

Ein Gedenktag der Jungfraubahn : Alpine Skitourenwochen

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - (1952)

Heft 3

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-775057>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

meno esperti, i quali troveranno qui un ottimo terreno per le loro prime discese. A chi non scia Airolo offre facili passeggiate pianeggianti in un'aria cristallina che sa di pini e di abeti. L'ultima tappa della Freccia del San Gottardo è Andermatt. Il treno si ferma a Göschenen, da dove ripartirà la sera alle 6 e 30. Da qui, con la ferrovia della Schöllenen, si arriva in un quarto d'ora ad Andermatt. Non occorre senz'altro presentare questo centro sportivo. La sua attrezzatura turistica e le molteplici possibilità nell'ambito dei diporti invernali ne fanno uno dei maggiori della Svizzera centrale. La ferrovia del Furka-Oberalp organizza corse continue per il Nätschen, dove lo sciatore può rimanere su una comoda terrazza al sole, oppure salire con la scivola sino al Gütsch. E dai 2200 metri di lassù si calerà sulle ali dei suoi sci, percorrendo un'ampia e variatissima

pista sino ad Andermatt, superando in pochi minuti un dislivello di circa 700 metri. Inoltre Andermatt è un importante punto di partenza per escursioni d'alta montagna: valicato l'Oberalp, si giunge rapidamente nella vallata del Reno anteriore con Rueras e Sedrun. Questi dunque sono in sintesi i vari programmi che la Freccia bianca propone allo sciatore per la gita domenicale. Essa ammette gli sportivi al beneficio di notevoli riduzioni tariffarie sugli scilift e sulla ferrovia Furka-Oberalp. La Freccia bianca del San Gottardo è una nuova dimostrazione dell'attenta organizzazione svizzera nel campo ferroviario: le lucenti carrozze del nuovo treno sono di tipo leggero e rivelano con la loro linea agile ed elegante la concezione moderna veramente funzionale che ha guidato i loro costruttori. Un nuovo impulso per il turismo invernale nel-

l'alto Ticino e nella regione di Andermatt deriverà senz'altro da quest'intelligente iniziativa. La partecipazione degli sciatori ticinesi e dell'Italia settentrionale a queste domeniche sportive è in continuo aumento. Molti sportivi scopriranno regioni piene d'incanto: Carl, isolata nella sua conca silenziosa, Airolo con le sue pinete, Andermatt in una ampia cornice di vette alpine. Le porte di un mondo di sogno, un tempo riservato a pochi, si sono aperte: l'evasione dal mondo grigio della vita cittadina nelle sbiadite e fredde giornate invernali è diventata una realtà, una realtà alla portata di tutti. In un'atmosfera di sana allegria, la Freccia bianca del San Gottardo porta ogni domenica verso il sole, verso l'ebbrezza delle discese, verso un'aria limpida tutti gli amici della montagna. C.

EIN GEDENKTAG DER JUNGFRAUBAHN ALPINE SKITOURENWOCHE

Ein Gedenktag der Jungfrauabahn

Vor 40 Jahren, in der Morgenfrühe des 21. Februar 1912, um 5.45 Uhr, erfolgte in 3454 m ü. M. der Durchschlag des Jungfrauoch-Tunnels, und zwar laut Protokoll genau an der im Projekt vorgesehenen Stelle. Mit den damals verhältnismäßig einfachen Baumaschinen war man im harten Gneis pro Tag durchschnittlich 3,75 m bis 5 m vorgerückt. Die ehrgeizige Nachtschicht, die um 6 Uhr abgelöst werden sollte, hatte aber derart fieberhaft gearbeitet, daß sie den am Vorabend auf mindestens 6 m geschätzten restlichen Teil doch noch, und sogar einige Stunden früher als erwartet, zu bewältigen vermochte. Es war aber auch eine

ungewöhnlich starke Dynamitladung, die den vehementen Durchbruch der Außenwand bewirkte. Mit den Arbeiten am 7123 m langen Tunnel Eigergletscher-Jungfrauoch war im Herbst 1898 begonnen worden; für die am 15. Oktober 1907 begonnene letzte Teilstrecke Eismeer-Jungfrauoch (3,6 km) benötigte man 1589 Bohrtage. v.

*

Alpine Skitourenwochen

Wer im blendenden Reich großartiger Drei- und Viertausender und unter strahlendem

Walliser Himmel zu günstigen Bedingungen einmal so recht nach Herzenslust Traversierungen, Gipfelbesteigungen und abwechslungsreiche große Abfahrten genießen will, greift zum soeben erschienenen ausführlichen Programm der vom Kur- und Verkehrsverein Zermatt veranstalteten Alpen Skitouren. Es sind vom 2. März bis 17. Mai, unter Leitung bewährter einheimischer Skilehrer, elf Skitourenwochen mit großen Besteigungen in der Höhenlage von 3000 bis 4500 m vorgesehen. Als Standquartiere dienen die Hotels in Zermatt und das Hotel Riffelberg mit besonderer Standard-Tourenwoche, ferner Touristenhaus Fluhalp, Hotel Schwarzsee und Schönbühl- und Monte-Rosa-Hütte. v.

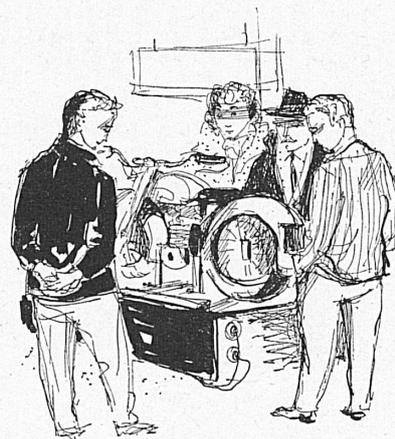
A GENÈVE: LE 22^e SALON INTERNATIONAL DE L'AUTOMOBILE, DE LA MOTO ET DU CYCLE

du 20 au 30 mars 1952

Les statistiques nous livrent des chiffres de jour en jour plus stupéfiants: ceux de la circulation automobile. Notre industrie nationale, en matière de véhicules à moteur, ne fabrique guère que des poids lourds et des motos (sans parler des bicyclettes à moteur). Pourtant la Suisse a enregistré de 1950 à 1951, la mise en circulation de 28 626 voitures neuves; au lieu des 100 852 automobiles qui roulaient en Suisse

avant la dernière guerre, nous en avons maintenant plus du double, 212 268 en septembre passé, dont les 4/5 sont des voitures de tourisme. L'on compte un véhicule à moteur pour quinze habitants dans l'ensemble du pays; à Genève, ville-record, un pour 6,6 (nous nous excusons auprès du Genevois ainsi coupé en tranches inégales - les statisticiens sont gens sans pitié!). D'où viennent alors toutes ces voitures? L'Alle-

magne, qui vient de conquérir la première place parmi les pays fournisseurs, nous en a envoyé l'an passé 13 431, les Etats-Unis 7109, la Grande-Bretagne, qui sacrifie son marché intérieur à l'exportation, 5156, la France 4828, l'Italie 3365. D'Italie nous viennent aussi 14 893 motos, en majeure partie des scooters. Et d'où vient l'argent, peut-on se demander? Assurément, ce capital roulant est un signe de



Dessin de Jacques Schedler