

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

Band: - (1951)

Heft: 1

Artikel: Un métier qui fait rêver des milliers de jeunes filles

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-773871>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.10.2024

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

ausladende, förmlich über den weiten Talraum hinausgehobene Altane: Riederalp! Sie verdient wie keine zweite Terrasse zwischen Furka und Léman den Namen Hochplateau. Über ein Dutzend Kilometer weit, immer in der Höhenlage von 1800 bis 2000 Metern, hängt der Riesenbalken über dem Tal, greift hinüber zur Greicher-, Goppjer- und Bettmeralp, um im Eggishorn den seilichen Abschluß zu finden. Hinter der Riederalp erreicht die vordem steile Wand in weiten, weichen Wellen den «Grat», den eleganten Ausläufer des Bettmer- und Eggishorns – ein den ganzen Tag der Sonne zugekehrtes, wegen der Höhenlage ungemein schneesicheres Skigebiet. Vom «Grat» geht der Blick über das Blau des Talraumes hinüber zum Simplonmassiv, dann zur Mischabel- und Weißhorngruppe und zwischendrin zum Matterhorn. Dieser einzigartigen Fernsicht steht das Nahpanorama in keiner Hinsicht nach. Zu Füßen des Grates dehnt sich der von der Jungfrau herniederströmende Große Aletschglatscher, an dessen Knie der Märjelsee liegt, stehen die alten Arven des vom Naturschutzbund gehegten Aletschwaldes, führt der Weg hinüber zu der durch Tyndall berühmt gewordenen Belalp. Bis heute war die Riederalp eine Sommeralp. Alpenclubisten und tüchtige Berggänger, aber auch die Einsamkeit liebende Touristen suchten die von der Familie Cathrein im Stile der leider immer seltener werdenden guten Berghotels geführten Gasthäuser auf. Der Financier Ernest Cassel baute auf Riederfurka eine Villa im englischen Landhausstil, in welcher Winston Churchill während zweier Sommer Erholung und Anregung suchte. Die Khediven von Ägypten, bekannte französische und englische Schriftsteller, Botaniker und Geologen waren die Vorkriegsgäste. Sie scheuten den zwei- bis dreistündigen Marsch oder Maultierritt von Mörel her auf nicht.

Weil die beiden Dörfer Greich und Goppisberg vom Tal nur durch einen Saumweg erreicht werden konnten, hatten ein paar Oberwalliser die glückliche Idee, das für die beiden kleinen Gemeinden unerschwingliche Projekt einer Talverbindung mit einer Touristenseilbahn nach Riederalp zu kombinieren. In recht kurzer Zeit wurde das hierfür nötige Kapital beschafft, was in dem von irdischen Gütern nicht gesegneten Oberwallis etwas heißen will. Mitte Sommer wurde mit dem Bau der 2,9 Kilometer langen Seilbahn von Mörel (760 m) nach der Greicher- und Riederalp (1800 m) begonnen. Die Bahn bedient gleichzeitig die beiden auf halbem Wege liegenden Dörfer. In zehn Minuten wird man in einer komfortablen Kabine den «Mörjerberg» hinaufgeliftet. Da die Seilbahn an jeden Furka-Bahnzug von Brig her Anschluß hat, kann heute die schneesichere Riederalp von Bern aus in knapp zweieinhalb Bahnstunden erreicht werden. Für diesen Winter steht ein kleineres Gasthaus der Cathrein-Hotels den Touristen zur Verfügung. Wenn irgendwo von «maximaler Sonnenscheindauer» gesprochen werden kann, so sicher auf der neu erschlossenen und der Sonne hingegebenen Riederalp.

W. K.



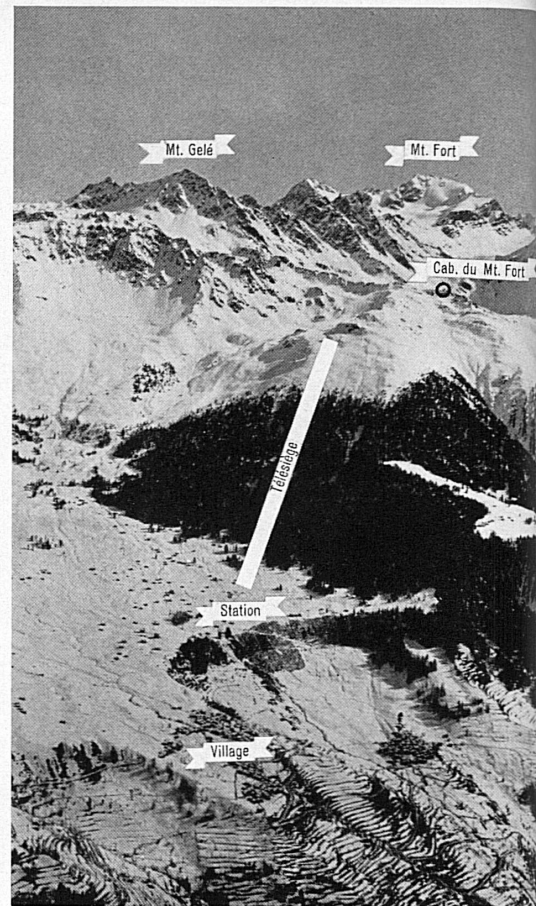
Ci-dessus: Les champs de ski de Verbier.
Oben: Im Skigebiet von Verbier.

