

Home news

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **The Swiss observer : the journal of the Federation of Swiss Societies in the UK**

Band (Jahr): - **(1927)**

Heft 327

PDF erstellt am: **26.09.2024**

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>

The Swiss Observer

Telephone: CLERKENWELL 9595

Published every Friday at 23, LEONARD STREET, LONDON, E.C.2.

Telegrams: FREPRINCO, LONDON.

VOL. 7—No. 327

LONDON, DECEMBER 31, 1927.

PRICE 3d.

PREPAID SUBSCRIPTION RATES

UNITED KINGDOM AND COLONIES	3 Months (13 issues, post free)	3/6
	6 Months (26 issues, post free)	6/6
	12 Months (52 issues, post free)	12/—
SWITZERLAND	3 Months (13 issues, post free)	Frs. 7.50
	6 Months (26 issues, post free)	14.—
	12 Months (52 issues, post free)	28.—

(Swiss subscriptions may be paid into Postcheck-Konto Basel V 5718).

1928

We desire to express to all our readers our heartiest good wishes for their continued and increased happiness and prosperity during the coming year.

HOME NEWS

While refusing to recognise—or issue the necessary authorisation for—a permanent Soviet bureau, the Federal Council has signified its consent to allow a recognised Russian journalist to reside in Geneva for the purpose of reporting the proceedings of the League of Nations and other international conferences.

It was stated in the National Council that the existing chess export monopoly will be terminated on July 1st next.

A suggestion to instal a passenger lift in the Palais Fédérale at Berne has been rejected by the Federal Council on account of technical difficulties and the high cost.

The plan submitted by the Geneva architect Flegenheimer, in conjunction with the Paris architect Nenot, has been chosen out of the nine prize-winning projects to form the design, subject to certain modifications, for the new League of Nations building, the cost of which is said to be from £600,000 to £900,000.

An initiative demand to abolish the Landsgemeinde in the canton Uri is being prepared by members of the two political parties. It is asserted that a good many of the electors find it impossible to travel every year to Altdorf for the purpose of attending the Landsgemeinde, quite apart from the heavy expense and loss of time imposed upon those who manage to put in an appearance. A system of local voting as prevalent in the majority of the cantons is suggested. The first Landsgemeinde mentioned in history as having taken place at Altdorf dates back to the year 1257.

The Zurich Municipal Council has voted Frs. 255,000 for the purpose of acquiring the Uetliberg hotel and its grounds, which are to be converted into an open-air school and holiday colony.

The Persian Government has approached the Federal Finance Ministry with a request to submit the names of qualified candidates to direct and take charge of the affairs of the Persian State Bank.

The Grisons branch of the Swiss Officers' Society has requested the central committee of the latter to address a memorandum to the President of both the States and National Councils in order to express the surprise and disappointment created throughout the Swiss Army at Parliament having omitted to honour officially the memory of Col. von Sprecher, recently deceased.

A railway postal van caught fire at Horgen and was completely burned out with its contents, the damage amounting to about Frs. 40,000.

When the fire brigade of Oberterzen, near Wallenstadt, was called to a fire which a passer-by had noticed early last Saturday morning, they found the occupants of a small farmhouse already asphyxiated by the smoke; they were Frau Sophie Gubser, a widow, age 42 years, and her three children, all under ten.

Jacques Rutty, a former National and States Councillor, died in Geneva at the age of 78; he was a well-known and widely respected personality in the political life of his canton, and had lived in retirement since 1921.

Dr. Luigi Colombi died in Bellinzona at the age of 77. He was in former years one of the pillars and leaders of Liberalism in the canton Ticino, and, though blind and paralysed, for many years continued to take a keen interest in the political activities of his Party.

EXTRACTS FROM SWISS PAPERS.

Die erste Luftseilbahn der Schweiz.—Luftseilbahnen sind bisher in unsern Lande der Bergbahnen unbekannt gewesen. In Deutschland und Oesterreich bestehen ihrer schon eine ganz ansehnliche Zahl. Die bekanntesten davon sind die Zugspitzenbahn und diejenige auf den Pfänder. Diese Luftseilbahnen sind eigentlich erst nach dem Kriege in grösserem Umfange gebaut worden auf Grund der Erfahrungen, die an den Hochgebirgsfronten während der langen Kriegsjahre gemacht wurden. In schwankender Kabine überwindet der Reisende mühelos die grössten Höhenunterschiede. Die Fahrt erscheint so sicher wie im Wagen der Strassenbahn. Keinen Augenblick denkt man auch nur daran, Schwindelgefühlen zu erliegen, obschon man eigentlich 60 und 70 Meter über dem Boden dahinschwebt, getragen von zwei mächtigen Stahlseilen, die in weiten Spannungen von wenigen hohen, eisernen Gittermasten gestützt werden.

