

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1951)

Heft: 3

Artikel: Ou allons-nous skier en mars?

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-773898>

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: 28.11.2025

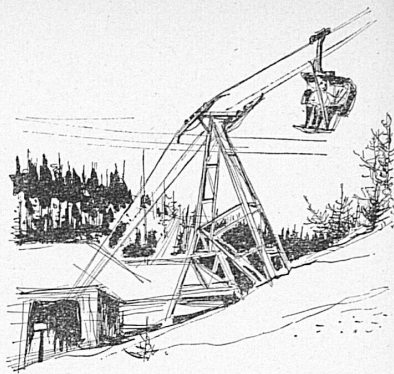
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

EN TÉLÉSIÈGE SUR LE WEISSENSTEIN

Depuis que «le chemin sur la montagne soleuroise du Weissenstein a été nettoyé, ouvert et fait», au 15^e siècle, ainsi que le rapporte une ancienne chronique, des centaines de milliers de personnes l'ont emprunté: promeneurs, soldats ou écoliers suivant leurs maîtres dans quelque voyage d'étude. D'Oberdorf, station de la ligne Soleure-Moutier, l'ascension dure normalement une heure et demie à deux heures, ce que les gens entraînés trouveront peut-être court. D'autres personnes seront cependant contentes d'apprendre qu'on peut maintenant atteindre sans le moindre effort ce belvédère de 1287 m. d'altitude: à l'aide du télésiège qui, d'Oberdorf, emmène les passagers en quinze minutes sur le Weissenstein antérieur. C'est en premier lieu pour le magnifique et si vaste panorama dont on jouit là-haut qu'on entreprend habituellement cette excursion. La vue est libre jusqu'aux Alpes, du Säntis au Mont-Blanc; outre la ville de Soleure qui, toute proche, s'étend au versant sud du Jura, on aperçoit le territoire de 17 cantons. La force

d'attraction du Weissenstein n'a du reste jamais souffert. Avec l'essor du ski, les larges croupes et les splendides champs de neige qui s'étendent de part et d'autre du Kurhaus ont vu monter à eux d'innombrables nouveaux amis, «débutants» et «avancés» de tous degrés qui viennent s'y perfectionner dans l'exercice de leur sport favori. La piste de luge qui du Kurhaus mène jusque dans la vallée ne constitue pas une des moindres attractions du Weissenstein.

A n'en pas douter la mise en exploitation de ce télésiège va donner une vigoureuse impulsion au mouvement touristique en direction du Weissenstein. D'Oberdorf au terminus en passant par la station intermédiaire de Nesselboden, soit sur un parcours de 2230 m., ses sièges jumelés peuvent transporter 450 personnes par heure. A chaque saison cette course présente un attrait particulier; il n'est donc pas du tout nécessaire de la faire à telle époque plutôt qu'à telle autre. Grâce à ce télésiège, le premier construit dans le nord du



Dessin de J. Schedler

Jura, plus d'un amateur de montagne qui, jusqu'ici, connaissait surtout les Alpes, ira de découverte en découverte sans efforts dans ces bois et ces pâturages ensoleillés – et ce serait vraiment surprenant que, chemin faisant, il ne reconnaisse pas à ce «rival du Rigi», comme on l'a parfois nommé, le charme qui faisait dire à un étranger ayant beaucoup voyagé: «c'est là le plus beau point du monde». P.A.S.

SKISPORT IM MÄRZ

Die Verhältnisse für den Skisport dürften in diesem Spätwinter und Frühjahr in der Schweiz sehr gut werden. Die riesigen Schneefälle der letzten Januardekade verursachten leider die schrecklichen Lawinenkatastrophen, denen viele Bergbewohner zum Opfer fielen. Aber schon seit Wochen sind die Verhältnisse in jeder Hinsicht normal. Die Wetterlage hat sich stabilisiert. Unter einer Schneedecke, deren Mächtigkeit stellenweise mehrere Meter beträgt, ruhen die Alpweiden, sind die unbeliebten Felsblöcke und Weidzäune verschwunden; es bieten sich deshalb dem Skifahrer so wunderbare Bedingungen für genußreiche Touren,

wie man sie überhaupt noch nie hatte. Es sollte jedem einigermaßen technisch vorgebildeten Skifahrer vergönnt sein, eine der vielen Firn- und Gletschertouren zu unternehmen, die ganz bestimmt den Gipfel des Genießens bilden. Das scheinen auch unsere Studenten und Akademiker zu wissen. Die Rennen und Meisterschaften des Schweizerischen Akademischen Skiclubs, verbunden mit den Schweizerischen Hochschulmeisterschaften in Zermatt, fallen nämlich auf die Tage vom 9. bis 11. März. Viele Akademiker, die dem Skilauf ihre Treue bewahrt haben, werden nach den Renntagen auf den glitzernden Pfaden ins Reich der Zer-

matter Viertausender ziehen und die Schönheit des hochalpinen Skilaufs in vollen Zügen genießen.

