



Organ des
Vereins Zukunft Muotathal

Im Brennpunkt

Franz Föhn: «Das Muotatal liegt mir sehr am Herzen»!

Exklusiv für unsere Zirkleserinnen und Zirkleser: Dem neu gewählten Muotathaler Gemeindepräsidenten auf den Zahn gefühlt. | Remy Föhn

Anlässlich der diesjährigen Gemeinderatswahlen haben die Stimmbürger von Muotathal Franz Föhn (Jahrgang 1958, Wirt und Vollblutmusiker) glanzvoll zum Gemeindepräsidenten gewählt. Herzliche Gratulation. Die Redaktion des «Muotathaler Zirks» richtete ein paar Fragen an den neu gewählten Gemeindepräsidenten.

Redaktion: Was bewog dich vor zwei Jahren als Gemeinderat in die Politik einzusteigen?

Franz Föhn: Die Parteien suchten Leute für den Gemeinderat. Da mir das Muotatal sehr am Herzen liegt, habe ich zugesagt. Mit 50 Jahren sollte man noch einmal etwas Neues wagen und nie zu alt sein, um auch etwas Neues dazuzulernen. Denn wer rastet, der rostet.

Jetzt, zwei Jahre später, bist du bereits amtierender Gemeindepräsident. Wie ist dieser schnelle Aufstieg zu erklären?

Unser langjähriger Gemeindepräsident Ernst Betschart hatte auf 2008 seinen



Franz Föhn, Gemeindepräsident, Wirt und Musiker.

Rücktritt angekündigt und die SVP wollte erstmals einen Gemeindepräsident in ihren Reihen haben.

Hättest du als SVP-Gemeindepräsident auch kandidiert, wenn die CVP Muotathal einen geeigneten Kandidaten portiert hätte?

Die CVP stellte auch einen geeigneten Kandidaten für das Präsidium. Die Parteien konnten sich aber vor den Wahlen einigen und somit einen «Wahlkampf» um das Präsidium vermeiden.

Eine Gemeinde hat viele Aufgaben wahrzunehmen. Wo setzt du als Gemeindepräsident die Prioritäten?

Den Standort Muotathal wirtschaftlich, verkehrstechnisch und touristisch fördern. Aber trotz Fortschritt soll das Traditionelle und Kulturelle erhalten bleiben.

Das Muotathal ist immer wieder Naturgefahren ausgesetzt (Lawinen, Steinschlag, Überschwemmungen etc.). Siehst du vor- dringliche Massnahmen, welche die nötige Sicherheit der Bevölkerung gewährleisten?

Einerseits das Ersetzen der Kirchenbrücke und andererseits sich für die sichere Tunnelvariante «Horäränk» stark zu machen. Laufend werden neue Lawinenverbauungen projektiert und realisiert.

Du bist Delegierter des Gemeinderats im Projekt «Regionaler Naturpark». Unter welchen Bedingungen befürwortest du einen Naturpark?

Das Projekt wird und «darf» keine neuen Schutzverordnungen mit sich bringen. Speziell für unsere Landwirtschaft und Gewerbetreibenden sehe ich hier eine zusätzliche Chance, die Absatzmöglichkeiten mit dem Naturpark-Label zu verbessern und so ihre Zukunft zu sichern. Man muss nur wollen!

Die Gemeinde Illgau hat diesen Frühling eine Zukunftskonferenz durchgeführt. Wäre eine solche Konferenz für unsere Gemeinde nicht auch eine gute Möglichkeit, sich mit der zukünftigen Gestaltung des Tals auseinanderzusetzen?

Dies wäre sicher auch für unsere Gemeinde eine wegweisende und gute Sache. So könnten die Bürger ihre Wünsche oder Anregungen loswerden und die Gemeindebehörde könnte ihre Arbeit konkretisieren. Die Bürger müssten aber schon Interesse zeigen, aktiv werden und natürlich mitarbeiten.

Wie stellst du dich zum «Horäränkunnel» oder der Alternative, dem Strassenausbau?

Für eine sichere und zukunftsorientierte Lösung gibt es nur die Tunnel-Variante. In der Alternative müsste das Radroutenkonzept auch ihren Platz haben und den Ausbau bis zum Grund und Schlattli vornehmen, sonst ist es für mich keine ideale und gute Lösung. Auch würde mit der Variante «Strassenausbau» den Einwohnern von

Illgau und Muotathal und den ins Muotathal reisenden Touristen sehr viel Toleranz und Geduld abverlangt.

