

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1943)

Heft: 12

Artikel: Skisport und Bahnen

Autor: H.W.Th.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-773477>

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: 14.01.2026

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



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

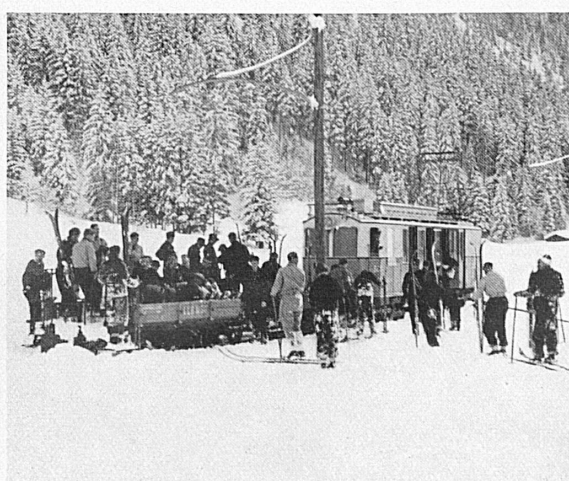
SKISPORT UND BAHNEN

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 Spätf Frühling 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

Wettbewerb		Beitrag		Ergebnis	
Platz	Teilnehmer	Beitrag	Ergebnis	Platz	Teilnehmer
1	1340	Adelboden	sehr gut	Blankete	sehr gut
2	1335	Beatenberg	"	"	"
3	1340	Brüggli-Hausberg	"	"	"
4	1340	Grindelwald	"	"	"
5	1340	Grindelwald	"	"	"
6	1340	Gumigal	"	Blankete	gut
7	1340	Hochwald-Rönggummen	"	"	nicht teilnehm.
8	1340	Jungfraujoch	"	Blankete	sehr gut
9	1340	Königssee	"	raunes Eis	sehr gut
10	1340	Kleine Scheidegg	"	"	gut
11	1340	Leuk-Zweismün	"	Blankete	gut
12	1340	Mürren	"	"	"
13	1340	Saasgründchen	"	Blankete	sehr gut
14	1340	Wengen	"	"	"
Graubünden					
15	1340	Arosa	sehr gut	Blankete	sehr gut
16	1340	Davos	"	"	"
17	1340	Fürst-Waldhaus	"	"	"
18	1340	Klosters	"	"	"
19	1340	Klenzerbach-Parpan	"	Blankete	sehr gut
20	1340	Lenzerheide-Parpan	"	"	"
21	1340	Parpan (Weissfluhjoch)	"	Blankete	sehr gut
22	1340	Possegg	"	"	"
23	1340	Possegg	"	"	gut
24	1340	St. Bernardino	"	"	"
25	1340	St. Moritz	"	"	"
26	1340	Sedrun	"	"	"
27	1340	Zug	"	"	"
Jura					
28	1340	Mont-Soleil-Chasseral	sehr gut	"	"
29	1340	Maron	"	"	"
30	1340	Pont Brassus	"	"	"
31	1340	St. Cergue	"	"	"
32	1340	Ste-Croix-les-Rasses	"	"	"
33	1340	Tête de Ron, Neuchâtel	"	"	"
34	1340	Weissenstein	"	"	"



einfache Fahrausweis einer Polsterklasse zur Hin- und Rückreise in der unmittelbar tieferen Wagenklasse berechnete. 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 Zugverspätungen 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 Unterführungstreppe hinaufströmt, rotglühend und braungebrannt, lachend mit weißen Zähnen aus den vor Sonnenglut fast aufspringenden Gesichtern, energiegeladen in aller seligen Erschöpfung, übermutgeladen trotz glücklicher Stillung ihres Tatendrangs, 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.

