12

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-773477

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Links: Ferienbeginn. – Stoßzeit in den großen Bahnhöfen der SBB. — Unten: MOB.* — Leukerbadbahn. — Schwebebahn Gerschnialp—Trübsee ob Engelberg.* — Seite rechts, oben: Die Bahn nach der Scheidegg wird freigelegt * — Unten: Chur—Arosa-Bahn.*

A gauche: Début de vacances. — En bas: Sur la ligne du M. O. B. — Loèche-les-Bains. — Le téléférique Gerschnialp—Trübsee sur Engelberg. — Page à droite, en haut: On ouvre le tracé du Wengernalp—Scheidegg. — En bas: Chemin de fer Coire—Arosa.

SKISPORT UND BAHNEN

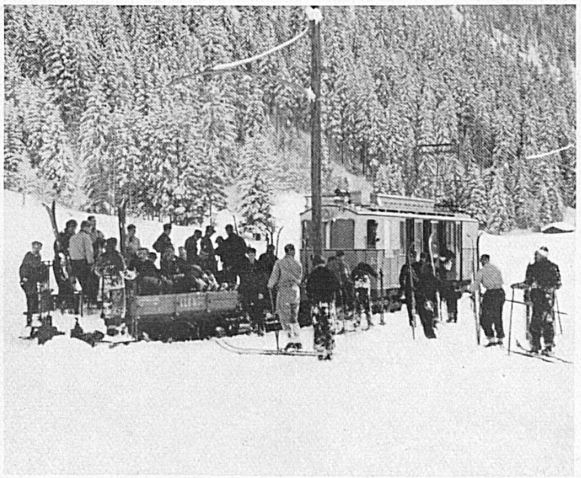
Wenn das Schweizervolk in den letzten Jahrzehnten ein Skivolk geworden ist wie nicht manches andere und aus der Betätigung des herrlichen weißen Sportes ungeheure Schätze an Gesundheit und Lebenskraft zieht, so haben daran die Bahnen des Landes — und unter ihnen die Bundesbahnen nicht zuletzt — ein Verdienst, das kaum zu überschätzen ist. Denn ein großer Teil unserer Bevölkerung, und zumal jene der Städte, die so ganz besonders auf den Wintersport als einen Ausgleich für das Alltagsleben angewiesen ist, wohnt im Tiefland, wo der Schnee allenfalls ein paar wenige Wochen liegen bleibt und die niedrigen Hügel keinen Sportbetrieb nach heutiger Auffassung zulassen. Die Bahnen aber führen diese luft- und sonnenhungrigen Menschenmassen aus allen Landesteilen in die Sportregionen des Hochjuras, der Voralpen und des eigentlichen Alpengebietes, wo während Monaten über dem brauenden Nebelmeer eine goldene Sonne von tiefblauem Himmel glüht, wo vom Herbst bis in den Spätfrühling hinein gleißender Schnee alle Hänge bedeckt und der Mensch beseligt eine Luft atmet, die alle Schlacken der Tiefe aus seinem Körper spült.

Und bald nachdem der weiße Sport eine gewaltige, alle Grenzen der Alter und der sozialen Schichten sprengende Volksbewegung geworden war, nahmen sich die Bundesbahnen und die übrigen Transportanstalten der mächtigen Scharen an, die Sonntag für Sonntag, Wochenende um Wochenende jenen Gefilden der Erholung und Gesundheit zudrängten. Schon bald nach dem ersten Weltkrieg, noch mitten im Wiederaufbau des durch jenes Völkerringen zerstörten Tarifgefüges, gewährten die SBB den Skifahrern eine erste Fahrpreisvergünstigung, indem der

