Sci ed esercito

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1944)**

Heft 1

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-779028

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

SCI ED ESERCITO

Paulke, uno dei pionieri dello sport sciatorio, così si esprimeva sul principio del nostro secolo a proposito della Svizzera: «gli Svizzeri sono un popolo in armi, non andrà molto ch'essi saranno un popolo di sciatori.» Infatti, a partire dal 1900, lo sci ha acquistato un'importanza enorme, almeno come sport civile. Una prima esplicita allusione ad un impiego dello sci nell'Esercito era contenuta in queste parole che il curatore d'anime di Grindelwald ebbe a pronunciare nel 1910 in occasione di una festa sciatoria: «Lo Svizzero è sempre pronto a difendersi, anche in mezzo alla neve.»
Si calcola che ci siano attualmente in Svizzera da 500.000 a 600.000 sciatori in cifra ronda. Fra questi si trovano naturalmente donne, bambini e uomini che non entrano in considerazione per il servizio militare. Ma una cosa è certa: che la guerra non si fa soltanto nella bella stagione, come lo provano all'evidenza le presenti operazioni militari nei paesi belligeranti. Non v'è ora, di giorno o di notte, non v'è stagione, per brutta che sia, che possa ostacolare la lotta. Ben lo fece comprendere anche il Generale nel suo appello del 1940 dicendo: «... Un Esercito che voglia difendere palmo per palmo il patrio suolo, deve essere agguerrito anche per una campagna invernale ...» Si tratta quì appunto di fare di questo mezzo milione di sciatori civili degli sciatori soldati. È un programma che non si realizza dall'oggi al domani. L'istruzione sciatoria militare data da parecchi decenni. In vecchie fotografie del 1905 si possono già ammirare dei militi del San Gottardo armati di legni piuttosto larghi e di bastone alpino. Eppure un'istruzione su vasta scala venne introdotta soltanto a partire dal 1939. Dall'esperienza fatta risulta ch'essa non si può basare sui pochi campioni trionfanti nelle gare nazionali, ma deve poter contare sulla grande massa dei sciatori escursionisti: sono essi che costituiscono la base dello sciismo militare.
Lo sciismo militare può rinunciare tranquillamente alle esibizioni eccezionali di singoli campioni ma non mai alle prestazioni di una massa di sciatori le cui qualità hanno raggiunto un'ottima media.
Ogni soldato svizzero dovrebbe saper sciare e sottoporsi con escursioni ad un addestramento adeguato. Ma questo ci porterebbe ad uno stato di cose ideale; mentre è noto che nemmeno tutti i marinai sanno nuotare.
Non v'è dubbio però, che per fare degli ottimi sciatori militari è necessario un costante allenamento escursionistico. Soltanto così l'Esercito potrà trarre dello sport sciatorio tutto il vantaggio possibile.

Neue Bücher

Schweizerische Beiträge zur Verkehrswissenschaft. Herausgegeben von Dr. jur. Fritz Volmar, Professor an der Universität Bern, unter Mitwirkung von Dr. jur. Fritz Heß, Direktor des Kreises III der Schweizerischen Bundesbahnen, Ing. Hans Hunziker, Generaldirektor der Post- und Telegraphenverwaltung, und Ing. Paul Kradolfer, Generaldirektor der Schweizerischen Bundesbahnen. Verlag von Stämpfli & Cie., Bern.

