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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1950)

Heft: 11

Artikel: La musique en Suisse : hiver 1950/51

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-774419

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.07.2025

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

questa rivista dedicata a gente che viaggia, ad accennare a qualche esempio di ex voto relativi ai pericoli del viaggio appunto; e pur affermando che Pascal esagera quando scrive che «tout le malheur des hommes vient d'une seule chose, qui est de ne savoir demeurer en repos, dans une chambre», bisogna ammettere che gran parte delle sciagure che compaiono negli ex voto viene proprio dal viaggio, capita a gente che non sa star ferma in camera... Si può anzi dire che sugli ex voto è possibile rifare una storia dei mezzi di locomozione: dalla carrettona, che trasporta a casa gli emigranti di Polonia nel 1641, al tram elettrico del primo Novecento, dal cavallo alla bicicletta, dal cocchio signorile dell'Ottocento all'automobile, dalla diligenza federale al trenino a vapore che sbuffa e rovescia il poveretto che si trova sulle rotaie, nell'ex voto compare e sfila con pedagogica chiarezza davanti all'osservatore la successione delle umane invenzioni per cambiar posto, per andare dal noto all'ignoto: anche l'aeroplano compare, anche il direttissimo, il grande espresso internazionale...

È un capitolo di questa colorita e vasta e interessante storia della difficile vita dell'uomo e della ingenua fede che lo sostiene, dei pericoli che continuamente lo insidiano e degli angeli che stanno pronti a proteggerlo, a scandare il sasso acuminato, il serpente velenoso, l'aria spalancata pronta a inghiottire l'alpinista e l'aviatore.

Piero Bianconi

Ex-voto tessinois

Dans les églises et sanctuaires du Tessin, les tableaux représentant des dangers ou des malheurs évités remontent au XVIe siècle ou même à la fin du XVe. La majeure partie de ces œuvres date cependant de l'époque baroque ou du XVIIIe siècle.

Il n'est pas nécessaire d'insister sur l'intérêt que présentent, au point de vue des costumes et des usages, des modes de vie, des traditions, etc. ces productions de modestes peintres itinérants ou même improvisés. De plus, leur valeur artistique est généralement assez élevée. Bornons-nous à citer, pour cette revue destinée aux gens qui voyagent, les ex-voto relatifs aux dangers que comportent les déplacements. Certes, Pascal exagérait quand il affirmait que tout le malheur des hommes vient de ce qu'ils ne sont pas capables de demeurer en repos dans une chambre, mais force est bien d'admettre que la plupart des calamités évoquées par les ex-voto proviennent effectivement des voyages. Ces tableaux votifs permettent également d'étudier l'histoire des moyens de transport: de la charrette, qui en 1641 ramena chez eux les Polonais émigrés, au tramway électrique du XXe siècle, du cheval à la bicyclette, de la voiture de maîtres à l'automobile et de la diligence fédérale au petit train à vapeur haletant qui fauche un malheureux garçonnet. Ils constituent une véritable «leçon de choses» des moyens de transport, auxquels ne manquent ni l'avion, ni les «directs» ni les grands rapides internationaux.

Ils écrivent tout un chapitre de cette histoire colorée et si prenante des difficultés qui parsèment la vie de l'homme et de la foi ingénue qui le soutient, des dangers qui le menaçent constamment et des anges qui, non moins constamment, volent à son secours, arrêtent le rocher dans sa course, font reculer le serpent venimeux et portent l'alpiniste ou l'aviateur au-dessus de l'abîme qui allait les engloutir.

P. B.

Das Tor des Südens

Fortsetzung von Seite 13

schen Staatsbahnen aber fahren mit 3000 Volt Gleichstrom. Die italienischen Lokomotiven können darum nur an italienischen, die Schweizer Maschinen nur an schweizerischen Drähten fahren, so daß es für beide keine Freizügigkeit gibt. Schweizerische Dampflokomotiven, welche die Kraft in sich selbst entwickeln und weder von Wechselstrom noch von Gleichstrom abhängig sind, müssen also ständig Vermittlerdienste leisten. Wohl fahren die italienischen Züge, die Stromabnehmer auf ein Signal senkend, von Süden her direkt ins schweizerische Geleisefeld ein. Ihre Maschinen jedoch können den heimischen Fahrdraht nur dadurch wieder erreichen, daß sie von einer Dampfmaschine wieder zurückmanövriert werden. Einzig für die Geleise der durchgehenden Schnellzüge gibt es eine sinnreiche Wechselschaltung. Ihre Fahrdrähte können abwechselnd unter italienischen und unter schweizerischen Strom gesetzt werden. Der Zug kommt von Süden her mit der italienischen Maschine und wird, nachdem der Strom umgeschaltet ist, von der gleichen Stelle am gleichen Draht von einer Schweizer Maschine weiterbefördert und umgekehrt. Diese Erleichterung ist besonders wichtig in diesem Jahr, wo neben den fahrplanmäßigen Zügen zahlreiche Pilgerzüge und Arbeiterzüge Chiasso passieren. Es ist heute möglich, einen Zug bahntechnisch innert zwanzig Minuten abzufertigen.