Bitte folgende Fragen nur mit Ja oder Nein beantworten!

- Prugelbus? Ja
- Fernwärme? Ja
- Jungentreff im Tal? Nein (die Gemeinde ist am Jungentreff in Illgau finanziell beteiligt)
- Finanzielle Beteiligung der Gemeinde am «Horäränkunnel»? Die Frage stellt sich z.Z. nicht
- Finanzielle Beteiligung der Gemeinde an der Stoosbahn? Die Frage stellt sich z.Z. nicht
- Neubau der Kirchenbrücke? Ja
- Wirtschaftsförderung? Ja (im finanziellen Rahmen)
- Integrationskurse für Ausländer? Nein
- Fahrverbot auf Waldstrassen? Nein

Welche Schritte kann die Gemeinde unternehmen, um im Muotathal vermehrt Gewerbe- und Tourismusbetriebe anzusiedeln und somit Arbeitsplätze zu schaffen?

Indem man Gewerbezone schafft. Meiner Meinung nach wäre es für das Muotathal sogar nötig, dass man Investoren/Geschäftsleute finden würde, die in eine «Fünfsterne-Anlage» mit dem nötigen Wellness- und Sport-Komfort investiert, eventuell sogar mit einem Badebereich innen und aussen. Von einer solchen Anlage würde nicht nur der Tourismus, sondern die ganze Region profitieren, was eine echte Bereicherung und Aufwertung darstellen würde. Man denke da z.B. an unsere Partnergemeinde Ofterschwang.

Neben dem Amt als Gemeindepräsidenten führst du das Restaurant Alpenrösli und bist nebenbei noch Musiker. In welchen Formationen bist du engagiert und welche Musikinstrumente beherrschst du?

Momentan bei der Country- und Rockband Dusty Boots. In der Ländlerrmusik spiele ich mit verschiedenen Musikanten zusammen, einfach soweit die Zeit es erlaubt. Zu den Instrumenten (Akkordeon/Piano/Raschel) nur Folgendes: Wenn ich in absehbarer Zeit nicht «meh übä», dann werden die Instrumente bald mich beherrschen.

Welches sind deine grössten musikalischen Erfolge und welches deine beliebtesten Eigenkompositionen? Auf wie vielen Tonträgern bist du mittlerweile zu hören?

Musikalische Erfolge: Die sind ganz klar in der Volksmusik mit dem Trio «Bruno Inderbitzin» gewesen. Mit dieser Formation hatte ich über 15 Fernsehauftritte und etliche Tonträger gemacht. Auch international haben wir mit dem «Gäggäli Gälbä Velo» die Farben der Schweiz vertreten. Das waren schon tolle Erfahrungen, die ich da machen durfte. Auch mit dem Akkordeonduo «Schmidig-Föhn» durfte ich viele

erfolgreiche Auftritte erleben und zweimal im Fernsehen auftreten. Mit der Formation «Dusty Boots» erlebe ich momentan ein so genanntes «Hoch». Wir sind sehr gefragt und viel in der ganzen Schweiz unterwegs.

Beliebteste Komposition: «Schön gmüetlich» ist ein Polka von mir, den ich meinem Vater zum 70. Geburtstag gewidmet habe. Ein gemütliches melancholisches Stück, eben ganz zugeschnitten auf meinen Vater.

Tonträger: Mit allen Formationen auf zirka 20 Tonträger. Zum Teil halt nur ein bis zwei Stücke.

Geschätzte Muotathalerinnen und Muotathaler: Ich möchte mich an dieser Stelle bei all denjenigen, die mir die Stimme zur Wahl als Gemeindepräsident gegeben haben, recht herzlich bedanken. Ich freue mich, dass ich diese Aufgabe ausführen darf und hoffe natürlich auch auf das Verständnis aller Bürgerinnen und Bürger von Muotathal. (Es ist ja noch kein Gelehrter aus dem Himmel gefallen). Ich hoffe, dass sich die jungen Bürger vermehrt mit der Politik befassen und ihre Meinungen an den Abstimmungen auch vertreten.

Ich wünsche allen einen schönen Sommer und erholsame Ferien, damit wir den Herbst farbenfroh in Angriff nehmen können – unter dem Motto: «think global and drink lokal».

