

Winter = Hiver = Inverno : 1905-1906

Autor(en): **Kasser, Hans**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **29 (1956)**

Heft 1

PDF erstellt am: **19.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-779518>

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.

J'ai heurté le bout de mes bottines contre le mur pour en faire tomber la neige, rendu son salut au portier en tablier vert pomme.

Au haut de l'escalier, ma matinée finissait. – J'aime le soleil, et ici, on en est inondé. Quand je pense que l'hiver dernier, nous avons fait près de mille kilomètres pour n'être pas sûrs d'en trouver.

Le soleil était levé depuis un bon bout de temps, ce matin, quand j'ai croisé les traîneaux des hôtels qui descendaient à la gare chercher des clients nouveaux. L'alpe avait déjà cessé de rougeoyer et du petit chemin que je suivais, on pouvait voir danser, comme épinglé sur le blanc de l'horizon, un étrange ballet fait de petits points noirs que la netteté de l'air rendait singulièrement précis. C'était un essaim de skieurs, gens tôt levés et quotidiennement promis à cette qualité supérieure d'ivresse que procure la pesanteur pour peu que vous lui livriez votre destinée sur deux bouts d'hickory.

Cela n'est pas pour moi qui pratique depuis toujours un fervent et actif abstentionnisme sportif. Et puis, j'ai l'âge de mes artères. M'en voudrait-on de sacrifier à un dangereux esprit de compétition mon goût inné de la contemplation? – Alors je regarde, sans envie aucune. Mon bonheur de «vacancier» hivernal n'est pas ailleurs.

C'est ce qui explique que ma mémoire visuelle m'ait permis de dérouler devant vous le panorama de ma première matinée dans la neige.

Arrivé à hauteur de la patinoire, j'ai suivi de l'œil l'euclidienne géométrie d'une arabesque inspirée par une musique de Waldteufel à des patins sorciers. Une «hivernante», comme tant d'autres, en guidait les aciers. A croire le gardien de la patinoire – et pourquoi ne le croirait-on pas? – celle-ci abandonne chaque année aux miasmes tropicaux son coin d'Afrique natale pour venir passer un mois plein à la station. Bel exemple de fidélité, mais aussi, goût pour ce qui ne s'émousse pas, c'est-à-dire l'intérêt d'un séjour tonique dans un climat idéal.

Plus loin, c'est un lugeur que j'ai vu. La piste aboutit à la sortie du village. L'homme, coiffé du traditionnel bonnet à pompon, avait le nez rouge et l'air heureux. Pour éprouver à mon tour la sensation du vent qui fouette le visage aux descentes, j'ai presque été tenté de l'imiter au moment où il remontait dans le funiculaire, mais l'affiche jaune du «Palace» m'a distrait. Entre autres occasions de bien faire, elle indiquait: «Samedi dès 21 heures, au salon rose, un groupe de mannequins venu spécialement de Paris présentera les dernières créations de la mode de printemps.» – Voilà pour les dames.

Mais au fait, serait-ce que la mode de Paris passe par ici avant d'être présentée à Rome? Le contraire étonnerait, en effet, puisque ce haut-lieu des joies hivernales figure sur les cartes de tourisme au titre de carrefour international.

Nanti de cette connaissance nouvelle, j'ai poussé la porte par où l'on pénètre dans l'antichambre du monde vu d'en haut: la station de départ du télésiège.

C'est ici le lieu où l'on signe yeux fermés le contrat-type avec l'air pur. Il n'y a pas à hésiter, le carnet de tickets donne droit à autant de couvertures de laine que de parcours.

Et c'est ainsi que j'ai vu se faire et se défaire au gré des coulissements le long du câble porteur la géographie de ce monde unique. Quelle beauté! Quelle grandeur!

Des traces fulgurantes, faites là, sous vos yeux, à l'instant même, en strient le relief: le ski, encore le ski, dont les itinéraires empruntent à une nature majestueusement endormie ses paysages et son climat. Et les points noirs, aperçus tout à l'heure, devenus maintenant des bolides bigarrés, jouent avec la neige comme des dauphins avec l'eau. Même désinvolture, égale aisance.

O le poudroisement des cristaux au soleil! – Nous verrons les courses de skieurs attelés en nous promenant cet après-midi. Notre parcours de demain nous conduit aux alentours du tremplin olympique. Nous assisterons, en passant, au concours de saut. C'est à ne pas manquer.

Autre chose encore? Le curling? Si j'en ai vu faire? Bien sûr. Les Anglais que j'ai regardés doivent y être encore.

Le programme de la soirée mentionnait: intermède dansant après le dîner. Enfin, nous allions rencontrer des amis. Au bar...

Et dire que demain, tout recommence, pour notre plus grande joie!