Das Tempo der endgültigen Abfertigung bestimmt freilich der Zoll. Am schnellsten sind neben den Personenzügen die Lebensmittel transportierenden Transit-Güterzüge erledigt. Hier, wo es fast auf Minuten ankommt, liegt ja der eigentliche Trumpf der Gotthardstrecke als kürzester Verbindungslinie zwischen Norden und Süden. Dieser von der Natur gegebene, durch die Bahntechnik gesicherte Vorzug darf natürlich nicht durch Formalitäten in Frage gestellt werden. Fast so schnell wie ein Schnellzug, in sechs Stunden, passiert ein Lebensmittelzug die ganze Route Chiasso—Basel. Eisenbahner und Zöllner übernehmen ihn, kaum ist er von Italien her ins schweizerische Tor des Südens eingefahren. Die Wagen werden auf ihre Tüchtigkeit für die Bergfahrt über Ceneri und Gotthard geprüft, die Ladungen werden nachgesehen, die Eisbehälter der weißen Kühlwagen nachgefüllt. Gründlicher, aber nicht minder prompt, ist selbstverständlich die Kontrolle der Importladungen nach schweizerischen Bestimmungsstationen. Da kommen Früchte unter die Lupe, damit sich ja nicht etwa die San-José-Schildlaus als blinder Passagier einschmuggle; das Fleisch wird untersucht, und alles unterliegt der Zollrevision.

Daneben gibt es eine Kategorie von Waren, die fast eine Woche lang in Chiasso, in den Güterhallen lagern, bis alle Formalitäten zum Weitertransport erledigt sind. Viele Güter und ganze Wagenladungen treffen ohne definitive Bestimmung in Chiasso ein, und erst hier werden sie weiter dirigiert. Da schalten sich vermittelnd die Spediteure ein — es gibt nicht weniger als 77 Speditionsfirmen in Chiasso, vom Einmannbetrieb bis zum großen Speditionshaus, das über hundert Angestellte beschäftigt. Für gewisse Zolloperationen muß der Bahnhof Chiasso neben dem schweizerisch elektrifizierten und dem italienischen noch ein drittes Geleisefeld zur Verfügung stellen, über dem kein Fahrdraht hängt, auf dem also nur mit Dampf rangiert werden kann.

Das Rangieren, die Auflösung und die Zusammenstellung der Züge ist eine der wichtigsten bahntechnischen Aufgaben in Chiasso, wobei die besonderen Bedingungen des Bergtransportes erfüllt werden müssen. Man weiß und hat damit zu rechnen, daß eine einzelne Lokomotive 770 Tonnen an ihre Zughaken nehmen kann. Ein schwererer Zug müßte mit einer zweiten Maschine in der Mitte der Wagenkolonne versehen werden, und drei Lokomotiven sind sogar imstande, 1290 Tonnen mit 85 Stundenkilometern über Monte Ceneri und Gotthard zu befördern, während das Maximum im Dampfbetrieb 300 Tonnen und 25 Stundenkilometer betrug und ohne Luftbremse eine ganze Bremsermannschaft zur Talfahrt notwendig war. Heute genügen drei Bremser für 120 Achsen, und man rechnet mit durchschnittlichen Tagesleistungen von 8600 Tonnen. Von den 50 000 Früchtewagen, die jährlich von Süden nach Norden Chiasso passieren, treffen an einzelnen Tagen 500 ein. Zu einer wirtschaftlichen Bewältigung seines Verkehrs hat der Bahnhof Chiasso Personalreserven nötig, die einspringen, wenn die Arbeitskapazität der 60 für schwächeren Betrieb fest angestellten Eisenbahner nicht mehr ausreicht. Dann sind mitunter mehr als 200 Hände zu raschem Zugriff notwendig. Private Hilfsbetriebe, wie die Eisfabrik in Chiasso und ein italienisches Kühlhaus unmittelbar an der Grenze, gehören zum vielseitig belebten Bild an diesem bedeutsamen Tor des schweizerischen Südens.

