Rundschau = Les actualités

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **- (1950)**

Heft 6

PDF erstellt am: **02.06.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

GEWINNE GRATISFERIEN IN DER SCHWEIZ

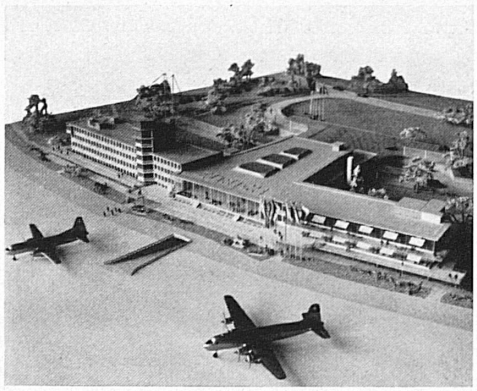
EIN WERBEFELDZUG DER SCHWEIZERISCHEN ZENTRALE FÜR VERKEHRSFÖRDERUNG IN ENGLAND

Der Touristenverkehr von England nach der Schweiz erlebte bald nach Kriegsende einen unvorhergesehenen Aufschwung. Es war der Wunschtraum jedes Engländers, seine Ferien in dem gelobten «Paradies» zu verbringen, das von dem furchtbaren Völkerringen verschont geblieben war.
Die Reiselust wurde freilich durch sehr scharfe Devisenrestriktionen des englischen Staates stark beschnitten. Die für den Touristenverkehr nach unserem Land reservierte Quote von 3,4 Millionen Pfund für den Sommer 1949 war beispielsweise innerhalb von drei Wochen vollständig aufgebraucht. Und völlig veränderten sich die Voraussetzungen infolge der Abwertung des englischen Pfundes im September 1949. Der Engländer erhält heute für sein Pfund noch sFr. 12.23 statt sFr. 17.34, mit andern Worten für seine Zuteilung von £ 50 0/0 noch rund sFr. 600.—.
Ein Teil der englischen Presse verbreitete kurz nach der Abwertung das Gerücht, Ferien in der Schweiz seien nicht mehr erschwinglich, und behauptete, die Einführung eines Touristenfrankens stelle das einzige Mittel dar, um den Reiseverkehr im bisherigen Umfang aufrechtzuerhalten. Der Bundesrat lehnte dieses Postulat nach reiflicher Überlegung ab, was auch in der englischen Presse vermerkt wurde. Doch hält ein Großteil der Engländer auch heute an der Ansicht fest, die Schweiz sei zu einem im Verhältnis zu teuren Ferienlande geworden.
Daß dem nicht so ist, davon die Briten zu überzeugen, bemühen sich die SZV und ihre Agentur in London aufs angelegentlichste. Die verschiedenen europäischen Ferienprogramme der einzelnen Reisebüros in England zeigen eindeutig, daß die Schweiz gegenüber den meisten europäischen Ländern durchaus als konkurrenzfähig gelten darf. Wenn man die Fülle des Gebotenen und den hohen Standard der schweizerischen Hotellerie berücksichtigt, so kommt man einwandfrei zum Schlusse, daß unser Land auch heute mit Fug und Recht seinen Rang als das klassische Ferienland Europas beanspruchen darf.
Es stellte sich zunächst die Aufgabe, die Reisebürobeamten hievon zu überzeugen. Bekanntlich senden sie einen großen Teil ihrer Kunden in jene Länder, die nach ihrer Ansicht die lohnendsten Ferien zu bieten vermögen. Die Agentur London der SZV lud sie zu einem in Zusammenarbeit mit der Zeitschrift «Travel Topics» veranstalteten «Swiss Evening» ein, in dessen Verlauf ihnen mit Schweizer Filmen und andern Darbietungen gezeigt wurde, was dem Feriengaste alles in der Schweiz wartet. Auch der schweizerische Gesandte in London, Herr Minister Henri de Torrenté, ergriff bei dem Anlaß das Wort. Sechs glückliche Wettbewerbsteilnehmer

Fortsetzung Seite 20

RUNDSCHAU LES ACTUALITÉS

Rechts: In der Kunsthalle von Göteborg, der zweitgrößten Stadt Schwedens, wurde kürzlich eine Ausstellung von 80 Werken schweizerischer Maler und Bildhauer der Gegenwart eröffnet. Die Ausstellung, die offiziellen Charakter hatte, kam in Zusammenarbeit des schwedischen Nationalmuseums mit dem Verein Schweden—Schweiz zustande. Unser Bild zeigt den schweizerischen Minister in Stockholm, Henry Vallotton (links), mit Prof. Axel Romdahl von Göteborg vor einer Plastik von Karl Geiser. Photo: ATP.