Im Heft 1 dieser neuen Schriftenreihe behandelt Prof. Dr. Charles Andreae «Die Baugeschichte der Lötschbergbahn». Es darf als die Fortsetzung des Werkes von F. Volmar über die Gründungsgeschichte der Lötschbergbahn (erschienen bei Fritz Pochon-Jent AG., Bern, 1938) bezeichnet werden. Es handelt sich hier nicht um ein eigentliches technisches Werk, sondern – wie der Titel bereits sagt – um die Geschichte der Berner Alpenbahn, und zwar vom Beginne des Baues im Jahre 1906 bis zur Betriebseröffnung im Juli 1913. Die einzelnen Kapitel behandeln die Vorbereitung und Organisation des Baues, den Bau des großen Lötschbergtunnels und der Zufahrtsrampen, es folgen u. a. Abschnitte über die Lawinenverbauungen, Elektrifikation und Rollmaterial, Abrechnung mit der Generalunternehmung, Überschreitung des Kostenvoranschlages und Nachfinanzierung, die Eröffnung des Betriebes und eine Übersicht über nachträgliche Bauarbeiten. Da der Verfasser als ehemaliger Mitwirkender beim Bau über weitgehende persönliche Erfahrungen verfügt, wird man seinen sachlich-kritischen Äußerungen zur Entstehungsgeschichte dieses letzten großen schweizerischen Eisenbahnwerkes besondere Aufmerksamkeit schenken müssen.
Heft 2 trägt den Titel «Das Problem Schiene/Straße», und als Verfasser zeichnet Dr. rer. pol. H. R. Meyer. Es handelt sich hier im wesentlichen um eine Auseinandersetzung mit der Dissertation von Dr. Ernst Kauer «Untersuchungen zur Verkehrsteilungsfrage Bahn-Auto in der Schweiz», welche der Verfasser als einseitig und unwissenschaftlich ablehnt. Volkswirtschaftlich betrachtet geht es nach Dr. Meyer in dieser heute trotz der Kriegsverhältnisse stets noch hochaktuellen Frage nicht um eine Auseinandersetzung Schiene/Straße resp. Eisenbahn/Automobil, sondern um die Auseinandersetzung «öffentlicher Verkehr/Privatverkehr». Wenn wir uns einmal über Wesen und Bedeutung des öffentlichen Verkehrsapparates klar geworden sind, so ist es an sich völlig gleichgültig, ob dieser durch die Eisenbahn oder das Motorfahrzeug gebildet wird. So erstreckt sich die Untersuchung auf drei grundsätzliche Fragenkomplexe, nämlich auf die Stellung des Verkehrs in der Gesamtwirtschaft, auf die verkehrswirtschaftlichen Detailuntersuchungen (Wettbewerbsbedingungen usw.) und endlich auf die verkehrspolitische Behandlung des Problems Schiene/Straße.
Im 3. Heft befaßt sich Prof. Dr. Fritz Volmar, Direktor der Lötschbergbahn, mit der Geschichte der Thunerseebahn. Die Gründung dieser normalspurigen Bahn erfolgte 1890 und diente dazu, die Verbindung der Centralbahn in Scherzligen mit der Bödelibahn in Därligen herzustellen. Die Thunerseebahn wurde als reines Spekulationsunternehmen gegründet. Erst als die Lötschbergprojekte zu reifen begannen, zeigte der Staat Bern für diese Bahn ein wachsendes Interesse. Ihre Bedeutung nahm von da an rasch zu. So besorgte sie den Betrieb der Spiez-Erlenbach-Bahn, der Gürbetalbahn, der Erlenbach-Zweisimmen-Bahn, der Bern-Neuenburg-Bahn und der Bern-Schwarzenburg-Bahn. Sie wurde derart gewissermaßen zur bernischen Staatsbahn und bildete auch die Grundlage der Lötschbergbahn, in welcher sie 1913 aufging und ihr eine wohlausgebildete Verwaltungs- und Verkehrsorganisation zur Verfügung stellte. Ein interessantes Kapitel schweizerischer Verkehrsgeschichte ist damit der Vergessenheit entrissen worden.
Die «Schweizerischen Beiträge zur Verkehrswissenschaft», die mit diesen drei ersten Heften eine verheißungsvolle Forschungsarbeit begonnen haben, füllen in der volkswirtschaftlichen Literatur unseres Landes eine fühlbare Lücke aus. Die Verkehrswirtschaft der Schweiz ist wissenschaftlich bis heute noch relativ wenig und vielfach auch recht mangelhaft «durchleuchtet» worden. Dies erkannt und für Abhilfe gesorgt zu haben, ist das schätzenswerte Verdienst der Herausgeber dieser neuen Schriftenreihe. W. D.

UNIC

der neue «All-Bart-Rasierer»

mit dem ersten schweizerischen Doppelscherkopf für doppelt sauberes Rasieren.

UNIC berücksichtigt die Verschiedenartigkeit von Hautempfindlichkeit und Bartstärke. Jedes der beiden Schneidsysteme leistet **ganze** Arbeit! Für jeden Bart! Keine Mittellösung! UNIC ist das, was wir alle immer suchten: ein Schweizer Elektro-Rasierapparat, der nicht enttäuschen kann.
Das sind nicht leere Worte; jedermann, der sein tägliches Rasieren verbessern möchte, hat Gelegenheit, UNIC zu probieren und seine guten Eigenschaften zu bestätigen. UNIC ist ein Produkt der jurassischen Feinindustrie, solid und präzis gebaut wie eine gute Schweizeruhr.

Kunden schreiben:

Der Rasierapparat UNIC ist das, was ich mir wünsche. Die hervorragenden Eigenschaften wie das Ausrasieren, das Schneiden langer Barthaare ohne Schwierigkeiten, haben mir das Mißtrauen gegenüber dem elektrischen Rasieren genommen. F. B., Schwarzenburg.

. . Zugleich teile ich Ihnen mit, daß der Apparat UNIC wirklich hält, was er verspricht. Hervorheben möchte ich, daß er meine sehr empfindliche Haut nicht angreift und trotzdem sehr sauber ausrasiert. Der Apparat empfiehlt sich von selbst. R. S., Buchs.

Näheres über Probestellung und Bezugsquellennachweis durch ELECTRAS GmbH., BERN, Postfach Transit (Marktgasse 40)