Franz Föhn



Zur Person

Name: Franz Föhn
Geboren: 1. August 1958
Beruf: Wirt, Musiker
Partei: SVP
Jahre im GR: 2 Jahre
Hobbys: Musik und Sport

Pragelbus in Sicht

Ein lang gehegter Wunsch touristischer Kreise geht mit der Inbetriebnahme des Pragelbusses in Erfüllung. Das Unmöglich-Geglaubte wird wahr; wenn auch nur für eine Pilotphase.

| Peter Betschart

Die Pragelstrasse – eine unendliche Geschichte

Fast hundert Jahre lang hatten Glarner und Schwyzer für eine Strasse gekämpft – meist gegengleich – und als sie dann 1974 eröffnet werden konnte, legte die Glarner Behörde einige Jahre später, 1978, den Bann über den Wochenendverkehr: Ab Richisau bis zur Kantongrenze gilt seit diesem Zeitpunkt samstags und sonntags ein Fahrverbot für motorisierten Verkehr.

Das Regio Plus Projekt bringt frischen Wind

Nun ist Wind in die Sache gekommen und die Glarner Behörde hat wider Erwarten die Ausnahmegewilligung für einen durchgehenden Busbetrieb erteilt. Schon bisher fuhr die Postauto AG im Sommer fünf Mal pro Tag von Glarus nach Richisau, Endstation. Im Rahmen des Regio Plus Projektes «Üses Muotital» wurde nun eine Projektstudie in Auftrag gegeben, welche Machbarkeit, Chancen und Möglichkeiten eines Pragelbusses abzuklären hatte. Mobilität und Besucherlenkung bilden den Hintergrund des Projekts, denn das Gebiet und die Strasse sind nur begrenzt durch Individualverkehr belastbar. Die Fahrbahn ist über weite Teile nur rund drei Meter breit und die Steigung auf der Muotathaler Seite abschnittsweise um die 15%. An schönen Wochenenden wird die Strecke von 500 bis 600 Autos frequentiert; Spitzenwert sind allerdings 1350 Fahrzeuge!

Auf Antrag der Initiantengruppe wurde vom Gemeinderat Muotathal ein Betrag von Fr. 60'000.– für den Versuchsbetrieb ins Budget aufgenommen und die Muotathaler Bevölkerung stimmte dem am 14. Februar 2008 auch überzeugt zu. Wie sieht nun aber das Konzept im Detail aus?

Das Konzept

Entlang der 18.8 Kilometer langen Strecke, kommen 12 fixe Haltestellen zu stehen, wo der Linienbus Passagiere auf- oder abladen wird. Diese Haltestellen bedienen Bergheimen und Alpwirtschaften oder sind Ausgangspunkte für Wanderungen. Der Bus startet auf unserer Seite im Stalden, Haltestelle Hölloch, und auf der Glarner Seite ist Richisau die Endhaltestelle. Es wird mit ei-



«Ds Räsuls Walter und Christian» warten bereits im unteren Roggenloch auf den Pragelbus.

ner reinen Fahrzeit von drei Viertelstunden gerechnet, was einer Reisezeit von gut 50 Minuten entspricht. Eingesetzt werden können 14-er Kleinbusse, sofern nicht eine Ausnahmegewilligung für grössere Fahrzeuge erteilt oder das jetzige Verbot geändert wird.

Voraussetzung für einen Streckenbetrieb ist jedoch die Konzessionserteilung durch das Bundesamt für Verkehr in Bern. Eine mündliche Zusage ist vorhanden und da keine Einsprachen eingegangen sind, wird bis zur Veröffentlichung dieses Artikels sicher auch die Bewilligung vorliegen. Konzessionsnehmer ist die Auto AG Schwyz, welche am Wochenende die Linie auch betreibt. Von Montag bis Freitag wird die Pragelgarage Muotathal im Auftrag der AAGS als Betreiberin auftreten.