Der Kurort Engelberg kann sich rühmen, die erste Luftseilbahn in der Schweiz erbaut zu haben und zu besitzen. Sie verbindet durch eine Fahrt von 10 Minuten die 1300 Meter hoch gelegene Gerschialp—bequem in 10 Minuten von Engelberg aus mit einer Drahtseilbahn erreichbar—mit dem Hochplateau von Trübsee. Dort steht auf 1800 Meter Höhe das Hotel Trübsee inmitten des Hochgebirgswinters, der auch dann noch anhält, wenn tief im Tale unten der Föhn den Schnee weggeschmolzen hat. Die Luftseilbahn erschliesst dem Winterkurort Engelberg eine Hochgebirgslandschaft von 1800-2000 Meter Höhe und bringt den Wintersportler mühelos in eine Höhe, die derjenigen von St. Moritz entspricht. Prachtige Skigelände sind auf dieser Höhe das Entzücken des Sportgestalteten, Touren nach dem Titlis und hinüber zum Jochpass werden dem Skifahrer im Winter und dem Hochgebirgsfreund im Sommer durch die neue Schwäbebahn bedeutend erleichtert. War doch der Abstieg von Trübsee hinunter nach Gerschialp immer ein nicht gar sonders beliebtes Teilstück der Jochpasswanderung. Die Initiative zum Plan der Luftseilbahn und die kraftvolle Durchführung von Projekt und Bau knüpft sich an die Namen Hess und Cattani, Namen, die in Engelberg längst guten Klang haben. Die energievollere Förderung des Baues, dem mannigfaltige Schwierigkeiten von Natur und Mensch entgegengestellt wurden, verdankt Engelberg Herrn Kantonsingenieur Oberst Seiler in Sarnen, dem Bauleiter des Werkes.

Die 2235 Meter lange Bahn überwindet einen Höhenunterschied von 531,5 Metern. Zu dieser Leistung braucht sie genau 9 Minuten. Die Fahrgeschwindigkeit der Kabine beträgt demnach 4 Meter in der Sekunde, in der Stunde also etwas mehr als 20 Km., eine Geschwindigkeit, die vom langsamsten Güterzug noch überstiegen wird. Und doch ist ein solch gemächliches Tempo bei einer Luftseilbahn der Betriebssicherheit wegen angezeigt. Zur Fahrt begibt man sich in das schmucke aus Eisenbeton erbaute Bahnhofgebäude und steigt in die Kabine. Diese bietet Platz für 15 Personen und den Führer. Sie hängt mittels eines Laufwerkes an den zwei Tragseilen aus Stahldraht auf, von denen jedes einen Durchmesser von 44 Millimetern besitzt. Ueber diese Kabel rollen die Räder des Laufwerkes. An diesem enden auf seinen beiden Stirnseiten je ein Paar Zugseile, 21 Millimeter dicke Drahtseile, welche die Kabine fortbewegen. Sie führen über die in der Bergstation aufgestellten und elektrisch bewegten Antriebsseilen zum andern Wagen, wo sie wieder befestigt sind. Jedes der vier Zug- wie der vier Tragseile ist aus einem Stück. Ein Tragseil wiegt 27 Tonnen. Man mag sich selbst ausmalen, welche Leistung es war, vier solch schwerer Seile von Stansstad bis auf 1800 M. u. M. zu transportieren. Die Eisenbahn konnte hiebei nicht benützt werden.

Sollte einmal eines der zwei parallel angeordneten Tragseile reissen, so hält das andere immer noch und die automatisch stillgestellte Kabine kann unmöglich umstürzen. Uebrigens hat jedes der Seile fünffache Sicherheit, d. h. es kann fünfmal mehr als das Gewicht der maximal belasteten Kabine tragen. Die Tragseile sind auf vier mächtigen Gittermasten aufgelegt, von denen der höchste 52 Meter misst. Bei der Fahrt schwebt die Kabine bis zu 70 Meter über dem Boden. Sollte irgendetwas passieren, z. B. ein Zugseil reissen, so sorgen ingeniös ausgedachte Bremsvorrichtungen, die das Tragseil fest unklammern, dafür, dass die Kabine sofort zum Stehen kommt. Gleichzeitig wird automatisch der Betriebsstrom ausgeschaltet. Ausserdem steht während der ganzen Fahrt die Kabine telephonisch mit dem auf der Bergstation angelegten Führerstand in Verbindung. Als Leitung für den Telephonstrom werden die isolierten Zugseile benützt. Sollte dennoch einmal die Kabine längere

ANNIVERSARIES OF SWISS EVENTS.

Dec. 31st, 1813.—Geneva regains her independence once more. The Austrians, under General Buba, enter Geneva. This occurrence is an occasion for festivities annually. In three different parts of the town 101 guns are fired, and special services are held in most Churches.

