

Nächtliche Strassen der Stadt

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): - **(1948)**

Heft 3-4

PDF erstellt am: **27.07.2024**

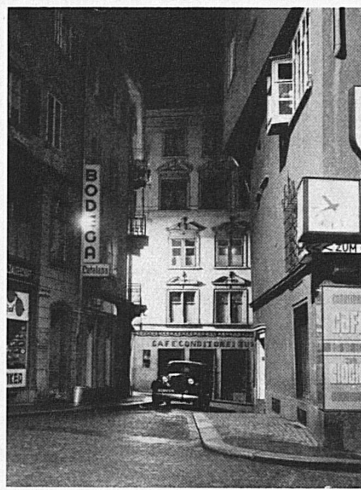
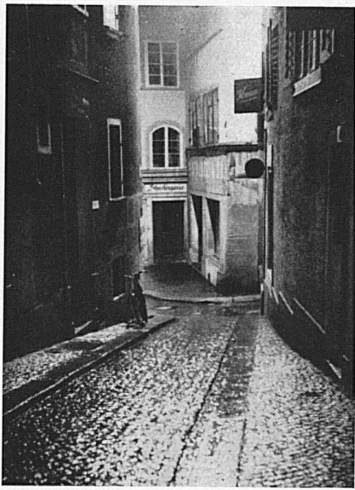
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-776291>

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.



NÄCHTLICHE STRASSEN DER STADT

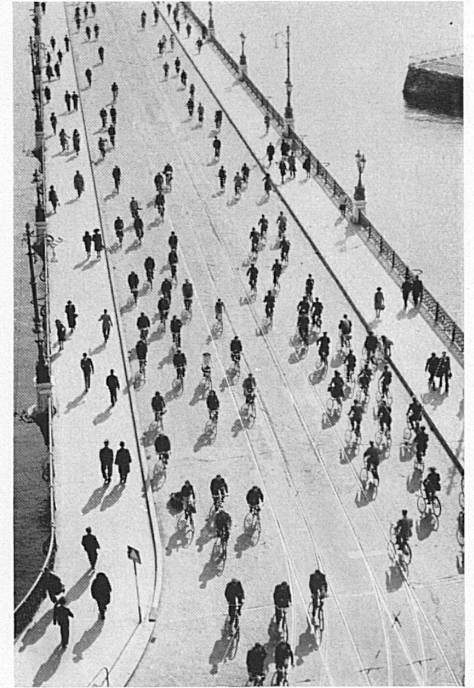
Wer auf irgendeiner Straße steht, ist mit der Welt in Verbindung: Denn jede Straße mündet in eine andere und kommt von einer andern her — alle Straßen der Erde

Photos: Ernst Giardini.

A droite, de gauche à droite: La route d'aujourd'hui a repris son aspect d'avant-guerre. Notre photo présente la Neuen-gasse à Berne, où les files d'autos sont rangées; par contre, cet amusant contraste d'une vue prise en 1943 à Genève — aujourd'hui ville de l'automobile —, nous montre le pont du Mont-Blanc animé par des cyclistes seulement! — Rechts, von links nach rechts: Die Straße von heute hat wieder ihr Vorkriegsantlitz. In der Berner Neuen-gasse, die unser Bild dar-stellt, reiht sich Wagen an Wagen; amü-sant in ihrer Überholtheit dünkt uns die Aufnahme von 1943 aus Genf — heute der Stadt des Autos —, auf der die Velo-fahrer allein den Ton angeben.

En bas: A travers le printemps vers le paradis des skieurs. Près de Sion. — Unten: Fahrt durch den Frühling ins Skigebiet. Bei Sion.

Photo: Imhof, Baumgartner.



L'AUTOMOBILE ET LE TOURISME EN SUISSE

Depuis les voyages de Goethe, alpenstock en main, chaque époque a découvert un aspect nouveau de la Suisse. Après l'ère romantique des gorges, des cascades et des pics effrayants — admirés à distance — ce fut l'ère plus sportive des grandes ascensions; puis l'ère mécanique des vertigineux chemins de fer de montagne, des tunnels, des crémaillères; et enfin, parallèlement à la conquête de l'air par l'avion, à la conquête de la neige par le ski, s'ouvrit l'ère de la route. Par un singulier retour des choses, l'automobile a remis en honneur les étapes d'ap-proche, qui n'échappaient guère aux voyageurs du temps des diligences, mais que le chemin de fer, pressé d'arriver au but, a pris coutume de brûler: villes d'art, vieilles cités

hängen in einem riesigen Spinnennetz, das nur durch die Ozeane unterbrochen wird, zusammen, selbst wenn man durch eine stille Gasse hinter vielen Ecken geht. Und jede dieser Straßen, jedes Teilstück, hat seinen nur ihm eigenen Charakter, je nachdem, ob uns der Weg durch Wälder, Wiesen oder Städte führt. Die Straßen der Stadt aber sind von besonderem Reiz, auch wenn ihnen zur Seite keine Bäume blühen und keine Getreidefelder wogen, sondern nur Häuser stehen. Und wenn es Häuser einer Altstadt sind, und wenn es gerade regnet und es überdies späte Nacht ist: dann enthüllt sich dem wandernden Betrachter

ein Stück moderne Stadtpoesie. Pflastersteine bekommen plötzlich Leben, ein Randstein wird schön, eine Fassade zeigt besser als am Tage ihre plastischen Proportionen, eine Treppe wird zu einem glänzenden Relief in Schwarz-Weiß. Man muß die Städte und vor allem ihre stilleren Winkel nicht nur bei Sonnenschein, nein, bei Regenschnein aufsuchen: d. h. wenn die Laternen sich im Regennassen spiegeln und weiches Flutlicht durch die Gassen gießen oder über die polierten großen Straßen schleudern. Nächtliche Straßen der Stadt: eine moderne Poesie für späte Betrachter!