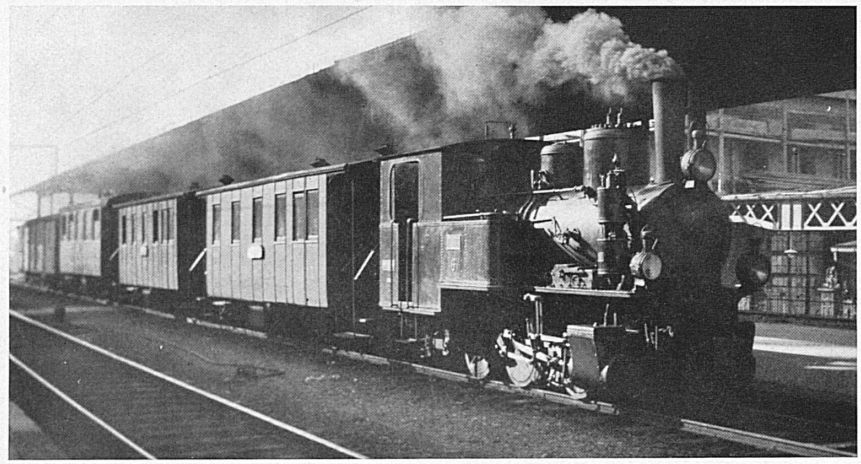


Links: Das Modell des Empfangs- und Abfertigungsgebäudes auf dem Flughafen Kloten-Zürich. Die heute dort bestehende Barackenstadt soll möglichst bald durch diese prächtige Anlage ersetzt werden. — A gauche: Maquette du corps de bâtiment où seront logés, à l'aéroport de Kloten-Zurich, les services de réception, de douane et d'expédition et qui remplacera les baraques actuelles. Photo: Kant. Baudirektion.

Rechts: Ende April wurde die neue direkte Fluglinie der Swissair Zürich—Rom eröffnet. Dreimal wöchentlich fliegt der komfortable Convair in zwei Stunden über die Alpen nach der Ewigen Stadt, von der unser Bild einen Ausschnitt gibt. — A droite: La nouvelle ligne directe de la Swissair de Zurich à Rome a été mise en exploitation à la fin avril. Trois fois par semaine, le confortable Convair atteint en deux heures la Ville éternelle, dont notre photo représente une partie. Photo: ATP.

Links: Das bekannte Schloß Grandson am oberen Ende des Neuenburgersees, ein wehrhafter Zeuge eines bedeutsamen Stücks eidgenössischer Geschichte (Burgunderkriege 1475), steht zum Verkauf frei. Es war lange Zeit Sitz der bernischen Vögte und ging im 19. Jahrhundert an die Familie de Blonay über. — A gauche: Le château de Grandson, situé sur la rive nord du lac de Neuchâtel, témoin d'une partie glorieuse de l'histoire fédérale (guerres de Bourgogne; 1475) est à vendre. Résidence pendant longtemps des baillis bernois, il a passé au XIXe siècle à la famille de Blonay. Photo: ATP.

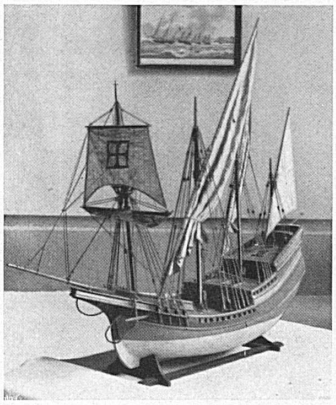
Rechts: Im schön gelegenen Schloß Jegenstorf in der Nähe von Bern findet den Sommer über eine interessante schweizerische Burgenausstellung statt. — A droite: Au château de Jegenstorf près de Berne, on pourra visiter cet été une intéressante exposition ayant trait aux châteaux suisses.