Sportbericht SBB

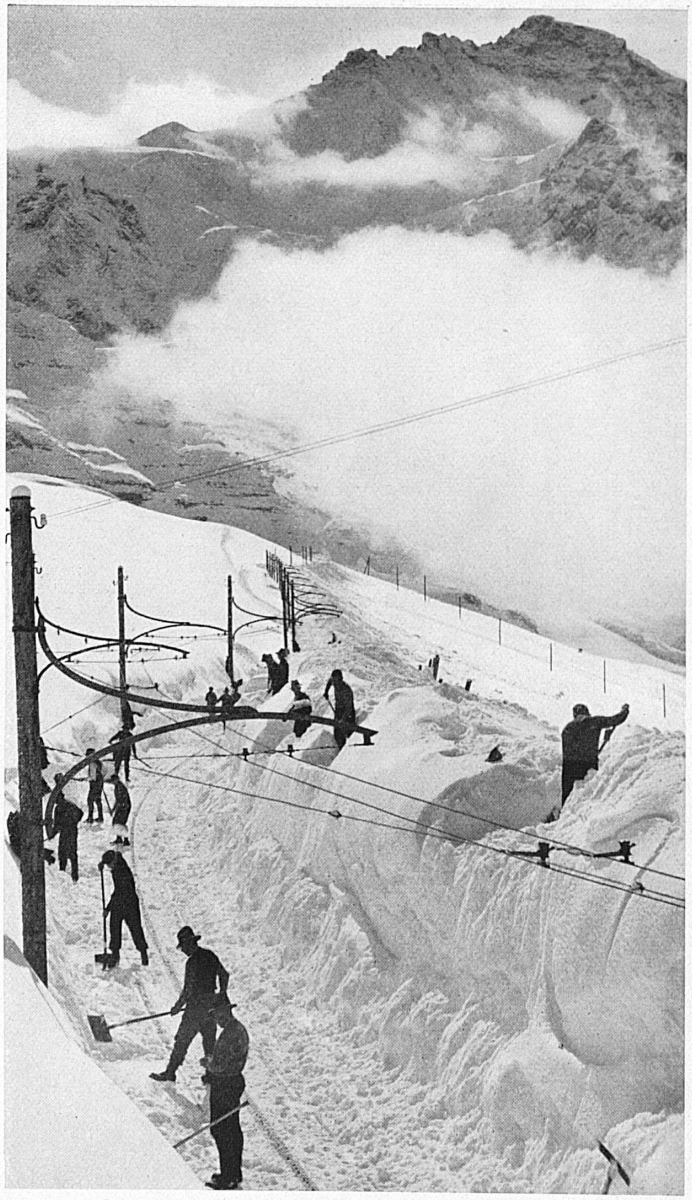
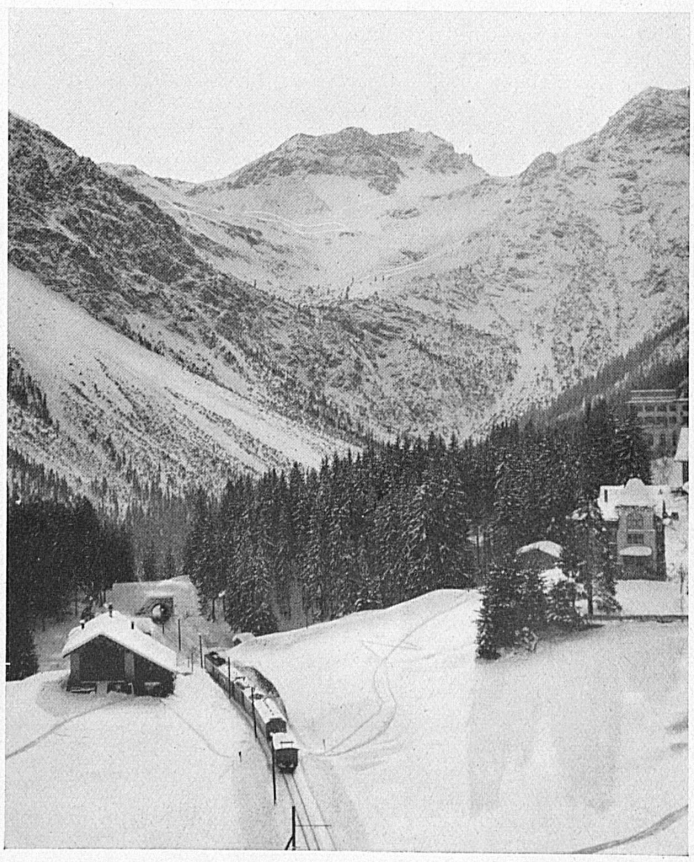
Nr.	Höhe ü. M.	Wanderstationen	Skisport: Schneeverhältnisse	Skisport: Skiplätze	Eissport: Eisverhältnisse	Eissport: Eisbahn
		Berner Oberland, Emmental				
1	1340	Adelboden	Pulverschnee	sehr gut	Blankeis	sehr gut
2	1123	Beatenberg	"	"	"	"
3	1100	Brünig-Hasleberg	"	"	Blankeis	sehr gut
4	1030	Grindelwald	"	"		
5	1000	Gstaad	"	"		
6	1160	Gurnigel	"	"	Blankeis	gut
7	1000	Hochwacht-Römisgummen	"	"		nicht fahrbar
8	3440	Jungfraujoch	"	"	Blankeis	gut
9	1169	Kandersteg	"	"	rauhes Eis	fahrbar
10	2064	Kleine Scheidegg	"	"		gut
11	1100	Lenk-Zweisimmen	"	"	Blankeis	gut
12	1630	Mürren	"	"	"	gut
13	1270	Saanenmöser	"	"		
14	1277	Wengen	"	"		
		Graubünden				
15	1836	Arosa	Pulverschnee	sehr gut	Blankeis	sehr gut
16	1561	Davos	"	"	"	"
17	1150	Flims-Waldhaus	"	"	"	"
18	1190	Klosters	"	"	"	"
19	1477	Lenzerheide-Parpan	"	"	Blankeis	sehr gut
20	2350	Parsenn (Weissfluhjoch)	"	"		
21	1777	Pontresina	"	"	Blankeis	sehr gut
22	1626	San Bernardino	"	"		
23	1856	St. Moritz	"	"		gut
24	1444	Sedrun	"	"		
25	1700	Zuoz	"	"		
		Jura				
26	1200	Mont-Soleil/Chasseral	Pulverschnee	sehr gut		
27	1340	Moron	"	"		
28	1040	Pont-Brassus	"	"		
29	1073	St-Cergue	"	"		
30	1200	Ste-Croix-Les Rasses	"	"		
31	1423	Tête de Ran, Neuchâtel	"	"		
32	1294	Weissenstein	"	"		