Dann folgt schon bald die zahlenmäßig von Jahr zu Jahr größer werdende Gruppe der Oster-Skiwettkämpfe. Wengen, Arosa, Adelboden, Les Diablerets, Gstaad, Klosters und Saas Fee stehen im Vordergrund. Viele Aktive sind um diese Zeit doch ein wenig rennmüde geworden, was den Oster-Derbys den Stempel aufdrückt. Es wird mehr zur Freude und als Spiel gefahren, weniger aus Ehrgeiz, ohne die typische Rennatmosphäre, was uns diese Spätrennsaison besonders lieb macht. e.

OU ALLONS-NOUS SKIER EN MARS?

Gryon (La Barboleusaz) — Anzeindaz — Col des Chamois (2666 m.) — Col des Essets — Pont de Nant — Les Plans s. Bex

Cette course que l'on pourrait aussi appeler «le tour de l'Argentine» nous mène au cœur des Alpes vaudoises, où l'on jouit d'une des plus belles descentes classiques de printemps. Comme point de départ nous choisirons La Barboleusaz, station du chemin de fer Bex-Gryon-Villars. En suivant la route qui mène à Solalex, nous laisserons à notre droite la maison de Juste et d'Urbain Olivier, à Cergnément. Les yeux clos, tapie au pied du petit Miroir de

l'Argentine, elle rêve d'un glorieux passé. Mais notre piste monte pour dépasser les chalets de Solalex; encore plus haut elle s'incruste au flanc des contreforts des Diablerets, tandis qu'en face se dresse la muraille impressionnante de l'Argentine, terrain de jeu par excellence des varappeurs vaudois. Bientôt la piste se fauilera entre les derniers mélèzes et aroles rabougris, pour longer, au gré de sa fantaisie, soit la rive gauche, soit la rive droite

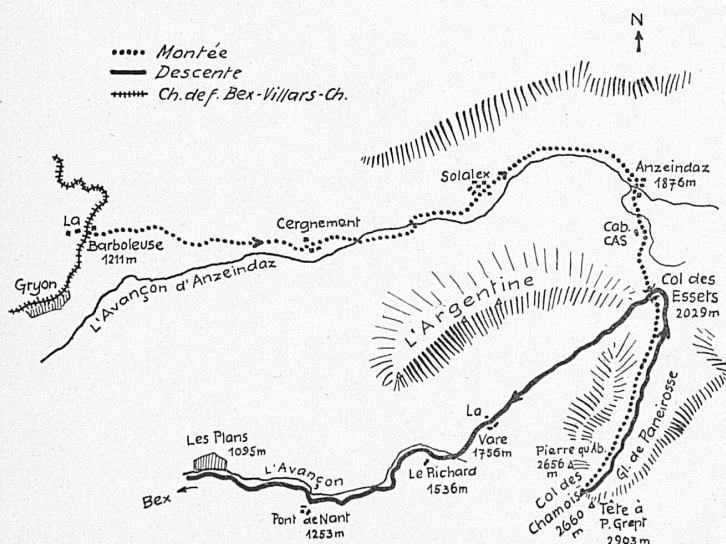


Dessin de O. M. Müller

de l'Avançon d'Anzeindaz, avant d'arriver à l'alpage du même nom. A Anzeindaz nous trouverons un gîte pour la nuit.

Dans un brusque angle à droite, dépassant la cabane Barraud du CAS, section les Diablerets, toujours en direction nord-sud, la montée se poursuit, laissant à notre droite le col des Essets, pour atteindre finalement le glacier de Paneyrossaz enserré entre la Tête à Pierre Grept et la Pierre qu'Abotse («Cabotz»). Si la vue au col des Chamois ne peut être comparée à celle dont on jouirait d'un des sommets voisins, par contre le regard plonge sur la face nord du Grand-Muveran et les névés du Régent Bernard – un coup d'œil des plus impressionnants.