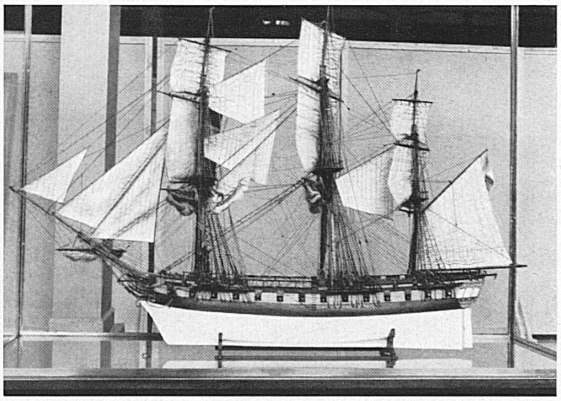
Oben: Die Schmalspurlinie La Chaux-de-Fonds — Les Ponts-de-Martel im Neuenburger Jura, eine der wenigen bisher noch mit Dampf betriebenen Eisenbahnstrecken der Schweiz, wurde elektrifiziert. Demnächst soll auch die Schwesterlinie von Le Locle nach Les Brenets der elektrischen Traktion übergeben werden. — Ci-dessus: On a électrifié, dans le Jura neuchâtelois, la ligne à voie étroite La Chaux-de-Fonds—Les Ponts-de-Martel. Photo: Schwabe.

Oben: Auf der Linie Aarau—Frick über die Staffelegg im Jura setzte die PTT-Verwaltung einen neuen Kurswagen mit Anhänger ein, der 150 Passagiere zu befördern vermag. Der Zug ist 21 m lang und nach den modernsten Grundsätzen eingerichtet. — Ci-dessus: Les P. T. T. ont mis en service une nouvelle voiture à remorque capable de transporter 150 passagers. Photo: ATP.

Blick ins erste schweizerische Marinemuseum in Luzern



Oben: Große Karavelle, Portugal, erste Hälfte des 15. Jahrhunderts. — Ci-dessus: Grande caravelle portugaise.
Photos: M. A. Wyß.



Oben: Modell der englischen Fregatte « Alceste », ein Prunkstück des Marine-Museums in Luzern. — Ci-dessus: Le modèle de la frégate anglaise « Alceste ».

Es gibt immer noch großzügige Gönner: Da hat ein Großkaufmann, den ein ungewöhnlicher Lebenshorizont zu dieser Geste befähigt, der Stadt Luzern eine Sammlung von Schiffsmodellen als Leihgabe überlassen.

Im « Marinemuseum » droben bei der Musegg ruhen sie nun in rund zwei Dutzend Vitrinen: künstlerische Wiedergaben von Dampfern und Fregatten, Eisbrechern und Karavellen, Dschunken und Seglern, die alle einmal ihr weltumspannendes Schicksal gehabt haben. Da steht in räumlicher Nachbarschaft das Wikingerschiff neben einer französischen Fregatte aus dem 17. Jahrhundert; ein finnischer Eisbrecher hat sich in Gesellschaft eines « CAR »-Weintransporters begeben, und das Modell eines der ersten Dampfer der französischen Kriegsmarine ankert nah einer jener Viermasterbarken, die ihre gut 5000 Tonnen Getreide oder Salpeter über den Ozean trugen.

Die Schiffsmodelle sind mehr als nur Abbildungen — es sind kunsthandwerkliche und schiffsbautechnische Glanzleistungen, die nicht nur jeweils das Porträt eines historischen Schiffes darstellen, sondern überdies Seefahrt und Geschichte schlechthin lehren.

Unten: Auf dem Vierwaldstättersee verkehrt eine stattliche Zahl großer Dampfer und flinker Motorschiffe. — Ci-dessous: Bateau du lac des Quatre-Cantons. Photo: H. Kasser.