Der Fahrplan

Der Fahrplan sieht morgens und nachmittags je zwei Kurse vor. Abfahrten an der Haltestelle Hölloch in Muotathal um 07.42 und 09.42 Uhr, 14.42 und 16.42 Uhr. In Richisau um 08.55 und 10.51 Uhr, 15.51 und 17.51 Uhr. Die Abfahrtszeiten an den einzelnen Haltestellen sind daselbst, auf der Homepage der Gemeinde Muotathal und im Verkehrsbüro in Erfahrung zu bringen. Am Wochenende und an Feiertagen fährt jeweils ein Extrabus von Muotathal zur Passhöhe: Abfahrt Hölloch um 12.42 Uhr. Die Fahrplanzeiten sind gut gewählt und gewähren Anschluss an die beiden abnehmenden Linien. Theoretisch kann ein Besucher morgens um 06.09 Uhr in Zürich den Zug besteigen und sitzt zwei Stunden später beim Kaffee auf der Passhöhe des Pragel. Nicht schlecht oder?

Die Versuchsperiode läuft vom 1. August bis 14. September 2008. Abklärungen bei ähnlichen Buslinien und der Postauto AG ergaben, dass in diesem Zeitraum frappant mehr Fahrgäste, sprich Wanderer, solche Kurse benutzen. Von Seiten des lokalen Tourismus hätte man eine längere Versuchsphase und das Ausschöpfen des gesprochenen Budgetpostens befürwortet.

Entscheidend wird nun sein, dass die neue Linie auch bekannt gemacht und entsprechend benützt wird. Auch wir Muotathaler sind herzlich eingeladen und (auf)gefordert.

Damit ist auch gleich etwas Weiteres gesagt: Die Betriebsaufwendungen der Linie sind mit dem Fahrzeug und dem Fahrer noch nicht gedeckt. Auch Marketing und Werbung, Verwaltung, Aufsicht und Kontrolle kosten. Zudem müssen die Fahrzeuge über die gleichen technischen Hilfsmittel verfügen, wie ein anderer Linienbus; d.h. auch an die Betriebsleitzentrale der AAGS angeschlossen sein. Mit den Fahrtkosten von Fr. 9.– für die Strecke Hölloch - Pragelpass oder Fr. 13.80 vom Hölloch bis Richisau können diese Kosten sicher nicht abgedeckt werden.

Touristische und Anwohnerkreise hoffen jetzt natürlich, dass der Busbetrieb für einige Jahre erprobt werden kann, damit sich das Angebot auch herumspricht. Es ist sinnvoll, den öffentlichen Verkehr zu fördern und gleichzeitig schliesst der Bus eine geografische Lücke auf der Landkarte, die doch einiges an Naturschönheit zu bieten hat. Die Tür steht offen für touristische Angebote in Zusammenhang mit dem Pragelbus. Herzlichen Dank an die Initianten und auch an die Gemeinde Muotathal.

«Zuerst dienen – dann verdienen»!

■ «Muotaschtei» für Georges Schelbert sen.

Für die unternehmerische Leistung der Schelbert AG, das zukunftsweisende Streben ihres Patrons Georges Schelbert und insbesondere für die gelungene und auf Nachhaltigkeit sowohl für die Mitarbeiter, Unternehmung und Umwelt zielende Verbindung zwischen Ökologie und Ökonomie, wurde Georges Schelbert mit dem «Muotaschtei» ausgezeichnet. Nachstehend die gekürzte Fassung der Laudatio für Georges Schelbert sen.

| Walter Gwerder

Die Anfänge

Einen offiziellen Gründungsakt für die heute zu ehrende Schelbert AG fehlt. Bevor sich Vater Josef Schelbert dem späteren Kerngeschäft des Tief- und Strassenbaus zuwandte, war er mit drei Pferden als Holzakkordant tätig. Nachdem anfangs September 1958 ein starkes Gewitter über dem Wasserberg niederging und das Hürithal stark verwüstete, erhielt er den ersten öffentlichen Auftrag. Es wurde ihm das Los ins «Jacken» zur Schuttabräumung zugesprochen.

Im selben Winter erhielt er den zweiten öffentlichen Auftrag. Es handelte sich dabei um die Steinvorlage an der Muota vom Klostersteg aufwärts. Das Material für die Steinvorlage wurde vom unteren Bisisthal herbeigeschafft. Ob dem Haus in «Baschwisuls Bärgli» wurde eine Steinmütze gesprengt. Von da wurden die grossen Steine zuerst mit dem Pferd, später mit dem Landrover und mittels Steinschlitten ins Tal hinausgezogen. Beim Bau der Wasserversorgung Muotathal 1960 erhielt Vater Schelbert den dritten öffentlichen Auftrag. Er bekam das Los Schwarzenbach - Schönenboden zugesprochen. So machte sich Vater Schelbert mit drei Arbeitern ohne Vierachser, Löffelbagger oder Menzi-Muck, jedoch mit Schaufel, Pickel und Garetten und mit dem Willen, diesen Auftrag bestmöglichst auszuführen, auf ins Bisisthal.