UN NOUVEAU TÉLÉSIÈGE A VERBIER

Lorsque paraîtront ces lignes, l'équipement de la coquette station valaisanne aura été complété par le nouveau télésiège de Médran, qui permettra aux skieurs ou aux promeneurs — selon la saison — de gagner rapidement la «Croix des Ruinettes». Hissés de 1520 à 2200 mètres, les skieurs disposeront de nombreuses pistes dont trois sont balisées. Les amateurs de hautes et longues ran-

données gagneront la Cabane Mont-Fort (2454 m.) et la Rosa-Blanche (3340 m.). Le fameux trajet de la Haute-Route sera réduit de deux heures. Les skieurs pourront également descendre sur Sion, dans la vallée du Rhône, après s'être attardés à la contemplation du panorama exceptionnel qui s'étend du Grand-Combin aux Alpes vaudoises, en passant

par le massif du Mont-Blanc et par celui de la Dent-du-Midi. Un restaurant de style plaisant est ouvert à la station terminus des Ruinettes. Le nouveau télésiège comptera 65 sièges couplés et placés non pas latéralement, mais face à la montée ou à la descente; il pourra transporter quatre cents personnes par heure.



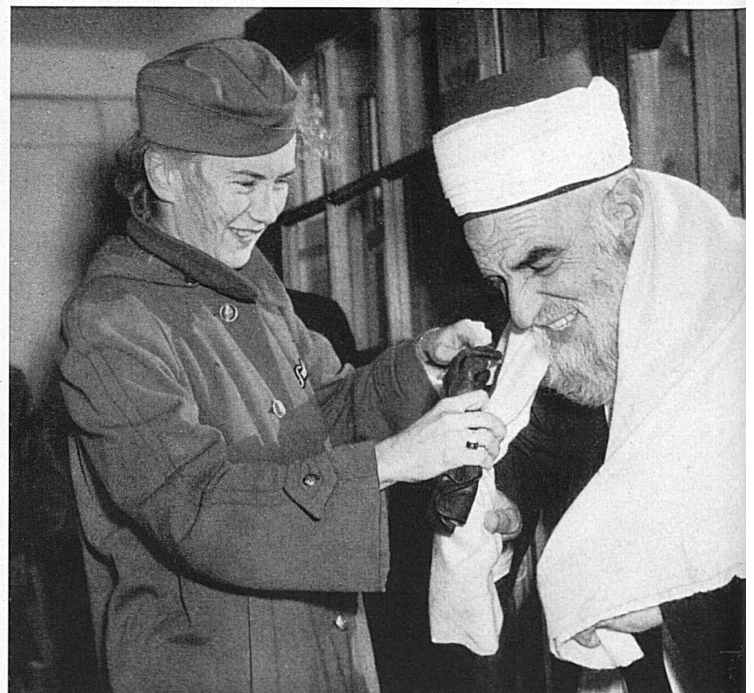
Ci-dessus: Le tracé du nouveau télésiège. Oben: Das Tracé der neuen Sesselbahn.

UN MÉTIER QUI FAIT RÊVER DES MILLIERS DE JEUNES FILLES

Si le travail d'une stewardess est varié, cela revient à dire qu'il exige des aptitudes aussi nombreuses que différentes.



So vielseitig und abwechslungsreich der Beruf einer Stewardess ist, so verschiedenartigste — und nicht geringe! — Anforderungen verlangt er.