H. Br.

LA MUSIQUE EN SUISSE - HIVER 1950/51

Toute l'année on peut entendre de la musique en Suisse et depuis que l'on nous offre de nombreuses manifestations d'été, ceux qui aiment la musique y trouvent leur compte. Mais en hiver la vie artistique est plus régulière et plus intense. Chaque ville tient à présenter un programme intéressant pendant la saison.

A Zurich, une concurrence importante a été opposée aux concerts de la Tonhallegesellschaft par les concerts du Klubhaus. Cette concurrence a eu un heureux résultat. De ce fait le nombre des concerts a bien augmenté. Imaginez que la Tonhallegesellschaft organise 10 concerts d'abonnement, 20 concerts populaires, 8 concerts pour la

jeunesse, 8 concerts de musique de chambre, 5 concerts extraordinaires et 5 concerts de printemps réservés à Mozart. En plus l'orchestre participe encore à 5 concerts avec chœurs. Quant au Klubhaus il n'organise pas moins de 30 concerts. Malgré cette abondance, les concerts de la Tonhalle se distinguent d'une façon frappante des concerts du Klubhaus. La Tonhallegesellschaft ne s'en tient pas uniquement à l'exécution des œuvres du répertoire classique et romantique, mais donne toute une série d'œuvres nouvelles. Erich Schmid, assisté de Hans Rosbaud, est le chef responsable de l'orchestre qui sera également dirigé par plusiers chefs de passage, Henri Tomasi, Volkmar Andreae, Robert Denzler, Eugen Jochum, Bruno Walter et Wilhelm Furtwängler que nous verrons encore ailleurs en Suisse. Les concerts du Klubhaus restent par contre fidèles aux œuvres déjà connues. Ses organisateurs ont fait appel aux orchestres symphoniques de Munich et de Bamberg, à un groupe de musiciens de l'Orchestre Philharmonique de Berlin, etc. Le clou de la saison du Klubhaus sera la double représentation de la « Missa Solemnis » de Beethoven sous la direction de Walter Reinhart.

Winterthour est connue depuis longtemps comme ville musicale. Le Musikkollegium organise 55 concerts d'abonnement ou gratuits. Victor Desarzens dirigera plusieurs de ces concerts. Winterthour recevra également Igor Markewitch, Hermann Abendroth, Joseph Keilberth, etc.

A Bâle, la vie musicale dépend de la Allgemeine Musikgesellschaft qui fête cette année son 75e anniversaire et qui pour cette raison présente un programme particulièrement riche et varié. Les concerts seront donnés sous la direction du Dr Hans Münch dont une Symphonie sera exécutée en première audition. Bâle voue un soin tout particulier à la présentation d'œuvres symphoniques modernes. — Le Basler Kammerorchester, sous la direction de Paul Sacher, joue également un rôle important dans la vie musicale de Bâle. Cet orchestre présentera avant tout des œuvres très anciennes et quelques œuvres modernes.

A Berne, Luc Balmer dirigera les concerts d'abonnement donnés par la Bernische Musikgesellschaft, qui renonce à faire des expériences et préfère inscrire au programme des œuvres connues anciennes et modernes. Comme d'autres villes, Berne s'efforce de rendre la musique accessible à tous et organise à cet effet des concerts symphoniques populaires sous la direction de Walter Kägi.

St-Gall également désire offrir de la bonne musique et prépare 8 concerts d'abonnement, 6 concerts populaires et 6 concerts de musique de chambre. Alexandre Krannhals est le chef habituel de l'orchestre de St-Gall. Il sera remplacé trois fois par Carl Schuricht et une fois par Gaston Poulet.

En Suisse romande la vie musicale dépend en grande partie de l'Orchestre de la Suisse romande. Douze concerts d'abonnement seront donnés à Genève et Lausanne, et l'orchestre se déplacera pour donner des auditions dans d'autres villes encore. Ernest Ansermet dirigera l'Orchestre de la Suisse romande dont il est le fondateur. Il suffit de jeter un regard sur le programme pour voir combien Genève et Lausanne sont attachés à la culture française. Ernest Ansermet s'est fait une renommée mondiale comme interprète de la musique impressionniste et moderne. Il reste fidèle à ses œuvres préférées et leur assure une place importante.

