

[Aktualitäten]

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **38 (1965)**

Heft 11

PDF erstellt am: **12.07.2024**

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.



Bald wird der Winter wiederum seine besonderen Anforderungen an unsere Bahnbetriebe stellen, und die Eisenbahncoups werden zu wohligwarmen fahrenden Stuben durch eine verschneite Bergwelt. Photo Annoni

Bientôt l'exploitation de nos chemins de fer va faire face aux lourdes exigences de l'hiver. Mais les voyageurs ne s'en apercevront guère dans les wagons confortables qui les emmènent vers les montagnes enneigées.

Presto l'inverno farà nuovamente sentire le sue esigenze specifiche nei confronti delle ferrovie svizzere. Gli scompartimenti delle carrozze ferroviarie torneranno ad essere caldi e comodi locali viaggianti attraverso l'innevato mondo delle montagne.

Soon winter will once again make its heavy demands on our rail systems, and the snug train compartments will be like cosy drawing-rooms rolling through an enchanted world of snow-covered mountains.

SKIINSTRUKTION ALS AUFTAKT ZUM BERGWINTER

Sollen wir es Skiseminar nennen, wenn die Instruktoren der schweizerischen Skischulen jeweils zum Auftakt der winterlichen Hochsaison an einem erstklassigen Skisportort zusammenkommen, um in gemeinsamem Instruktionkurs ihre skitechnische und skipädagogische Fertigkeit gewissermassen in letztem Schliff neu aufzupolieren, bevor sie dann also ausgerüstet an ihre wintersportlichen Wirkungsstätten zurückkehren? Auf alle Fälle hat sich diese Skischulung als eine nützliche und erfolgreiche Institution erwiesen, und auch für die «Laienskifahrer», die sich als Übungsgruppe während dieser Tage den Skilehrern zur Verfügung stellen, schaut aus diesem Unternehmen Ergiebiges heraus. Diesmal ist es die einzigartige Walliser Skisportregion von Crans-sur-Sierre und Montana-Vermales, die vom 4. bis 18. Dezember den «Seminaristen» Gastfreundschaft und Aktionsgelände offeriert.

VERBESSERTE PANNENHILFE

In Zürich besteht seit kurzem eine Pannenhilfe-Zentrale, die auf Grund einer Vereinbarung zwischen dem Touring-Club und dem Automobil-Club der Schweiz entstanden ist. Sie ist ein begrüssenswertes Ergebnis der Bestrebungen unserer Automobil-Clubs, den in Panne geratenen Automobilisten so rationell und so schnell wie möglich zu Hilfe zu kommen. Es ist dies, nach Lausanne und Lugano, die dritte derartige Einrichtung des TCS in der Schweiz. Von der Zentrale in Zürich aus können durch Funk die zwölf TCS-Patrouilleure der Ost- und Zentralschweiz sofort erreicht werden, und so kann der von einer Panne betroffene Automobilfahrer, wenn er die Telefonnummer 051 54 54 54 angerufen hat, in kürzester Frist von einem TCS-Patrouilleur oder aber von einem dem Touringhilfenetz angeschlossenen Garagisten Hilfe erhalten.

In Engelberg soll – so wünschen es die Gemeindebehörden – ein generelles Fahrverbot den Verkehr von Autos und Motorrädern im Dorfkern ausmerzen; lediglich der Zubringerdienst wird noch erlaubt sein. Damit und mit dem generellen Parkverbot im Dorfzentrum wird dem ständig zunehmenden Fussgängerverkehr im Geschäftszentrum ein grosser und notwendig gewordener Dienst erwiesen. Die Voraussetzungen für diese Massnahme schafft die neue Umfahungsstrasse, die eben der Vollendung entgegengeht. Der Kurort Vitznau am Vierwaldstättersee, der bekanntlich nur mit Schiff oder auf der Strasse erreichbar ist, konnte bisher mit Auto anfahrenen Passagieren der Vitznau–Rigi-Bahn an der Talstation keinen tauglichen Parkplatz anbieten. Um diesen Mangel zu beheben, hat die Vitznau–Rigi-Bahn mit erheblichem Kostenaufwand am östlichen Ausgang des Kurortes einen Parkplatz für 74 Personenwagen und sechs Cars angelegt. Für den Ausbau und die Unterführung des Skiweges von Salastrains-Oberalpina nach St. Moritz Bad haben die Stimmbürger der Oberengadiner Kur- und Sportmetropole kürzlich den erforderlichen Kredit bewilligt. Mit einer modernen Tunnelkonstruktion soll damit die Engadiner Talstrasse Silvaplana–St. Moritz Dorf gekreuzt werden.

