

**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:** 05.04.2026

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



Links: Ferienbeginn. — Stoßzeit in den großen Bahnhöfen der SBB. — Unten: MOB.\* — Leukerbadbahn. — Schwebebahn Gerschnialp-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 téléphérique 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

		Blickort		Bewertung		Bemerkung	
Linie	Station	Wachstumsrate	Wachstumsfaktor	Bewertung	Bemerkung	Station	Ergebnis
<b>Berner Oberland, Emmental</b>							
1	1300 Adelsboden	-	-	sehr gut	-	Blakets	sehr gut
2	1310 Beatenberg	-	-	-	-	Blakets	sehr gut
3	1320 Brünig-Haldeberg	-	-	-	-	Blakets	sehr gut
4	1330 Grindelwald	-	-	-	-	Blakets	sehr gut
5	1340 Gstaad	-	-	-	-	Blakets	sehr gut
6	1350 Gurnigel	-	-	-	-	Blakets	sehr gut
7	1360 Hochwacht-Römißgummen	-	-	-	-	Blakets	sehr gut
8	1370 Jungfrau	-	-	-	-	Blakets	sehr gut
9	1380 Kandersteg	-	-	-	-	Blakets	sehr gut
10	1390 Kleine Scheidegg	-	-	-	-	Blakets	sehr gut
11	1400 Lenk-Schwinnen	-	-	-	-	Blakets	sehr gut
12	1410 Mürren	-	-	-	-	Blakets	sehr gut
13	1420 Saanenmöser	-	-	-	-	Blakets	sehr gut
14	1430 Wengen	-	-	-	-	Blakets	sehr gut
<b>Graubünden</b>							
15	1440 Arosa	-	-	-	-	Blakets	sehr gut
16	1450 Davos	-	-	-	-	Blakets	sehr gut
17	1460 Flims-Waldhaus	-	-	-	-	Blakets	sehr gut
18	1470 Klosters	-	-	-	-	Blakets	sehr gut
19	1480 Lenk-Schwinnen	-	-	-	-	Blakets	sehr gut
20	1490 Parpan (Weisfluhjoch)	-	-	-	-	Blakets	sehr gut
21	1500 Pontresina	-	-	-	-	Blakets	sehr gut
22	1510 San Bernardino	-	-	-	-	Blakets	sehr gut
23	1520 St. Moritz	-	-	-	-	Blakets	sehr gut
24	1530 Sedrun	-	-	-	-	Blakets	sehr gut
25	1540 Zuoz	-	-	-	-	Blakets	sehr gut
<b>Jura</b>							
26	1550 Mont-Soleil/Chasseral	-	-	-	-	Blakets	sehr gut
27	1560 Moron	-	-	-	-	Blakets	sehr gut
28	1570 Pont-Brassus	-	-	-	-	Blakets	sehr gut
29	1580 St.-Cergue	-	-	-	-	Blakets	sehr gut
30	1590 Ste-Croix/Les Rasses	-	-	-	-	Blakets	sehr gut
31	1600 Tête de Ron, Neuchâtel	-	-	-	-	Blakets	sehr gut
32	1610 Weissenstein	-	-	-	-	Blakets	sehr gut

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



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 Miireisenden 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 Schneegebiete 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 Fünftageswoche 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.

