

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1950)

Heft: 3

Artikel: L'Année sainte et le Saint-Gothard

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-774273>

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: 12.01.2026

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

Un Suisse champion du monde de slalom

Les championnats du monde de ski ont pris fin samedi 18 février, à Aspen (Colorado), avec la victoire en descente de l'Italien Zeno Colo, qui l'avait déjà emportée au slalom géant, devant Fernand Grosjean, de Genève; le premier Suisse, le jeune Bernard Perren, de Zermatt, s'est classé quatrième.

On sait que les pays alpins — l'Autriche, pour les dames; l'Italie et la Suisse, pour les hommes — ont affirmé leur nette suprématie dans les épreuves qui sont leur spécialité, alors que les Nordiques ont confirmé la leur dans les concours de saut et les courses de fond.

Selon les informations venues des Etats-Unis, l'équipe suisse a fourni une excellente

performance d'ensemble. Georges Schneider, de La Chaux-de-Fonds, a décroché un titre mondial, en slalom. Sa belle victoire a été saluée avec grand plaisir dans tout le pays et, à La Chaux-de-Fonds, ce fut l'enthousiasme, comme aux Ponts-de-Martel, où il travaille à la scierie paternelle.

Le Conseil fédéral — par le chef du département militaire, M. Kobelt — a tenu à s'associer aux nombreux témoignages adressés à l'équipe suisse, qui a reçu le télégramme suivant: « Sincères félicitations à Georges Schneider, champion du monde de slalom et à Fernand Grosjean, deuxième au slalom géant. Reconnaisance et remerciements aussi aux dames et à tous les autres concurrents messieurs. Les écarts entre les performances sont minimes et imperceptibles. Vœux et rétablissement aux blessés. »



Dessins de J. Mathis.



Per Flugzeug über den Ozean

Dank dem Flugzeug, als dem schnellsten Transportmittel, konnte die Schweizer Ski-Equipe bis zum letzten Termin in der Schweiz selbst dem Training obliegen — wohl in einer ruhigeren Atmosphäre, als sie sie in Amerika angetroffen hätte. Eine DC-4 der Swissair flog die Skifahrer am 24./25. Ja-

nuar nach New York. Drei Wochen später kehrte zunächst die Springer- und Langlaufmannschaft mit der Swissair wohlbehalten wieder nach Hause zurück.

Seit dem 24. Februar sind die Kurse der nationalen Luftverkehrsgesellschaft über den Atlantik wieder regelmäßig. Mit gewohnter Sicherheit und Pünktlichkeit fliegen die Ma-

schinen der Swissair zunächst einmal, ab 27. März zweimal wöchentlich von Zürich und Genf nach New York und wieder zurück.

En avion au-delà des océans

Grâce à l'avion, le plus rapide des moyens de transport, l'équipe nationale suisse de ski a pu, jusqu'au dernier moment, s'entraîner dans les Alpes, dans une atmosphère plus calme que de l'autre côté de l'Atlantique. Les 24 et 25 janvier, un DC-4 de la Swissair a emmené les coureurs suisses à New-York. Trois semaines plus tard, les équipes de saut et de fond revenaient les premières, en bon état, et de nouveau par la Swissair.

Le 24 février, notre société nationale d'aviation a repris son service régulier au-dessus de l'Atlantique. Avec leur sécurité et leur ponctualité habituelles, les avions de la Swissair volent chaque semaine de Zurich et Genève vers New-York et retour; à partir du 27 mars, ces vols seront bi-hebdomadaires.

L'ANNÉE SAINTE ET LE SAINT-GOTHARD

L'Année Sainte a été ouverte le 24 décembre 1949.

De toutes les parties du monde, les pèlerins se rendront à Rome. On les comptera par millions. La plupart arriveront en Italie par la voie de terre, et emprunteront les chemins de fer. Beaucoup passeront chez nous, car, comme le dit un jeu de mots lamentablement usé, « la Suisse est la plaque tournante de l'Europe ».