Les premiers indicateurs officiels des Chemins de fer fédéraux ont paru à la fin de l'automne 1905. Rien de plus amusant que de comparer les horaires qu'ils contenaient avec ceux présentés de nos jours. Les wagons-restaurants n'étaient attachés qu'aux convois formés de voitures de 1^{re} et 2^e classe. Les trains passant à Göschenen, sur la ligne du Gothard, aux environs de midi s'y arrêtaient pour permettre aux voyageurs de prendre leur lunch au Buffet de la gare. Ces premiers indicateurs réservaient une large part à la publicité, mais les annonces faites par les stations d'hiver étaient encore en minorité. Beaucoup de ski-clubs ont été fondés à cette époque. La luge était alors le sport à la mode et c'est ainsi que le 18 janvier 1906 s'est disputée à Arosa la coupe réservée aux dames.

WINTER HIVER INVERNO

1905

1906



Gli orari ufficiali delle Ferrovie federali svizzere fecero la loro prima apparizione nell'autunno inoltrato dell'anno di grazia 1905. Un confronto fra le tavole orarie di allora e quelle odierne può indurre a non pochi piacevoli richiami. A quei tempi le vetture ristorante non erano aperte che ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe. Sulla linea del Gottardo, i treni che giungevano a Göschenen verso il mezzogiorno, facevano la loro brava sosta, per permettere ai viaggiatori di desinare al ristorante della stazione. Folte pagine dedicate alle inserzioni chiudevano quei primi orari ufficiali, ma la pubblicità per i centri turistici invernali ancora vi scarseggiava. Ciò sebbene ovunque allora già si fondassero clubs sciistici e la slitta fosse sport di gran moda. Per quest'ultima ragione avvenne che il 18 gennaio 1906 ad Arosa ebbero luogo brillanti gare per la «challenge» femminile di slitta.

You may be surprised to know that the official time table of the Swiss Federal Railways has been in existence only since the fall of 1905. Today a look at these first editions is sure to bring on a few laughs. Only first and second class trains were equipped with dining cars. In Göschenen on the Gothard line trains made lunch-time stops to enable travellers to get a meal in the station restaurant. The last pages of the time table were filled with advertisements, only a few of which were for winter resorts. At that time skiing clubs were springing up all over Switzerland, and sleigh riding was all the rage. In Arosa a ladies' sleigh riding competition was held on January 18, 1906, for a rotating prize.

Auf Oktober 1905 ist das erste Kursbuch der Schweizerischen Bundesbahnen mit den Fahrplänen sämtlicher Bahnlinien, Schiff- und Postwagenkurse des Landes und seinen internationalen Verbindungen erschienen. Ihm folgte schon am 1. November eine zweite, bis Anfang Mai 1906 gültige Ausgabe. Wer, um ein Beispiel zu nennen, damals durch den Gotthard nach Lugano reiste, hatte ab Basel oder Zürich täglich sechs Schnellzüge zur Wahl. Heute sind es ihrer 17, die im selben Zeitraum über die gleiche Strecke südwärts rollen. Hatte jemand vor 50 Jahren um 8.20 Zürich verlassen, so traf er 15.10 in Mailand ein, das er jetzt ein Viertel vor 11 Uhr erreicht, wenn er 6.15 in der Limmatstadt abfährt. Mit einer Geschwindigkeit von 40 Kilometern in der Stunde pusteten früher die schweren, dampfbetriebenen Schnellzüge die Kehren von Wassen hinan, mit 75 eroberten sie heute mit dem elektrischen Strom den Berg.

Immerhin, um die Jahrhundertwende waren die Zeiten vorbei, die Mark Twain 1878 noch zum Spott auf unsere Bahnen reizten. «Sie legen pro Stunde drei Meilen» (d. h. 4,57 km) und stellenweise noch darüber zurück...», hatte der Amerikaner, dessen 70. Geburtstag am 30. November 1905 gefeiert wurde, anlässlich seiner ersten Schweizer Reise geschrieben.

Romantik des Dampffrosses: In Luzern sind die Maschinen der alten Gotthardbahn – die seit 1909 verstaatlicht und seit 1922 vollständig elektrifiziert ist – ausgerüstet worden. In Erstfeld, Göschenen und Bellinzona faßten die Dampflokomotiven Wasser, die Kohle reichte jeweils bis Chiasso. Speisewagen gab es früher bloß in Zügen erster und zweiter Klasse, schweizerische seit 1903: wahre Salons auf Rädern, in denen der Prunk der Gründerjahre seinen Abglanz gefunden hatte.

Die Samstagszüge des 30. Dezember 1905 hatten viel Volk nach Göschenen gebracht. Andermatt stand im Zeichen des «Skirennens am Gotthard». Abends meldete die Presse: «Seit geschlagenen 24 Stunden schneit es hier oben, wo ein Skipaar vor zehn Minuten seine Geleise gezogen, ist keine Spur mehr zu erkennen. Die zuerst Abgelassenen waren mit der Mühsal des Bahnens arg im Nachteil.» Im großen Dauerlauf amte Major Iselin aus Glarus, der schweizerische Skipionier, als Schiedsrichter und als Preisrichter im Sprunglauf Thorleif Björnstad, ein norwegischer klangvoller Name.

