Das Schweizer Verkehrsbüro in Mailand = L'Ufficio svizzero del turismo a Milano

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): **- (1951)**

Heft 11

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-774049

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

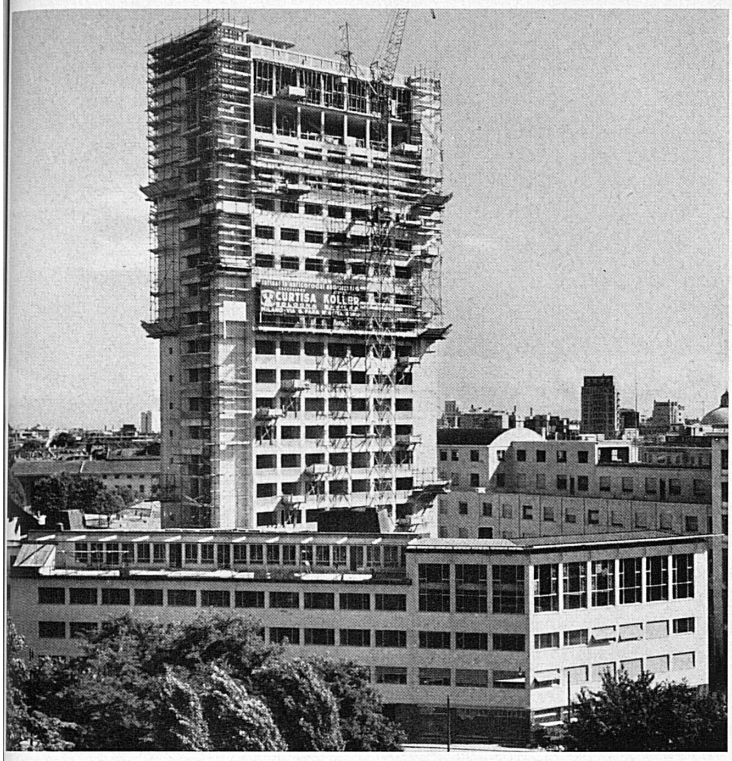
GASTRONOMIE AÉRIENNE

Obligées de nourrir leurs passagers durant les longs vols sans escale, les compagnies de navigation aérienne se sont trouvées et se trouvent encore placées devant de nombreux problèmes à résoudre en vue de conserver chauds dans des autocuiseurs des repas entiers pour 40 personnes et de plus d'avoir continuellement à disposition de l'eau chaude permettant de faire du thé, du café, des infusions, etc.
Il est, en effet, impossible de cuisiner à bord des avions. Cela pour plusieurs raisons: dangers que pourraient présenter des réchauds ou tout appareil en ignition, désagrément des fumées et des odeurs dégagées par les plats en préparation, enfin alourdissement considérable de la charge de l'avion d'où, par voie de conséquence, réduction de la charge payante.
Devant cette impossibilité de cuisiner à bord, les compagnies ont dû chercher d'autres solutions tout en tenant compte des besoins des passagers.
A la fin de la guerre, alors que les DC-3 sillonnaient seuls les cieux, l'approvisionnement était des plus rudimentaires. L'avion n'étant pas équipé pour emporter des plats chauds, il fallait se contenter de servir aux passagers des sandwiches, des œufs durs, de la viande froide, etc. Le tout se trouvait dans des sacs en papier et chaque voyageur, à l'heure du repas, commençait un véritable pique-nique.
La nécessité d'un service à bord à la fois plus rationnel et plus pratique incita les compagnies à demander aux constructeurs d'avions de prévoir un véritable buffet lors de la mise en chantier d'appareils nouveaux. C'est ainsi que les avions de transport modernes ont tous un buffet de bord, véritable petit laboratoire où il est possible de conserver chauds dans des autocuiseurs d'excellents repas ne le cédant en rien aux meilleurs menus des plus grands restaurants.