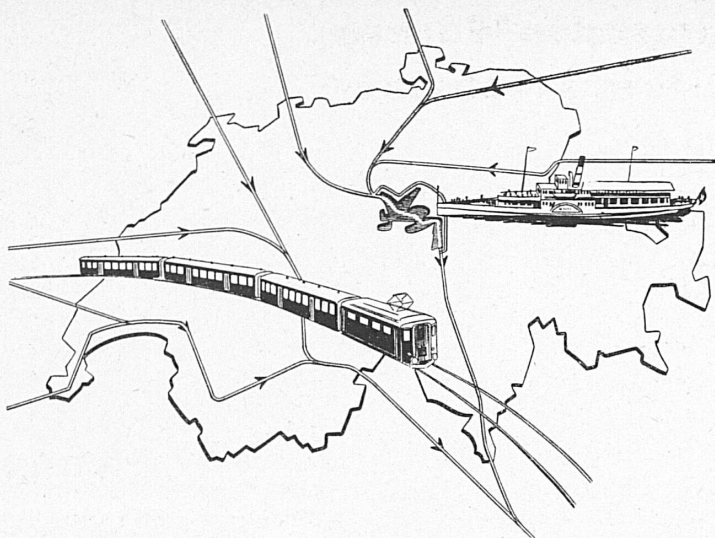
Les premiers trains spéciaux de pèlerins ont

déjà passé le Saint-Gothard pour redescendre vers le sud. Ils seront suivis de dizaines et de dizaines d'autres. Plus de 20 trains spéciaux partiront de Suisse même pour Rome. Les chemins de fer auront donc l'honneur et l'avantage d'assurer un trafic supplémentaire massif.

C'est une de leurs spécialités. Mais la tâche n'est pas aussi facile qu'on pourrait se l'imaginer. Elle exige une préparation minutieuse sur le plan international. Dans le silence, les

spécialistes sont à l'ouvrage depuis plusieurs mois.

Il s'agit avant tout de trouver les voitures nécessaires pour renforcer les trains réguliers et composer les trains spéciaux. Ce n'est pas une bagatelle: la guerre a fait des coupes sombres dans le parc des réseaux européens. Puis, il faut prévoir les horaires des trains de pèlerins, souvent sur des milliers de kilomètres, et à travers deux, trois, voire quatre ou cinq frontières. Enfin, il faut



Zeichnung von J. Mathis.

assurer la traction et l'accompagnement des trains.

En Suisse, ce travail est rendu particulièrement difficile par la topographie de notre réseau ferroviaire et la densité de son trafic. Chacun a appris à l'école que la ligne du Saint-Gothard est l'une des plus dures du monde par ses rampes et ses courbes. Son

trafic normal est déjà très lourd: de 90 à 100 trains par jour. Toutes les 7 minutes en moyenne, de jour comme de nuit, un train passe. Par moment, trois, quatre ou cinq convois se succèdent comme les chameaux d'une caravane (en « batterie », pour employer l'argot du métier). Faufler les trains spéciaux de pèlerins entre les trains du ser-

Links: Auf Wunsch werden die Extrazüge auf der Gotthardstrecke auch ein Stück weit leer geführt, derweil die Passagiere zwischen Luzern und Flüelen zu Schiff über den Vierwaldstättersee fahren. — A gauche: Sur demande, les trains spéciaux circuleront à vide sur une partie du parcours du Gothard, pour que les voyageurs puissent se rendre en bateau, sur le lac des Quatre-Cantons, de Lucerne à Flüelen.

vice régulier exige une réelle virtuosité. Mais le cheminot n'a-t-il pas un amour passionné de l'obstacle?

Parfois, on trouve des solutions inusitées. C'est ainsi que les trains en transit de Bâle à Chiasso éviteront de faire escale à Lucerne, gare en cul-de-sac aux voies d'accès étranglées: on les conduira par Aarau, Wohlen et Rotkreuz, sur la ligne de rocade suivie par les trains de marchandises.

Le problème de la traction n'est pas une sinécure. Les trains spéciaux de pèlerins seront lourds. Sur les rampes abruptes de la ligne du Saint-Gothard, il faudra les remorquer avec deux locomotives. Où trouver les machines nécessaires pour la double traction? Les chefs des dépôts se verront dans la nécessité périlleuse d'allier l'art à la technique...