OLTEN ERWEITERT SEINE KUNSTEISBAHN

Bereits genügt die seit einiger Zeit bestehende Kunsteisbahn in Olten den Ansprüchen der verschiedenen Vereine, die am Werk finanziell beteiligt sind, nicht mehr. Die Kunsteisbahngesellschaft Olten sah sich darum veranlasst, die Anlage um ein zweites Eisfeld zu erweitern. Dieses neue Eisfeld ist 45 m lang und 15 m breit und erforderte einen Kostenaufwand von 170 000 Fr. Mitte November soll es, so hofft man, dem Betrieb über-

geben werden. Damit werden sich nun die Benützungs- und Platzwünsche der beteiligten Vereine weitgehend erfüllen lassen. Und Olten ist wiederum auch um eine touristisch auswertbare Attraktion reicher.

DAS WILD – GEFAHR FÜR DEN MOTORISIERTEN FAHRER

Wie verhält sich das Wild auf der Strasse? Wo lauert die Gefahr für Tier und Automobilist? Welches sind die Zeiten erhöhter Gefahr? Genügen die Warntafeln am Strassenrand, die das Tier ja nicht lesen kann? Wie kann die Gefahr eines Zusammenstosses vermindert werden? Wie hat sich der Motorfahrzeugführer zu verhalten, wenn Wild in den Scheinwerferkegel gerät? Über alle diese und noch weitere Fragen zu diesem Thema gibt ein Merkblatt Auskunft, das der Allgemeine Schweizerische Jagdschutzverein zuhanden der motorisierten Strassenbenützer soeben herausgegeben hat. Aber auch darauf weist dieses Merkblatt hin, dass ein dem Motorfahrzeug zum Opfer gefallenes Wild ins Auto zu verpacken und mitzunehmen eine strafbare Handlung ist und dass für allfälligen Schaden am Auto niemand haftet.

MONTE-CENERI-STRASSE VIERSPURIG

Vor einem Jahre wurde, in Erwartung des Baues der Autobahn zwischen Lugano und Bellinzona, mit dem Ausbau der Strasse über den Monte Ceneri begonnen. Ein Zwölfmillionenwerk wurde damit in Angriff genommen. Nun präsentiert sich die Strasse in der Gesamtlänge von 7,5 km in ihrer vollendeten Modernisierung. Sie ist, ausser in den Kurven, 15 m breit und weist jetzt vier Spuren auf, wobei die zwei äusseren dem Schwerverkehr dienen. Der Tessin- und Italienfahrer wird von dieser Verbesserung mit Befriedigung Notiz nehmen.

ENGELBERG VOR 150 JAHREN

ZUR ENGELBERGER GEDENKFEIER AM 21. NOVEMBER

Europa war vom Kriege überzogen, und Napoleons Wille herrschte, denn seine Heere waren allmächtig. Die Brandnacht von Moskau im Jahre 1812 änderte das alles mit einem Schlag. Die Macht Napoleons war gebrochen, und individualistische Gelüste machten sich bemerkbar. Dazu kam, dass die Truppen der gegen Napoleon verbündeten Grossmächte die von Napoleon respektierte Neutralität der Schweiz verletzten. Die Siegermächte, vor allem Österreich und Preussen, waren konservativ. Die Zeit der Restauration setzte ein. Sie hatte zum Ziele, die früheren Zustände wieder herzustellen, soweit es für die Sieger zweckmässig war. In der Schweiz setzten die Diskussionen um eine neue Gestalt des Bundes ein.