militaires, bourgades et villages pittoresques que la voie ferrée contourne, alors que l'automobiliste les traverse. Le train mène sans fatigue à une station lointaine. La voiture exige plus d'efforts, et c'est en même temps sa vertu, car l'attention continue que réclame la route donne au conducteur une conscience aiguë de la topographie, des changements du paysage, de l'architecture régionale. L'extraordinaire diversité de notre pays, où trois grands domaines linguistiques se touchent, où plusieurs civilisations s'opposent, se croisent, s'influencent, ne peut échapper à l'automobiliste. La Suisse n'est pas seulement le pays des cols alpestres, des lacs, des mille décors naturels qui jamais ne se ressemblent; elle est encore une antique terre de passage, sur laquelle chaque époque a laissé une empreinte. Conditionnées par le relief accidenté, axées sur les passages des Alpes ou du Jura, ou encore sur le cours des fleuves et des rivières, les routes les plus modernes empruntent encore fréquemment le tracé des voies romaines — Simplon, Grand-St-Bernard, Julier, San Bernardino; entre Avenches, la capitale des Helvètes, et Windisch; le long du Rhin, par Augst, où s'élèvent les ruines d'Augusta Rauracorum. Le chemin des légions romaines fut ensuite le chemin des pèlerins et des seigneurs du moyen âge, avant de servir aux armées modernes. D'innombrables monuments historiques jalonnent ces voies millénaires. La fondation même de la Confédération n'est-elle pas en étroite relation avec l'ouverture d'un col, le Gothard? Ce n'est évidemment qu'au XIX^{me} siècle que les passages des Alpes furent rendus carrossables. Lorsque vint l'automobile, elle n'eut qu'à s'emparer du magnifique réseau légué par le passé (le Susten, achevé en 1946, est le seul grand col de Suisse entièrement nouveau); ces routes, modernisées, amplifiées, parfois dédoublées, mais jamais transformées en monotones autostrades, ne cessent d'attirer les touristes étrangers qui en savourent la variété incomparable.

Comment se présente le tourisme automobile en Suisse au lendemain de la seconde guerre mondiale?

La reprise simultanée de l'industrie automobile et du tourisme est frappante. Reprise du trafic automobile interne, tout d'abord, que certifient les statistiques (en 1939, la Suisse comptait 77 861 voitures de tourisme en circulation — en 1947, elle arrivait à plus de 82 000). Mais aussi, reprise du trafic international, chose plus étonnante. Malgré

les restrictions, les tracasseries administratives et douanières de toute sorte, malgré les mesures financières qui font d'un voyage un casse-tête, 211 231 voitures de tourisme, 13 885 cars et 13 063 motos sont entrés temporairement en Suisse en 1947, sans compter le trafic frontalier. Voilà qui en dit long sur l'impatience des touristes étrangers. Les chiffres globaux de 1947 représentent le 59 % de ceux de 1938, année record du tourisme international en Suisse. Et il ne faut pas oublier que l'Allemagne, d'où venaient avant-guerre environ 60 000 véhicules par an, est pratiquement éliminée; que les Scandinaves, obligés de traverser les diverses zones d'occupation en emportant leurs réserves de carburant, sont encore des hôtes rares; que les Français (qui forment le 58 % des entrées de 1947), les Italiens, les Anglais sont handicapés par la limitation des devises. Ce mouvement va-t-il s'accroître? Les 3 francs de taxe d'entrée que la Suisse demande à chaque passage de frontière aux automobilistes étrangers qui ne possèdent pas d'assurance R. C. ne semblent pas devoir constituer un obstacle majeur. Plus graves sont les restrictions imposées par la plupart des gouvernements étrangers à leurs touristes, la pénurie de carburant, les conséquences probables de la dévaluation française, enfin la complication des formalités (leur simplification a cependant été discutée au sous-groupe du Comité des Transports internes de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies...). L'exemple de l'Angleterre illustre bien les difficultés actuelles: le touriste britannique aurait la possibilité de venir jusqu'en Suisse à condition que le commerce anglo-suisse présente une balance favorable à son pays; sur le continent, les Français, qui n'obtiennent point d'essence pour eux-mêmes, lui en vendraient; mais il manque à ce touriste de bonne volonté l'autorisation de son gouvernement de rouler de son domicile jusqu'au port d'embarquement!

De tous côtés, les touristes rongent leur frein. La vitesse des moyens de locomotion modernes n'est-elle pas un défi aux frontières étriquées de la plupart de nos Etats? Peu à peu, tous les obstacles seront surmontés. En dépit des mesures d'une politique encore étroite, le monde s'ouvrira, les échanges entre pays, entre continents se multiplieront spontanément, et l'on verra le trafic touristique des routes suisses prendre des proportions inouïes — à une condition, bien sûr: la paix. André Beerli.

Dessin de Hans Fischer.