Phot.: Gemmerli, Heiniger, Kasser, Meuser, Photopress, Pilet.



einfache Fahrausweis einer Polsterklasse zur Hin- und Rückreise in der unmittelbar tieferen Wagenklasse berechtigte. Bald wurden freilich die zeitweilig abgeschafften Retourbillette wieder allgemein eingeführt, und für ein paar Jahre mußten sich die Skifahrer mit dieser allen Reisenden zugute kommenden Ermäßigung für ihre Fahrten in den Schnee begnügen. Dann — im Winter 1929/30 — erschien das Wintersportbillett « einfach für retour », das zwar lediglich nach bestimmten ausgesprochenen Schneeregionen ausgegeben wurde, aber doch einen ersten gewaltigen Aufschwung des winterlichen Sportverkehrs einleitete. Doch vier Jahre später wurde auch diese Ordnung der Dinge durch eine bessere Lösung verdrängt, und seit dem Winter 1933/34 besitzen wir das allgemeine Sonntagsbillett, das freilich jedem Reisenden zugänglich ist und schließlich auch während einzelner Sommermonate ausgegeben wurde, vom Skifahrer aber immer als das ganz besonders für ihn bestimmte Billett empfunden wird.

Bei Fahrpreisvergünstigungen konnte es allerdings nicht bleiben, wenn der Skilauf zum allgemeinen Volkssport werden sollte. Da mußten auch eines Tages die langen Bretter von der Verbannung in den Gepäckwagen erlöst werden und Heimatrecht in den Personenwagen erwerben, damit nicht mit der rasenden Zunahme der Skifahrer das Gedränge um den Fourgon schließlich zur ständigen Quelle von Zugsverspätungen und anderen Mißhelligkeiten wurde. Die Taxfreiheit für die braunen Latten kam hinzu, und jetzt erst fühlte sich das Skivolk als gleichberechtigte Kundschaft der Bahnen neben den übrigen Reisenden, die die Gepäcknetze mit ihren Koffern füllten. Sollen wir aber verschweigen, daß die Skifahrer diese Gunst der Bundesbahnen und anderer Transportanstalten erst verdienen mußten, indem sie lernten, daß das Gepäcknetz kein Tropfbrett für die in der Wärme des Abteils schmelzende Schneekruste an Bindung und Lauffläche ihres Sportgerätes ist und daß schon der einfachste Anstand einen Menschen hindern sollte, seinen Mitreisenden die waagrecht getragenen Skier « um die Ohren zu schlagen » und ihre Augen mit Ski- und Stockspitzen zu gefährden ?

Aber auch bei der Zulassung der Schneeschuhe in den Wagen blieb es nicht. Noch galt es, den Skifahrern günstige Verkehrsverbindungen zur Verfügung zu stellen, damit sie jede kostbare Stunde des Wochenendes nutzen konnten. So kam es zu den fahrplanmäßigen Sportzügen, deren wir uns bis tief in den gegenwärtigen Krieg hinein erfreuten und die die wichtigsten Bevölkerungszentren unabhängig von anderen Verkehrsbedürfnissen in günstigster Zeitlage und in schlankster Eilfahrt mit den großen Wintersportregionen verbanden. Es kam zu den Wintersport-Extrazügen, die uns, von Woche zu Woche durch leuchtend-farbige Anschläge verkündet, in immer neuen Richtungen in alle Schneegefilde des Landes führten, und es kam schließlich zu den von großen Bahnhöfen veranstalteten Skikursen und Gesellschaftsfahrten, die den weißen Sport immer weiteren Bevölkerungsschichten erschlossen. War es bei einer solchen sorgfältigen Belauschung der ausgesprochenen und geheimen Wünsche der gewaltigen Skifahrergemeinde ein Wunder, daß die SBB endlich gar zur Schaffung von Bedarfshaltestellen auf offener Strecke gelangten, um die von einer besonders schönen Tour kommenden Sportler abends heimzuführen?

Tausende, Zehntausende, Hunderttausende benützen Winter um Winter die « Sonntagsbillette » der Schweizerischen Bundesbahnen und der privaten Schwesterbahnen, jene Billette, die während der Kriegszeit in ihrer Geltungsdauer sogar der Fünftagewoche angepaßt wurden. Sie füllen an den Samstagen und am Morgen der Sonntage die den Schneebergen zustrebenden Züge und stürmen in den Abendstunden des Sonntags die heimwärts führenden in gewaltigen Scharen, die das Fassungsvermögen der längsten Wagenschlange zu übersteigen drohen. Dann leisten die Bundesbahnen und die privaten Transportanstalten ein Höchstmaß an organisatorischer Arbeit. Zug um Zug von maximaler Auslastung rollt dann durch den sinkenden Abend den Städten zu. Aber längst sind in seitenlangen Zirkularen der Betriebsabteilungen bei den Kreisdirektionen der SBB die nötigen Verstärkungswagen und fakultativen Doppelführungen der Züge angeordnet. Und wie bei der Hinreise trägt auch jetzt jeder Wagen sein Sonderschild mit seit Monaten vorgesehener Aufschrift von Reiseziel und Mitnahmeberechtigung der Ski. Reibungslos vollzieht sich dieser Riesenverkehr einiger weniger Stunden. Und wenn wir an einem solchen Abend auf einem der großen Bahnhöfe unserer SBB weilen und zusehen, wie all dieses Jungvolk — bis zu sechzig Jahren — die Unterführungstreppen heraufströmt, rotglühend und braungebrannt, lachend mit weißen Zähnen aus den vor Sonnenglut fast aufspringenden Gesichtern, energiegeladen in aller seligen Erschöpfung, übermutgeladen trotz glücklicher Stillung ihres Tatendranges, dann erleben wir, was unsere Bahnen, was unsere Bundesbahnen mit der Förderung und Bewältigung des Wintersportverkehrs unserem ganzen Volke schenken: Gesundheit, Lebenskraft, Wehrhaftigkeit. H. W. Th.