Depuis près de cinq ans, un second ensemble participe à la vie musicale romande: l'Orchestre de chambre de Lausanne, fondé et dirigé par Victor Desarzens et qui, durant la saison prochaine, donnera neuf concerts par abonnement, sous la conduite de son chef habituel et de deux musiciens invités: Carlo Zecchi et Hans Haug. La structure de l'Orchestre de chambre de Lausanne l'oriente tout naturellement vers le répertoire classique de Hændel, Haydn et Mozart. Mais la judicieuse curiosité dont témoigne Victor Desarzens à l'égard de la littérature contemporaine nous vaudra d'entendre des œuvres de Britten, Stravinsky, Hindemith, Ravel, etc.

Die Deutschschweizer Bühnen anläßlich der «Schweizer Woche»

Wie jedes Jahr, stehen auch diesmal anläßlich der « Schweizer Woche » die Schweizer Autoren bei den Aufführungen der verschiedenen städtischen Bühnen am Ehrenplatz. So fand am Berner Stadttheater am 20. Oktober die Uraufführung des Schauspiels « Passagier 7 » des Berner Dramatikers Helmuth Schilling statt. In Bern gelangt ebenso wie am Stadttheater St. Gallen, am Städtebundtheater Biel-Solothurn und am Stadttheater Luzern Jürg Amsteins und Paul Burkhards musikalisches Lustspiel « Der schwarze Hecht » zur Wiedergabe. Das Schauspielhaus Zürich und das Stadttheater Basel studierten das denkwürdige Stück « Der Verrat von Novara » von Cäsar von Arx ein, das Stadttheater Luzern überdies das interessante Werk von A. H. Schwengeler « Der Fälscher », derweil das Stadttheater St. Gallen das Dialektlustspiel « Der Lätz gwünnt die Rächt » von Oskar Eberle bietet. Schließlich widmet sich das Stadttheater Zürich der zugkräftigen Operette « Dreimal Georges » von Paul Burkhard.

Vom Opernspielplan der Schweizer Bühnen sei zunächst der prächtig gelungene Versuch erwähnt, den das Stadttheater Zürich Ende Oktober mit der Wiedergabe von B. Brittens Kinderoper « Machen wir eine Oper! » unternahm. Es war dies eine völlig neue Art von Vorstellung: Das Publikum selbst wirkte bei der Gestaltung des Stückes mit. Weiterhin ist aus Zürich eine treffliche Aufführung der « Arabella » von Richard Strauß zu nennen. Ein neues Werk, die Oper « La Wally » von Catalani wird am 19. November am Berner Stadttheater die schweizerische Erstaufführung erleben. Das Städtebundtheater Solothurn-Biel gibt Bizets « Carmen »; das Stadttheater St. Gallen, dessen Ensemble, entgegen einer Meldung im letzten Heft unserer Zeitschrift, seit Oktoberbeginn ausschließlich in der Ostschweizer Metropole tätig ist, widmet sich der zauberhaften Spieloper « Die lustigen Weiber von Windsor » von Nicolai; an der gleichen Bühne wie auch am Stadttheater Luzern steht Rossinis « Der Barbier von Sevilla » auf dem Spielplan. Endlich bereitet das Stadttheater Basel auf den 1. Dezember die romantische Oper « Samson und Dalila » von Saint-Saëns, das Stadttheater Luzern auf den 8. November Offenbachs « Hoffmanns Erzählungen » vor.

Im Schauspiel steht, neben den bereits erwähnten Aufführungen, momentan Schiller obenan: am Schauspielhaus Zürich mit einer empfehlenswerten Darbietung von « Kabale und Liebe », am Stadttheater St. Gallen und am Berner Stadttheater mit der Neueinstudierung der « Maria Stuart », am Stadttheater Luzern mit der Wiedergabe des « Don Carlos ». Das Stadttheater Basel bringt am 18. November erstmals das schon in Zürich zu Beginn dieser Saison gegebene Werk von A. Camus « Die Gerechten », in St. Gallen steht am 8. des Monats die schon lange geplante Uraufführung von Maeterlincks « Le Malheur passe », in deutscher Übertragung von Eric Munk, bevor. Bern gibt Gerhart Hauptmanns Drama « Michael Kramer » (Première am 8. November). Von der Zürcher Schauspielbühne endlich seien Wiedergaben von Giraudoux' « Siegfried von Kleist » und des Lustspiels « Cyprienne » von Sardou genannt.

Die Operette ist in Bern durch Planquettes entzückendes klassisches Werk « Die Glocken von Corneville », in Luzern durch Millöckers « Bettelstudent », am Stadttheater Zürich durch Lehárs « Friederike », in Basel durch Künnekes « Liselott von der Pfalz », in St. Gallen durch « Victoria und ihr Husar », von Abraham, und in Solothurn-Biel durch « Die drei Walzer », nach Johann Strauß, vertreten.