Nidwalden schickte sich nun an, Engelberg fest in den Kanton einzugliedern, wogegen sich Engelberg sträubte. Es muss sich ein unbeschreibliches Hin und Her abgespielt haben. Die Engelberger wollten bei irgendeinem Kanton unterkommen, aber sie hatten keine Lust, sich von Nidwalden unterjochen zu lassen. Hatte man sich an einem Tag geeinigt, warf am nächsten Tag ein rabiater Reaktionär alles wieder über den Haufen. Karl Stadler, seit 1805 Abt in Engelberg, sah das alles mit Sorge. Das Kloster, dessen kulturelle Arbeit durch die turbulenten Zeiten ohnehin stark gehemmt worden war, wollte endlich geordnete Zustände sehen, damit seine Insassen wieder ihrem kirchlichen Leben und den wichtigen Arbeiten nachgehen konnten.

Zu allem übrigen war der erste Talamann, Josef Eugen Müller, bei den Engelbergern nicht besonders beliebt. Vermutlich nicht ohne Grund fühlte er sich verpflichtet, die ausser Rand und Band geratenen Engelberger scharf an die Kandare zu nehmen.

Trotz allen Versuchen, mit den Nidwaldnern ins reine zu kommen, gab es immer wieder turbulente, ausserordentliche Tal- und Landgemeinden, bei denen dieser oder jener aus diesem oder jenem Grunde auszog. Man war bitter verfeindet, und es darf wohl mit Recht angenommen werden, dass alles schliesslich zu keinem guten Ende gekommen wäre, hätten nicht

zwei Faktoren eine ausschlaggebende Rolle gespielt. Der erste war die Weisheit und Intelligenz des bedeutenden Abtes Karl Stadler, der hinter den Kulissen seine diplomatischen Fähigkeiten spielen liess und mit dem Talamann Hand in Hand arbeitete, ohne dass die Talleute viel davon merkten. Der zweite Faktor war Napoleon. Er kehrte nämlich am 11. März 1815 aus Elba, wohin ihn die Verbündeten verbannt hatten, zurück.

Die Angst beflügelte den eilenden Schritt! Die Eidgenossen, die sich nach Napoleons Sturz sofort gegen ihn gewandt hatten, bekamen Angst vor der Rache des Korsen, und aus den uneinigen Eidgenossen wurde wieder ein Volk von Brüdern. Schon vor 150 Jahren war es leichter, sich gegen etwas zu einigen, als einmütig für ein Ziel einzutreten.

Die Engelberger, denen inzwischen so bang vor ihrer Freiheit geworden war, dass sie einen Fühler ausstrecken liessen, ob das Kloster sie vielleicht wieder als Untertanen aufnehmen würde (was Abt Stadler klugerweise ablehnte), fanden nun endlich einen Stuhl, auf den sie sich setzen durften. Sie kamen 1815 zu Obwalden, und dort blieben sie.

Die Erfahrungen dieser jungen Freiheit mögen einiges dazu beigetragen haben, dass die Engelberger noch heute politisch sehr konservativ sind. Sie haben die Kehrseite der Medaille «Fortschritt und Revolution» zur Genüge kennengelernt. Ihre Versuche, sich mit Nidwalden zu vereinigen, waren eine bittere Lehre. Robert Durrer sagt in einem seiner Berichte über diese Vorkommnisse: «In Nidwalden entwickelte sich die Tragikomödie immer mehr zum ersten Drama politischen Irrsinn.»

Im November 1815 war alles zwischen Tal und Kloster Engelberg einerseits und Obwalden andererseits geregelt. Gemeinnützige Werke wurden vom Kloster und Tal gemeinsam ausgeführt und bezahlt. Auch über die verschiedenen Freiplätze in der Klosterschule konnte Abt Stadler eine Einigung herbeiführen. Siebzehn Jahre, nachdem die Freiheitsakte von Engelberg verfasst worden war, hatte sich alles in ruhigere Geleise geschoben.

FELICITAS VON REZNICK

Aus Felicitas von Reznick: «Das Buch von Engelberg», erschienen in der Reihe der «Schweizer Heimatbücher», Verlag Paul Haupt, Bern 1964.