En suivant la piste de montée, une descente enivrante – que les plus hardis prendront en «schuss» – nous ramène au col des Essets (2029 m) sur notre gauche. Pour éviter le danger d'avalanches, le départ s'amorce sur la gauche, soit au flanc de Pierre qu'Abotse et



une belle descente plonge au fond du plateau de la Varaz, nous faisant atteindre les chalets du même nom. Le chamois aime à descendre dans ce vallon solitaire et il n'est pas rare d'en rencontrer aux abords des chalets. Fredonnant l'air populaire du «Chasseur de chamois», où il est question de ces mêmes chalets de la Varaz, nous continuerons à descendre droit devant nous, soit par le chemin d'été, pour arriver aux chalets du Richard. Toujours par les raccourcis, c'est-à-dire toujours sur la rive gauche de l'Avançon, nous poursuivrons la descente sur Pont de Nant. En passant, ne manquons pas de jeter un coup d'œil sur

l'inscription taillée à même le rocher, en grosses lettres, pour honorer la mémoire de deux grands poètes et écrivains vaudois: Eugène Rambert et Juste Olivier.

A cette saison le jardin botanique de l'Université de Lausanne dort encore sous son linceul blanc, nous ne nous y arrêterons donc pas, mais reprendrons la descente à ski, par la route de Pont de Nant aux Plans s. Bex, où nous aurons la possibilité – si la route est ouverte au trafic automobiles – de regagner en autocar postal la station CFF de Bex. Sinon, la descente pourra se poursuivre à ski, en empruntant les lacets de la route, parfois jusqu'aux

abords du Bévieux (salines de l'Etat de Vaud), où le tramway local de Bex nous ramènera à la station CFF.

Temps de montée: La Barboleusaz – Anzeindaz = 3 h.; Anzeindaz – Col des Chamois = 3 h. Descente: Col des Chamois – Col des Essets = ½ à 1 h. — Col des Essets – Pont de Nant = 1 à 2 h. – Pont de Nant – Les Plans = ½ h.

Le skieur qui préfère passer la nuit à Gryon, ajoutera au temps de montée ½ h. jusqu'à la Barboleusaz.

DIE DEUTSCHSCHWEIZER BÜHNEN IM MÄRZ

Verdi nimmt im Opern-Spielplan der Schweizer Theater nach wie vor einen gewichtigen Platz ein. Das Stadttheater Zürich widmet sich der Neueinstudierung eines Werkes, das erst vor rund 20 Jahren neu «entdeckt» wurde und durch seine prachtvolle Melodienfolge bestirkt: der «Sizilianischen Vesper». Ohne Zweifel dürften daneben die beiden altbekannten Verdi-Opern, der «Troubadour» und «Rigoletto», ihre Zugkraft bewahren – die eine am Stadttheater St. Gallen, die andere am Städtebundtheater Solothurn-Biel. – Erwähnt sei sodann, neben der Pflege der Schöpfungen des italienischen Meisters, die einmalige Montags-Veranstaltung mit Orffs «Die Kluge» zu Märzbeginn am Zürcher Stadttheater; die

gleiche Bühne gibt übrigens zur Osterzeit wieder die traditionellen «Parsifal»-Vorstellungen. – Ein besonderer Leckerbissen wird dem Opernfreund endlich am Stadttheater Basel serviert: Wolf-Ferraris' entzückendes Werk «Die vier Grobiane» (Premiere am 29. März). Vom Schauspiel sind wie schon im Februar die Schiller-Aufführungen – «Kabale und Liebe» in Basel, «Maria Stuart» am Schauspielhaus Zürich – zu melden. Die Zürcher Bühne bereitet als weiteren Klassiker Goethes «Iphigenie», mit Maria Becker in der Titelrolle, vor; zuvor veranstaltet sie am 10. März die Schweizer Premiere eines modernen Stücks – «Cocktailparty» von Eliot. – St. Gallen studiert auf den 14. März Shakespeares «Was ihr

wollt» ein; das Stadttheater Luzern gibt in einer Matinee am 18. des Monats Hofmannsthal's «Der Tor und der Tod»; Solothurn-Biel widmet sich Frazers Lustspiel «Ein anständiger Mensch». Das Stadttheater Chur vermittelt seinen Besuchern Shakespeares «Hamlet», Calderons «Das Leben ein Traum», Wilders «Eine kleine Stadt» und als Uraufführung Charles Perrets «Die roten Ballone». Vom Operettenspielplan seien die Neueinstudierungen von Falls «Fidelem Bauer» in Basel, des «Zigeunerbarons» von Johann Strauß in St. Gallen und von Schmidseders «Abschiedswalzer» in Luzern erwähnt. Solothurn-Biel gibt als besondere Ballett-Vorstellungen Delibes klangfreudige «Coppelia».

DIE SPALTE DES LESERS - LA TRIBUNE DES LECTEURS

Fragen sind zu richten an die Redaktion der «Schweiz», Bahnhofplatz 9, Zürich
On adresse les questions à la rédaction de la «Suisse», Bahnhofplatz 9, Zurich

Question 1

On sait qu'il est défendu de traverser les voies dans les gares où il existe des passages sous voies. Pourquoi fait-on une exception dans la gare très importante de Montreux? N'est-il pas très dangereux de traverser les voies, comme le font en cet endroit de très nombreux voyageurs?