POSTAUTOS MIT PERSONEN-ANHÄNGER

Schluß des Textes von Seite 14

gelegenen sechs geschlossenen Ortschaften zählten eine Bevölkerung von rund 10 000 Seelen. Die Landschaft war als Feriengebiet noch wenig und als Tummelplatz der verschiedenen Wintersportarten noch gar nicht bekannt. Sie mußte erst erschlossen werden. Das konnte nur durch großzügige Verbesserung der Verkehrsverhältnisse geschehen. Bereits im ersten Betriebsjahre reisten im 20plätzigen, brummen- und stinkende Gase ausspeihenden Vehikel nahezu 60 000 Fahrgäste. Noch während ganzer zehn Jahre traute sich aber das Auto im Winter zwischen Wildhaus und Gams nicht auf die Straße, die bei einer Länge von nur 9 km einen Höhenunterschied von mehr als 600 m überwindet. Nach einer Straßenkorrektur konnte im Jahre 1928 der durchgehende motorisierte Jahresbetrieb aufgenommen werden. Mittlerweile war besonders der Wintersportverkehr stark angewachsen. Bis 1939 steigerte sich die Zahl der Postreisenden um das Dreifache, kletterte dann geradezu sprunghaft in die Höhe und überschritt letztes Jahr die halbe Million. Die landschaftliche Schönheit, die wohlthuende Ruhe in frischer Höhenluft, die dem Sporte wohlgesinnten Schneeverhältnisse und ganz sicher auch die gastronomischen Qualitäten und Quantitäten haben das obere Toggenburg bekannt und besuchenswert gemacht. Bei der stark saisonbedingten Reisefrequenz wurde das Beförderungproblem immer schwieriger. Noch bei Kriegsbeginn hatten sieben Wagen

zu 30 Plätzen genügt. Die kriegsbedingten Fahrplaneinschränkungen und das gebotene sparsame Haushalten mit Brennstoff und Bereifung, mit der Wirkung verminderten Wageneinsatzes, drängten die Reisenden immer näher zusammen, sowohl zeitlich als bildlich. Um die Schwierigkeiten zu meistern, setzte die Post auf die Jahreswende 1943/44 zwei Großraumwagen mit je einem Personenanhänger ein. Damit konnten über 100 Reisende befördert werden.

Die formschönen, kraftstrotzenden und bequem eingerichteten Zugwagen fanden begeisterte Aufnahme. Die ersten Anhänger, die auf Vollgummirädern laufen mußten und bei denen die Sitze längs den Wagenseitenwänden angeordnet waren, wurden allerdings von jenen Fahrgästen, die bereits eine Reise darin hinter sich hatten, freundlich gemieden.

Heute stehen acht Großraum-Zugwagen zu 32 Sitz- und 23 Stehplätzen zur Verfügung. Sie sind bequem und wärschaft eingerichtet und mit zwei Vorder- und einer Mitteltüre versehen, die vom Wagenführersitz aus bedient werden können. Die Fahrzeuge werden von 6 Zylinder-Dieselmotoren angetrieben, die über 40 PS entwickeln und über eine Bremskraft von 130 PS verfügen. Die 51 km/h ermöglichen es ihnen, ihrer Aufgabe, rasch und sicher ihre kostbare Last davonzutragen, gerecht zu werden, ohne durch die übereilige Welt zu rasen. Die fünf Personenanhänger weisen je 35 Sitz-

plätze auf, die nun quer zum Fahrzeug angeordnet sind und das Reisen in der Fahrrichtung gestatten. Sie bieten dazu mindestens 20 Stehplätze, so daß heute in einem Anhängerzug 110, wenn nötig bis 130 Personen befördert werden können. Selbstredend fahren die Anhänger längst auf Luftreifen, und das Reisen ist darin so angenehm und sicher wie im Zugwagen. Eine Pneusicherung mit Lichtsignalen verständigt den Wagenführer, wenn sich ein Reifen während der Fahrt als nicht mehr luftdicht erweisen sollte. Eine moderne Dachlüftung sorgt für die nötige Frischluftzufuhr. Das Doppelgefahr ist im Obertoggenburg schon recht heimisch geworden. Sowohl für die Talschäftler als auch für den starken Besucherstrom hat es erfreuliche Vorteile gebracht. Es kürzt auch die unliebsamen Wartezeiten beim Einsteigen wesentlich ab, ist betriebswirtschaftlich rationell und bewahrt vor Überraschungen bei unvorhergesehenen Großfrequenzen. Gerade auf Reisedrecken mit Saisonverkehr, wie ihn das Toggenburg aufweist, mußte früher das technische Fahrpersonal oft auf Pikett gestellt bleiben, während nun ein für den betreffenden Kurs nicht vorgesehener Anhänger ohne große Umtriebe beigelegt und nötigenfalls sogar ohne Begleitmann auf die Strecke geschickt werden kann. Das sollte aber Reisegesellschaften, ob groß oder klein, nicht davon abhalten, sich zur Reise rechtzeitig voranzumelden. ...s

UN MÉTIER QUI FAIT RÊVER DES MILLIERS DE JEUNES FILLES

Le développement extraordinaire de l'aviation commerciale, les distances toujours plus grandes parcourues par les avions et le désir des compagnies d'offrir à leurs passagers un véritable confort, ont fait naître le métier d'hôtesse de l'air.