Zeit über dem Abgrund festgehalten bleiben, so sind auch dann die Insassen nicht hilflos. Denn es befindet sich eine Vorrichtung an Bord, mit Hilfe derer die Reisenden zum Erdboden hinabgelassen oder besser hinabgeseilt werden können. In der Talstation hängen an den Trag- und Zugseilen mächtige Gewichte aus Betonklötzen, die dafür sorgen, die Seile immer straff angespannt bleiben.

Die ganze Bahnanlage wurde gestützt auf die Vorschriften des eidgen. Eisenbahndepartements durch die Firma Adolf Bleichert u. Cie. in Leipzig projektiert. Am 5. August 1926 wurde die Bauausführung den Firmen Bleichert u. Cie. in Leipzig und Robert Aebi u. Cie. in Zürich übergeben. Der maschinelle Teil, die Eisenkonstruktion und die Kabinen wurden von der Firma Bleichert u. Cie. übernommen, die den Grossteil der Eisenkonstruktion durch Bell u. Cie. in Kriens und die elektrischen Anlagen durch die Maschinenfabrik Oerlikon ausführen liess. Die Hoch- und Tiefbauarbeiten und die Transporte wurden von Robert Aebi u. Cie. in vollem Umfange der Bauunternehmung Hermann Hess in Engelberg übertragen.

Engelberg war in eine weisse Schneedecke gehüllt, als in Extrazügen der Stansstad-Engelbergbahn die 100 Gäste im reichbellagten Bahnhof ankamen, begrüsst von der schmuckuniformierten Musik, Böllerschüssen und einem heimelige Volkslieder singenden Mädchen-Chor. Durch den tiefen knirschenden Schnee begab man sich, verfolgt von neugierigen Blicken im farbigen Sportsdress warm eingehüllter Skigirls, nach der Drahtseilbahn und fuhr hinauf zur Gerschialp und zum Trübsee, wo im Hotel Trübsee ein Imbiss nicht unwillkommen war. Unter liebenswürdiger Führung wurden die technischen Anlagen der Bahn besichtigt und als der Nebel wich, die majestätische Pracht des winterlichen Hochgebirges bewundert. 60 Zentimeter hoch war die Schneedecke. Sie ächzte unter den Tritten bei einer Temperatur von minus 19 Grad. Und doch war es in der Sonne so schön warm, dass man ohne Mantel spazieren gehen konnte.

Nur allzu rasch musste man wieder hinunter ins Tal, wo im "Regina Hotel Titlis" das offizielle Bankett stattfand. Hr. Alfred Cattani, der Initiator und kräftige Förderer der Luftseilbahn, begrüsst die grosse Gesellschaft, unter der wir die Landmänner der beiden Unterwalden nennen, den Gemeinderat Engelbergs, den Vertreter der Bundesbahnen, Herrn Thiessing, Chef des Publizitätsdienstes, den Vertreter des Eisenbahndepartements, Herrn Ingenieur Hübler, Herrn Minister Junod, Direktor der Verkehrszentrale, Herrn von Holten, von der deutschen Gesandtschaft in Bern, Herrn Ministerialrat Wetzler von der Reichsbahndirektion München, den Pionier der Luftseilbahnen, Herrn Haeseli, Präsident des Schweiz. Hotelvereins, und viele andere mehr, darunter Vertreter der am Bau beteiligten Firmen, Ingenieure, Direktoren von Reise- und Verkehrsbüros, die Spitzen der Engelberger und Luzerner Hotellerie und endlich die Männer von der Feder. In zahlreichen Reden wurde der hohen Freude Ausdruck gegeben, dass das grosse Werk so wohl gelungen ist, mit dem der Kurort Engelberg sich nicht nur eine neue Attraktion geschaffen hat, sondern auch zum Pionier für die Schweiz auf dem Gebiete der Luftseilbahnen geworden ist.

Mögen die Hoffnungen, die Engelbergs Verkehrskreise und Hotellerie auf die neue Bahn setzen, sich recht bald erfüllen. Das prächtige Weihnachtswetter, das mit dem Tage der Bahneröffnung eingesetzt hat, berechtigt zu den schönsten Erwartungen.

National-Zeitung.

Eine Bittschrift aus dem Jura.—Dem Bundesrat und den eidg. Räten ist soeben eine Bittschrift aus dem Jura zugegangen, die die Aufmerksamkeit auf die "Hinfanzsetzung der eidgenössischen Befugnisse auf dem Gebiete der Strategie, der Eisenbahnen und des Strassenwesens im alten Bistum Basel" zu lenken versucht. Die Schrift spricht von Enttäuschungen und Befürchtungen der jurassischen Bevölkerung, einmal unter Hinweis auf die neue Felddienstordnung, aus der die jurassische Bevölkerung entnehmen müsse, dass das Landesherren ihren Schutz nicht mehr in Betracht ziehe. Statt dass man an den Ausbau des jurassischen Eisenbahn- und Strassennetzes herangetreten sei, habe man die Ost-