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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1950)

Heft: 7

Artikel: Lausanne, point de mire du tennis mondial

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-774338

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

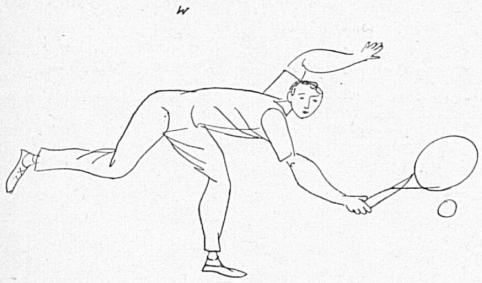
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 22.07.2025

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

LAUSANNE, POINT DE MIRE DU TENNIS MONDIAL

Après Forest Hill, Paris et Wimbledon, Lausanne sera du 10 au 16 juillet le rendez-vous des meilleures raquettes mondiales, qui viendront y disputer les Championnats internationaux de Suisse.



Cette compétition fut organisée pour la première fois depuis la fin de la guerre à Lausanne en 1947. Cette année, la Fédération suisse de tennis a chargé le Stade Lausanne de mettre sur pied ces championnats qui seront reconnus officiels en Suisse par la F. I. L. T. Disputés pour la première fois en 1895, les Championnats internationaux se sont poursuivis presque sans interruption jusqu'à ce jour (1914—1917 et 1940—1945 exceptés). Les plus grands noms du tennis suisse et mondial figurent au palmarès des différentes épreuves. Avec ceux mis sur pied dans les grandes villes européennes et d'outre-Atlantique, les championnats internationaux de Suisse serviront à établir le classement final des meilleurs joueurs du monde.

A ce jour, les organisateurs ont reçu les inscriptions des fédérations anglaise, américaine, française, italienne, hongroise, suédoise, belge, sudafricaine, australienne et hollandaise. Parmi les individualités dont la participation est assurée, relevons les noms de Drobny, Cernik, Sturgers, Cucelli, Patty, Washer, Borotra. La participation féminine s'annonce également de tout premier ordre. L'ultime sélection s'effectuera encore aux championnats de Wimbledon, qui précèdent ceux de Lausanne.

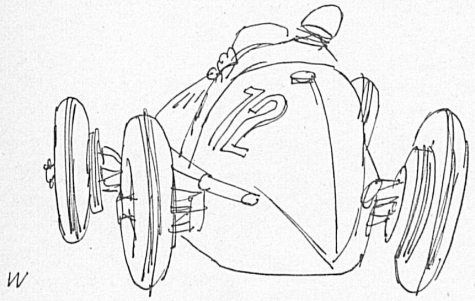
Durant la période de ces championnats, la Fédération internationale de tennis tiendra ses assises à l'Hôtel Beau-Rivage à Ouchy. L'admission de l'Allemagne et celle du Japon au sein de la F. I. L. T. sera l'un des points les plus importants qui figurent à l'ordre du jour. Pour que la Suisse romande et Lausanne en particulier puissent offrir à leurs hôtes et aux fervents du tennis un championnat digne des meilleures traditions, le Stade Lausanne a tout mis en œuvre pour en assurer une parfaite réussite.

DEUX IMPORTANTES MANIFESTATIONS A GENÈVE

Grand Prix de Suisse: motos et side-cars: 23 juillet - Grand Prix des Nations: autos: 30 juillet

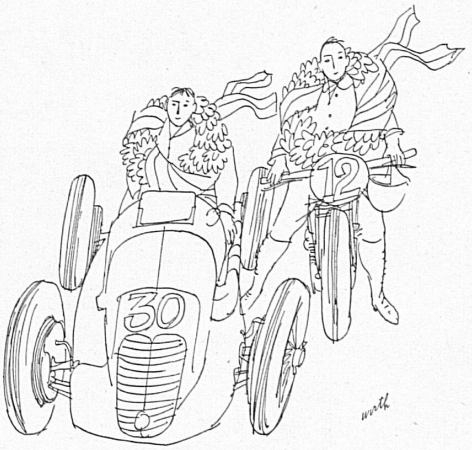
C'est avec le Grand Prix de Suisse des motos et side-cars, épreuve comptant pour le championnat du monde, que débutera la grande semaine des sports mécaniques à Genève. Cette course, comme d'ailleurs celles de voitures qui auront lieu le dimanche suivant, sera disputée sur le circuit des nations modifié et dont la distance a été portée à 6000 mètres.