Frage 1

Es ist bekanntlich verboten, die Geleise zu überschreiten in den Bahnhöfen, wo es unterirdische Verbindungstunnels gibt. Warum wird diesbezüglich für den sehr wichtigen Bahnhof Montreux eine Ausnahme gemacht? Ist es nicht sehr gefährlich, wie die Reisenden da die Geleise überqueren?

Réponse

Le chef d'exploitation du 1^{er} arrondissement des C. F. F. nous donne la réponse suivante: Le passage sous voies en gare de Montreux n'est pas comparable à ceux d'autres gares construits spécialement pour permettre aux voyageurs de se rendre aisément d'un quai à un autre.

Celui de Montreux relie le quai 2 – trains de la direction Lausanne – St-Maurice et chemins de fer Montreux-Oberland-bernois et Glion-Naye – à l'extérieur, côté sud, de la gare. Il est utilisé avant tout par les voyageurs arrivant ou partant de Montreux.

Mais pour le voyageur qui doit se déplacer du quai 1 au quai 2 ou inversement, l'usage du sous-voies est rendu malaisé de par son niveau très bas et du nombre d'escaliers à monter et à descendre.

C'est pourquoi ces voyageurs sont autorisés à

traverser les voies sous la surveillance des agents du chemin de fer. Un passage à niveau est aménagé dans ce but.

Antwort

Der Betriebschef des Kreises I der SBB gibt uns folgende Antwort: Die Personenunterführung im Bahnhof Montreux läßt sich mit anderen derartigen Anlagen nicht vergleichen. Sie verbindet den Perron 2 – Züge von Lausanne in Richtung St. Maurice-Wallis und gleichzeitig Abfahrts- und Ankunfts-perron der Montreux-Berner-Oberland-Linie und der Züge nach Glion-Rochers de Naye – mit dem Bahnhofvorplatz auf der Südseite und wird in erster Linie durch die Reisenden mit Bestimmungsziel oder Abreiseort Montreux benützt. Für die Passagiere, die sich vom Perron 1 zum Perron 2 oder umgekehrt begeben, ist die Benützung der Unterführung im Hinblick auf ihre sehr tiefe Lage und die zahlreichen, steilen Treppen sehr unbequem. Diesen Reisenden wird daher erlaubt, unter Aufsicht des Bahnhofpersonals die Geleise auf einem besonders eingerichteten Niveauübergang zu überschreiten.

Frage 2

Beim Eintreffen eines Zuges in einem Bahnhof pfeift manchmal einer der Zugsbeamten – ein Pfiff, welchem anscheinend kein Mensch Beachtung schenkt, schon darum nicht, weil man es infolge des Lärms kaum hört. Wozu dient diese sonderbare Instruktion?

Antwort

Das erwähnte Pfeifsignal entspricht der Bestimmung des «Reglementes über die Signale»

in Ziffer 26: «Wenn der Schlußwagen auf der Station innerhalb des Einfahrsignals angehalten hat, gibt der Schlußbesorger mit der Mundpfeife das Signal – . . . (lang-kurz-kurz-lang).» Dieses Pfeifsignal gibt dem Abfertigungsbeamten die Gewißheit, daß der Zug vollständig eingetroffen ist, d. h. keine Wagen auf der Strecke verloren oder wegen Defektes zurückgelassen hat. Bevor dieser Pfiff vom Schlußkondukteur abgegeben worden ist, darf kein weiterer Zug auf die betreffende Strecke abgelassen werden.

Seitdem sozusagen alle Züge mit durchgehender Luftbremse ausgerüstet sind, hat diese Sicherheitsvorschrift allerdings an Bedeutung eingebüßt.

Ein Wunsch an unsere Leser

Die in den Wagen der SBB aufgehängten Exemplare unserer Reisezeitschrift werden nach Monatsfrist, wenn sie durch die nächste Nummer ersetzt werden, eingesammelt, und, sofern sie sich noch in gutem Zustande befinden, durch das Generalsekretariat der SBB gratis an die Schulen zum weiteren Gebrauch vermittelt. Die Schulbehörden und Lehrer schätzen die Hefte außerordentlich als Unterrichtsmittel, wie uns immer wieder bezeugt wird.

Wir möchten in diesem Zusammenhang an unsere Leser den Wunsch und die Bitte richten, die Zeitschrift nicht nur nicht zu beschädigen, sondern auch wenn möglich nicht einzelne Seiten mit zusätzlichen Zeichnungen usw. zu «schmücken». Alle weiteren Benutzer sind ihnen dankbar dafür.