Andermatt, im Sommer durch eine Pferdepost mit Göschenen verbunden, wurde von jener Bahnstation aus im Winter mit dem Pferdeschlitten in einer Stunde Fahrt erreicht. Die Schöllenenbahn, die dieselbe Strecke heute in 15 Minuten durchmißt, fährt erst seit 1912. In Göschenen, am Nordportal des Gotthardtunnels, hatten die Mitagszüge einen längeren Halt, um allen Fahrgästen nach dem Süden Gelegenheit zu geben, den Lunch im Bahnhofbuffet einzunehmen. Dasselbst wirtete in der vom Vater übernommenen Gaststätte der Schriftsteller Ernst Zahn, dem Menschen und Berge Stoff zu leidenschaftlichen, vielgelesenen Novellen gaben. Zahn hatte als Kind den Durchstich des Gotthard miterlebt. Jetzt, im Januar 1906, sprachen die Zeitungen von neuen Alpendurchbrüchen. So brachte der fünfte Tag des neuen Jahres das 85. Bulletin über den Stand der Arbeiten im Simplon: «Die Legung der endgültigen Geleise, inbegriffen die zweite Beschotterungsanlage, ist auf der Nordseite vom Portal bis zu Kilometer 10,140 beendet...» Am 30. berichtete die «Neue Zürcher Zeitung» bereits von der ersten Fahrt waadtländischer Journalisten durch den Tunnel. Spaltenlange Kontroversen beschäftigten sich im Jänner mit den Fragen einer Ostalpenbahn; am 14. hatte der Ausschuß des Initiativkomitees für den Berner-Alpen-Durchstich die Trassevarianten durch Lötschberg und Wildstrubel besprochen. Bereits lagen Gutachten über den elektrischen Betrieb vor. Die Gotthardbahn aber bewarb sich in jenen Tagen um die sämtlichen Wasserkräfte von Andermatt bis Amsteg.

Januar 1906: Noch herrschten im Anhang selbst des ersten winterlichen Kursbuches die Anzeigen von Ferienorten am Léman und am Luganersee neben Annoncen der Hotels in Städten vor; dazwischen erschienen vereinzelte Appelle des Wintersports in Ankündigungen der Berghotellerie. Skiklubs wurden gegründet, man blickte auch damals besorgt zum Himmel, erwartete manchenorts Schnee, und in Arosa wurde am 18. des Monats um den Wanderbecher für Damen geschlittelt.

Hans Kasser



Gluringen (Wallis) 527
Gnosca (Ticino) 954
Görlitz (Schlesien) 412
Göschenen [Casinotta]
(Uri)

nach

Luzern } 176

Chiasso } 226

Zürich } 226

Chiasso } 226

nach

Brig (Sommer) 527

Hospenthal 786a

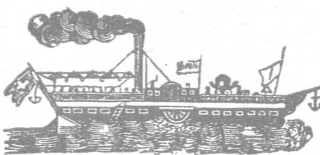
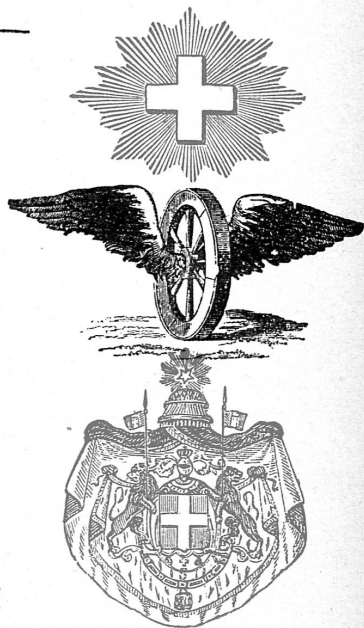
Ilanz (Sommer) 929

Göslikon (Aargau) 763

Götzis (Vorarlberg) 475

Goldach (St. Gallen)

nach



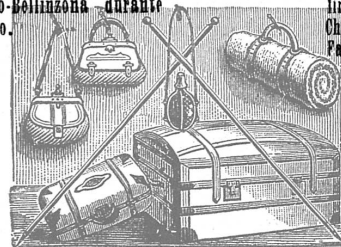
Während des Aufenthaltes der Schnellzüge Nr. 105 u. 107 in Göschenen wird im Restaurationssaal eine Table d'hôte serviert; die Kondukteure sind angewiesen, Anmeldungen für die Table d'hôte im Zug entgegenzunehmen.

Durante la fermata del treno diretto Nr. 124 a Bellinzona si servirà nella sala del ristorante una colazione. Ai conduttori è ingiunto di ricevere nel treno gli annunci per la colazione.



La visita doganale sia del bagaglio a mano che del bagaglio registrato vien effettuata nell'interno dei treni 126 e 128 fra Chiasso-Bellinzona durante il percorso.

Die zollamtliche Revision sowohl des Handgepäcks als des eingeschriebenen Gepäcks findet bei Zug 103 zwischen Chiasso-Mailand während der Fahrt im Zuge selbst statt.



1905

1906