Pour le Grand Prix de Suisse des motos et side-cars, les quatre épreuves internationales suivantes figurent au programme: motos 250 cm³, 350 cm³ et 500 cm³ et side-cars 600 cm³. Bien entendu pour une épreuve d'une telle importance, une véritable sélection a été effectuée par les organisateurs qui n'ont retenu que les meilleurs coureurs d'Europe et en tout premier lieu ceux qui font partie d'équipes officielles d'usines.



Dessins de Kurt Wirth.

Le 30 juillet auront lieu les épreuves automobiles. Pour le Grand Prix des Nations qui sera disputé par les voitures du type grands prix (1500 cm³ avec compresseur ou 4500 cm³ sans compresseur), les organisateurs genevois sont parvenus à s'assurer la participation de quatre Alfettes. Les fameuses machines de la marque milanaise seront pilotées par Farina, Fangio, Fagioli et — grande nouveauté — par le champion suisse Emmanuel de Graffenried. La marque Ferrari alignera deux de ses nouvelles voitures à double compresseur. Et bien entendu on aura au départ l'équipe de Talbot. Pour le Grand Prix de Genève de la formule II (jusqu'à 500 cm³ avec compresseur et jusqu'à 2000 cm³ sans compresseur) on a engagé entre autres l'équipe officielle de Simca-Gordini qui a fait une si grande impression à Berne et, bien entendu, le triomphateur du Grand Prix de Suisse, Raymond Sommer, le meilleur champion français de l'heure actuelle qui pilotera sa Ferrari 2000.



DIE DIENSTEINTEILUNGEN DER LOKOMOTIVEN UND DES LOKOMOTIVPERSONALS

Basel! — Pünktlich um 16.29 h fährt der Gotthardschnellzug 63 in die Bahnhofhalle ein. Die Reisenden verlassen die Wagen, und während sich das Zugsbegleitpersonal, Zugführer und Kondukteure nach ihren Diensträumen begeben, beginnt bereits eine geschäftige Rangierlokomotive sich der Wagenschlange zu bemächtigen. Die Schnellzugslokomotive wiederum verschwindet im Geleisefeld des Vorbahnhofs. — Damit existiert an diesem Tage Zug 63 nicht mehr; er wird aber am nächsten, am übernächsten und jedem folgenden Tag genau um 11.06 h wieder Chiasso verlassen, versehen mit den nötigen Wagen, der entsprechenden Lokomotive, dem Lokomotiv- und Begleitpersonal. In der zum Gelingen dieses Zusammenspiels notwendigen Organisation allein liegt der Schlüssel zu einer Menge von Geheimnissen, wie sie der Eisenbahnbetrieb dem Laien immer wieder in unerschöpflicher Weise bietet. Sie alle zu erforschen, hieße Bücher schreiben und würde uns an dieser Stelle zu weit führen. Es sei deshalb in der Folge versucht, einen der interessantesten Fragenkomplexe, die Verteilung der Lokomotiven und des dazugehörigen Personals auf die einzelnen Züge, die Dienstzeiten und Dienstfolgen von Personal und Maschine näher zu beschreiben, ein Organisationssystem, das an Präzision seinesgleichen sucht.

Bekannt sind die alten Geschichten vom Lokomotivführer und seinem Dampfroß, den unzertrennbaren Gefährten, die gemeinsam Freuden und Leiden ihrer Strecke erleben und die ihnen anvertraute Fracht in sieg-