Les plats sont préparés au sol, soit dans les cuisines d'un restaurant, soit dans celles établies par certaines compagnies à leur aéroport de base. Ils sont conservés chauds jusqu'au moment d'être servis. Une autre méthode consiste, immédiatement après la cuisson, à congeler les aliments en vue de leur conservation et de leur utilisation ultérieure après réchauffement.
A côté de ces problèmes techniques, les compagnies doivent résoudre des problèmes gastronomiques importants. Faut-il offrir aux passagers des menus copieux, composés de nombreux plats? Faut-il servir des plats dits «lourds» tels que homard, langouste, sauce mayonnaise, etc.? Les avis sont partagés. Telle compagnie se contentera de repas légers, très bien préparés mais ne risquant pas de «chavirer» le cœur des passagers sensibles aux hautes altitudes ou au mal de mer.
D'autres, en revanche, se font un point d'honneur d'offrir à leurs hôtes des menus comparables à ceux des plus grands restaurants et comprenant un choix extraordinaire de spécialités.
A côté de cela, la plupart des compagnies offrent encore, sur leurs lignes au long cours, apéritifs, vins fins, liqueurs, etc., de sorte que le voyageur qui se rend de Suisse à New-York, par exemple, a l'impression d'être l'invité de Brillat-Savarin, Vatel ou Escoffier.
Il n'est pas impossible que l'on trouve, un jour, le moyen de cuisiner à bord sans incommoder les passagers et sans réduire indûment la charge payante. Toutefois, devant les progrès de la science aéronautique et la mise en service relativement proche – cinq ou six ans – d'avions à réaction, volant à des vitesses de 800 km. à l'heure et plus, on peut se demander s'il est encore judicieux de rechercher la formule du parfait repas à servir en vol. Les distances séparant deux escales seront parcourues en si peu de temps qu'il paraît plus raisonnable d'envisager, dès maintenant, la possibilité d'offrir les repas aux escales plutôt qu'en vol. Les compagnies y gagneront de la charge payante et les passagers – tout au moins certains – des repas plus tranquilles.
Cela n'empêche pas les entreprises de transports aériens de tendre, aujourd'hui, leurs efforts vers une amélioration constante de leur service à bord. Et lorsqu'on voit ce qui est servi, par exemple, sur les lignes transatlantiques de la Swissair, on admire l'ingéniosité de ceux qui sont chargés de satisfaire aux désirs gastronomiques des passagers. Vi