En Europe, la Swissair fut l'une des premières compagnies à engager des stewardess. Rapidement, ce nouveau métier féminin attira à lui un grand nombre de jeunes femmes. Il

fallut faire un tri, procéder à des examens afin de sélectionner les candidates. On organisa des cours spéciaux destinés à former les futures hôtesses de l'air, à leur apprendre leur métier, à leur en faire connaître les difficultés, mais aussi les joies et les satisfactions.

Dans quelques jours, la Swissair organisera un nouveau cours. Nous avons demandé à l'une des futures hôtesses comment elle concevait sa tâche.

«Le rôle de la stewardess», nous a-t-elle dit, «n'est pas simplement de servir des repas aux passagers, mais de s'occuper aussi de leur bien-être. Elle doit, en un mot, être la maîtresse de maison et veiller à ce que les passagers, qui sont ses hôtes, ne manquent de rien. Les voyageurs jugent souvent la compagnie d'après le service et l'attitude des stewardess. Aussi devons-nous tout faire pour ne pas donner prise à la critique.» Vi

100 JAHRE GEMEINDE AROSA

Schluß des Textes von Seite 11

den Gemeindebodens ausmachen, vorzüglich zur Sömmerung des Viehs. Aber sie gehören zum überwiegenden Teil der Stadt Chur und werden von dieser bewirtschaftet.

Die Entdeckung Arosas als geeigneter Ferienort fällt in den zweiten Teil des letzten Jahrhunderts. Schweizerische Naturforscher und Alpenfreunde beklagten sich noch in den Jahren 1834-36, daß es in Arosa keine Unterkunft gäbe. In den Sechziger Jahren wurden zwei winzige Gasthöfe betrieben, die wenigstens einige Fremdenbetten besaßen. Die erste richtige Fremdenpension wurde im Jahre 1877 eingerichtet; 1878 und 1879 folgten ihr zwei weitere. 1880 entstand das erste eigentliche Hotel (Seehof). Arosas landschaftliche Schönheiten wurden allmählich bekannt.

Gleichzeitig kam die Höhenbehandlung der Tuberkulose auf, und 1888 wurde das erste Sanatorium erbaut. Damit war der Weg für eine rasche Entwicklung frei. Die Umstellung vom Bergbauerndorf zum Kurort, bald auch zum Wintersportplatz ersten Ranges, brachte natürlich manche Probleme und neue Ge-

meindeaufgaben. 1884 schlossen sich die Gastwirte daher zu einem Kurverein zusammen; er wurde im Laufe der Zeit ein äußerst wichtiges Organ, das die erwähnte Umstellung schrittweise vorbereitete und vollziehen half und den neuen Bedürfnissen Rechnung trug. Es seien hier nur einige wichtige Daten genannt, die gleichzeitig den Aufschwung von Arosa kennzeichnen: 1885 Einführung des Telegraphs; 1890 Eröffnung der Poststraße Langwies-Arosa und damit durchgehende Verbindung von und nach Chur; 1891 Erstellung einer Eisbahn und Einsetzen des Wintersports; 1895 erste Telefonverbindung; 1897 Bau des Elektrizitätswerks und damit Einrichtung der Stromversorgung für ganz Arosa; 1904 Gründung einer ständigen Kurmusik; 1914 Vollendung der Chur-Arosa-Bahn; 1933 Gründung einer literarischen Gesellschaft; 1938 Erstellung der Skiliftanlagen Tschuggen, Carmenna und Weißhorn; 1945 Bau des Skilifts auf den Hörnligrat (im Sommer als Sesselbahn betrieben). - Die knappen Zahlen geben natürlich nur eine schwache Vorstellung von

der großen Arbeit, die geleistet worden ist. Wenn Arosa heute über ein 100 km langes Netz von Spazierwegen verfügt, wenn gut markierte Paßwege in die benachbarten Täler führen, wenn die Gemeinde 5000 Fremde beherbergen kann, wenn das sportliche und gesellschaftliche Leben blüht und sich Handel und Gewerbe entfalten konnten, so ist dies einerseits ein Verdienst des Kurvereins, andererseits aber auch zahlreicher weiterer Gesellschaften mit verschiedenen Zwecken, die im Laufe der Zeit gegründet wurden und sich für die Entwicklung Arosas einsetzten, schließlich der rührigen Gemeindevertreter, die sich anzupassen vermochten und die Zeichen der Zeit verstanden.

Arosa ist dem ursprünglichen reinen Bergbauerndorf «entwachsen». Seine Mission besteht heute darin, den Menschen von nah und fern Erholung und Genesung zu bieten. Daß ihm dies weiterhin gelingen möge, sei der Wunsch für das nun beginnende zweite Jahrhundert des Bestehens der Gemeinde.

H. G.