Ne pensez-vous pas, cher lecteur, que l'Année Sainte 1950 restera aussi une date dans l'histoire ferroviaire du Saint-Gothard? Bg.

BASLER BACH-WOCHEN 1950

Am 28. Juli jährt sich der Todestag von Johann Sebastian Bach zum 200. Male, und die musikalische Welt rüstet sich, die Erinnerung an den Meister in würdiger Form wachzurufen. Werfen wir einen Blick auf die musikalischen Veranstaltungen der nächsten Monate in der Schweiz, so begegnen wir mehreren groß angelegten Bach-Feiern. Die erste bietet Basel mit seinen Bach-Wochen, die vom 10. bis zum 29. März angesetzt sind. An erster Stelle des Anlasses steht mit Recht die Kirchenmusik; Bach war vor allen Dingen Kirchenmusiker, und sie

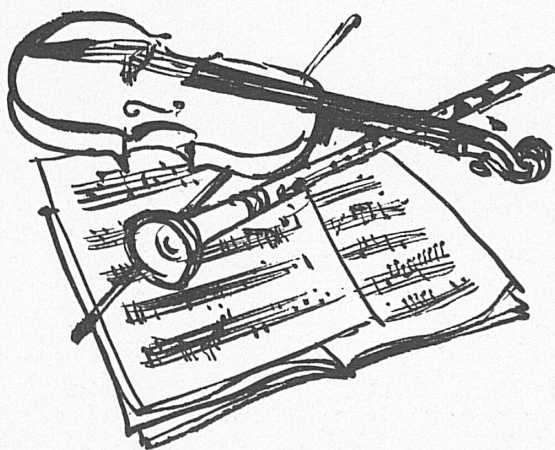
bildete den Mittelpunkt seines Schaffens. Die h-moll-Messe, die (ungekürzte) Matthäuspassion, die Motette « Komm Jesu, komm », eine Kantate sowie eine Orgelstunde im Münster repräsentieren diese geistliche Musik, und der Sterksche Privatchor, der Basler Gesangverein, der Basler Kammerchor und der Basler Bach-Chor teilen sich in die mannigfaltigen Aufgaben. Geistiger Mittelpunkt soll ein Gottesdienst sein, wie er etwa zu Bachs Zeiten gestaltet wurde. Eine Bach-Feier wäre nicht denkbar, ohne daß nicht jemand auch die Persönlichkeit

Bachs darstellen würde. Prof. Dr. Gurlitt von den Universitäten Freiburg im Breisgau und Bern, der kürzlich über Bach eine nennenswerte Schrift veröffentlicht hat, wird sich dieser Aufgabe annehmen.

Auch die weltliche Instrumentalmusik, das zweite große Schaffensgebiet Bachs, ist in Basel gut vertreten, selbst wenn man eine stärkere Berücksichtigung des Klavierwerkes etwas vermißt. So gelangen alle sechs Brandenburgerischen Konzerte zur Aufführung — das erste sowie die 3. Suite in d-Dur sogar zweimal —, außerdem das Doppelkonzert (für zwei Violinen) und ein Violinkonzert, für welches es gelungen ist, die gefeierte italienische Geigerin Gioconda de Vito zu verpflichten. Eine Triosonate und eine Solosuite für Violoncell sind sodann typische Beispiele der Bachschen Kammermusik. — Unter den Dirigenten finden wir Dr. Hans Münch, Paul Sacher und Walter Müller von Kulm. August Wenzinger ist verantwortlich für zwei Konzerte der Freunde alter Musik in Basel.

Die Basler Bach-Wochen zeichnen sich dadurch aus, daß sie fast ausschließlich durch baslerische Kräfte bestritten werden. Alle bekannten Konzertinstitute und Vereinigungen der Stadt, die sonst ihre gesonderten Veranstaltungen durchführen, haben sich zur Bewältigung dieser großen, schönen Sache zusammengetan, und das ist überaus lobenswert.

G.



Zeichnung von H. Wetli.