Dessin de J. Schedler

DAS SCHWEIZER VERKEHRSBÜRO IN MAILAND

An der Piazza Cavour, einem der verkehrsreichsten Plätze der lombardischen Metropole, ist ein Bauwerk erstanden, welches den Passanten die Schweiz in eindrucksvoller Weise in Erinnerung ruft. Das Centro svizzero besteht aus einem Hochhaus – es ist das höchste der ganzen Stadt – mit Büroräumlichkeiten, und aus einem vierstöckigen Vorbau, der vor allem schweizerische Organisationen beherbergt: das Schweizer Verkehrsbüro, die Handelskammer, das Generalkonsulat und das sehr gediegen ausgestaltete neue Schweizerheim.
Das Schweizer Verkehrsbüro in Mailand, dessen Leitung in den Händen von Dr. Dante Frigerio aus Lugano, bis vor kurzem Sektionschef am Hauptsitz der Schweiz. Zentrale für Verkehrsförderung in Zürich, liegt, hat ein sehr ausgedehntes und auch dankbares Arbeitsgebiet. Seine Fühler strecken sich aus nach der Hafenstadt Genua, dem Automobil- und Modezentrum Turin, der Fremdenstadt Venedig, der Universitätsstadt Bologna und weiteren oberitalienischen Städten von Bedeutung; durch die wirtschaftliche Stellung dieses Gebiets, das wir als Rückgrat Italiens bezeichnen dürfen, werden die vielseitigen Aufgaben der Interessenvertretung des schweizerischen Fremdenverkehrs aufgezeigt. Doch kann es in dem großen Tätigkeitsgebiet Oberitaliens, in dem etwa 30 Millionen Menschen leben, auf Voraussetzungen bauen, die eine große Hilfe bedeuten: auf die herzliche Freundschaft, die man der Schweiz gegenüber hegt, und auf die günstige Verkehrslage, nicht zuletzt aber auch auf die Ferienfreudigkeit des Italieners ganz allgemein, wobei die Schweiz eine große Anziehungskraft besitzt. So gegensätzlich es klingen mag, fühlt sich der Mailänder, der in der Ebene lebt, nach den nahen Bergen hingezogen.
Die Geschichte des Schweizer Verkehrsbüros in Mailand geht auf das Jahr 1934 zurück, da Amilcare Tamò an der Via Camperio in einem bescheidenen Büro, hinter einem Berg von Prospekten halb versteckt, seine Tätigkeit im Interesse des schweizerischen Fremdenverkehrs aufnahm. Fünf Jahre später konnte die Agentur an die Via Dante, also ins Herz der Stadt, verlegt werden. Gleichzeitig wuchsen aber auch ihre Aufgaben: sie übernahm den Billettverkauf für die schweizerischen Transportanstalten. Bis zum Frühjahr 1951 hatte Amilcare Tamò die Leitung inne.
Am 15. September 1951 konnten nun die neuen Räumlichkeiten im Centro svizzero bezogen werden. Die Bedeutung dieses Schritts unterstrich die offizielle Eröffnung, die am 28. September stattgefunden hat, und zu der die Gastgeber, Direktor S. Bittel von der Schweizerischen Zentrale für Verkehrsförderung und Dr. J. Favre, Generaldirektor der Schweizerischen Bundesbahnen, unter den Anwesenden auch den italienischen Generalkommissär für Fremdenverkehr, On. Romani, und den Schweizerischen Gesandten, Minister Enrico Celio, begrüßen konnten.
Drei große und zwei kleinere, gediegen dekorierte Schaufenster, ziehen die Passanten an. Im Kundenraum der großen Halle im Erdgeschoß, welche das Verkehrsbüro mit der Agentur der Bank Vonwiller teilt, findet das Großgemälde von N. Soland, Zürich, «Alpenblumen», viele Bewunderer. Wer an einen der Schalter tritt, an welchen bestausgebildetes und sprachenkundiges Personal Auskünfte erteilt und Billette – auch für Transitreisen nach anderen Ländern – verkauft, bemerkt im Hintergrund die gediegensten Schweizer Plakate und Photos im Großformat, welche an einem sinnreichen Wechselgestell aufgehängt sind.
Im ersten Stock sind die Agenturleitung und das Sekretariat, im Untergeschoß die Lager für Prospekte und anderes Propagandamaterial untergebracht.
Das Schweizer Verkehrsbüro erfüllt vornehmlich die Aufgabe, den Reisebüros und anderen Verkehrsinteressenten mit Rat und Tat beizustehen und ihnen die schweizerischen Transportanstalten, Kurorte und Hotels, aber auch unsere kulturellen Zentren, immer wieder in Erinnerung zu rufen. Die Bindung zwischen den beiden Ländern ist eng: Italiener und Schweizer haben ihre Arbeitskraft, viele auch ihr Leben hingegeben, als der Gotthard und der Simplon durchbohrt und als die Alpenstraßen in kühnen Windungen erbaut wurden. Die Bergkette zwischen Süd und Nord ist von einer trennenden Wand zu einer Brücke geworden. H.



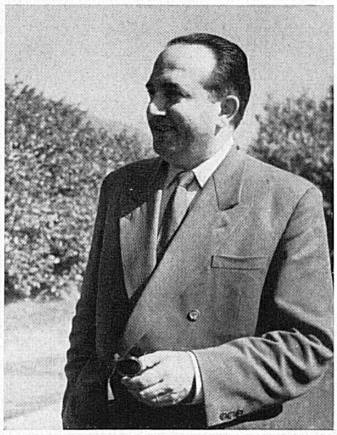
In alto: Il nuovo edificio del Centro svizzero a Milano. – Oben: Der Neubau des Centro svizzero in Mailand.
Photos: Farabola, Publifoto

In alto: La facciata dell'edificio con le vetrine dell'agenzia dell'Ufficio centrale svizzero del turismo.

Oben: Die Fassade des neuen, von Architekt Armin Meili erbauten Gebäudes, mit den Schaufenstern der Agentur der SZV.

L'UFFICIO SVIZZERO DEL TURISMO A MILANO

Il 28 settembre vennero inaugurati i nuovi locali dell'Agenzia milanese dell'Ufficio svizzero del turismo, installati nell'imponente edificio del «Centro svizzero» in Piazza Cavour. L'avvenimento assume per i due paesi un significato particolare, inquantochè esso viene a sottolineare l'importanza del turismo italo-elvetico e, nel contempo quella di un servizio che trova finalmente, sotto la direzione del dott. Dante Frigerio, una sede più decorosa e adeguata. Infatti, l'Agenzia installata nel cuore della metropoli lombarda abbraccia una delle regioni più popolose e industri dell'Italia, e stende la sua attività fino alla città portuale di Genova, fino a Torino, centro dell'automobilismo e della moda, fino a Bologna, Venezia e Trieste. I nuovi uffici, comodi, luminosi ed eleganti, le permetteranno di assolvere d'ora in avanti con maggior cura i suoi compiti percipui, che consistono nel fornire alle persone ed agli enti interessati ogni utile informazione sulle imprese di trasporto, sulle stazioni di cura e di soggiorno e sugli impianti alberghieri, nonchè sulle manifestazioni mondane, sportive e culturali del nostro paese.

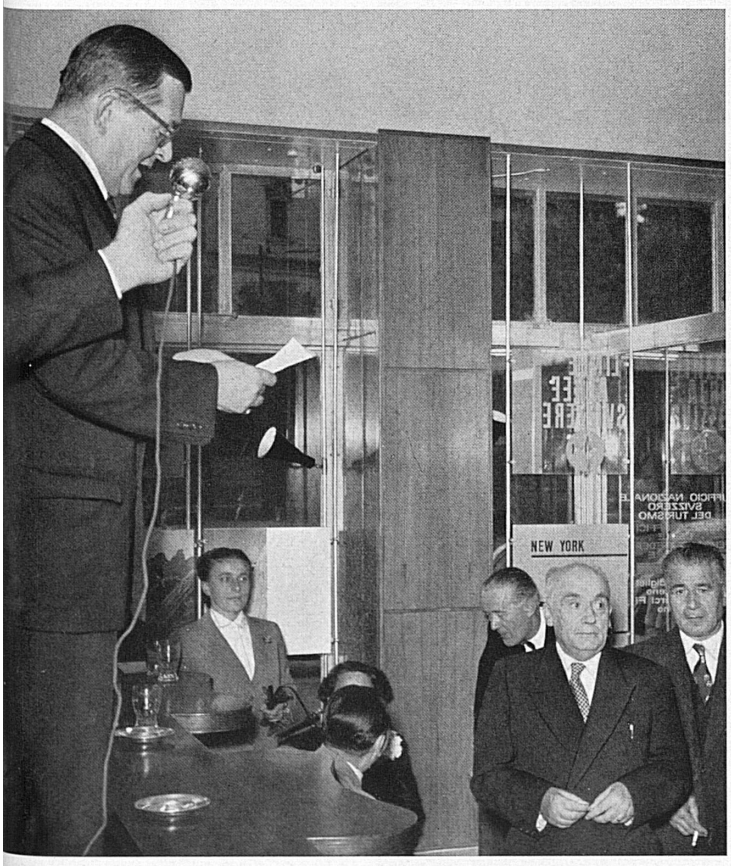


A sinistra: Il dott. Dante Frigerio, direttore dell'agenzia milanese dell'UST.

Links: Dr. Dante Frigerio leitet seit vergangenem März die Agentur Mailand der SZV.

In basso: Notati, fra gli ospiti che presenziavano all'inaugurazione, l'ex-consiglio federale ministro dott. Celio (centro) e l'arch. A. Meili (a destra).

Unten: Unter den geladenen Gästen bei der Einweihung bemerkte man Alt-Bundesrat Minister Dr. Celio (Mitte) und Architekt A. Meili (rechts), den Präsidenten der SZV.

In basso: Il direttore S. Bittel, durante il discorso in occasione dell'inaugurazione dei nuovi locali dell'agenzia.

Unten: Direktor S. Bittel bei seiner Ansprache anläßlich der Eröffnung der neuen Agenturräumlichkeiten.