Als Folge dieser öffentlichen Aufträge gründete er sein Tiefbauunternehmen. Dies nicht zuletzt auch im Hinblick auf den sich abzeichnenden wirtschaftlichen Aufschwung im Tal und in der Region. Vater Schelbert erblickte darin die Chance, sich mit weniger gefährlicher Arbeit als die des Holzens, ein Auskommen zu sichern. Er hat gut getan daran.



Georges Schelbert sen., der umsichtige Patron der Schelbert AG.

Der Generationenwechsel

Einen grossen Rückschlag erlitt das Unternehmen 1978. Durch einen Unfall verlor der Firmengründer, Vater Schelbert, ein Auge. Dieser Unfall war gleichbedeutend mit der Einläutung eines Generationenwechsels. Der dazumal 28-jährige Georges Schelbert sah sich damals mit der grossen Bürde der Verantwortung für das inzwischen stattliche Unternehmen konfrontiert. Die Ölkrise war damals noch präsent und der unerschütterliche Glaube an den technologischen Fortschritt in der westlichen Welt erstmals so richtig auf dem Prüfstein. Georges besuchte zahlreiche Kurse in Unternehmensführung und Strategie. Er bildete sich weiter und beschäftigte sich in der Freizeit viel mit entsprechender Literatur. Ist es blosser Zufall, dass er die ihn prägendsten Weiterbildungskurse mit dem ebenfalls schon durch unseren Verein geehrten Paul von Rickenbach in dieser Zeit besuchte? Jedenfalls pflegen die beiden noch heute die damals erlernten Führungs- und Unternehmensgrundsätze. Georges war jedoch keineswegs allein auf die Theorie ausgerichtet, sondern lernte viel auch aus dem Umgang mit Mitarbeitern oder – wie er selber sagt – von seinem engen Vertrauten Franz Schelbert, Hinterer Schachen. Seit dieser keineswegs einfachen Zeit steht bei ihm ein Leitspruch auf seinem Pult, der uns alle zum Nachdenken anregen kann. Der da heisst: «Zuerst dienen – nachher verdienen».

Neuausrichtung

Mit der Übernahme der operativen Geschäftsführung wurde das erfolgreiche

Unternehmen neu ausgerichtet. Die angebotenen Leistungen wurden sukzessiv erweitert. So wurden neu auch Abbau und Rückbau angeboten oder Belagsarbeiten sowohl mit Asphalt als auch mit Beton. Später kamen Hangsicherungen ebenso hinzu wie Lawinenverbauungen und 1996 nach einer über 10-jährigen Planungs-, Bewilligungs- und Einführungsphase die Führung einer Deponie und des Bauschuttrecycling. Daneben übernahm Georges auch Aufgaben für das Gemeinwohl, amte als Gemeindepräsident und im Kantonsrat.

Das Familienunternehmen

Das Sprichwort, wonach hinter jedem erfolgreichen Unternehmer eine starke Frau steht, hat zweifellos auch bei der Schelbert AG, bzw. Georges Schelbert grosse Bedeutung. In sämtlichen Belangen bildete Ehefrau Marlies eine grosse Stütze. Sie prägte viele wichtige Entscheidungen ganz wesentlich mit, stand der Schelbert AG als gute Seele wie auch ihrem Mann immer hilfreich und beratend zur Seite. Es steht ausser Zweifel, dass Ehefrau Marlies die Entwicklung von Georges vom Jungunternehmer zum verantwortungsvollen Patron ebenso mitprägte wie die zahlreichen von grossem Respekt für den Menschen zeugenden Führungsgrundsätze, die Georges im Verlaufe der Jahre verinnerlichte. Viele mag dieses durchaus soziale Gedankengut etwas überraschen. Wir vom Verein Zukunft Muotathal haben uns darüber gefreut, in der doch oft auch rauen Unternehmerwelt auf diese Oasen der Menschlichkeit und des Mitgefühls zu stossen.

Der soziale Arbeitgeber

Auch verdient die Tatsache, dass sich die Familie Schelbert wenn immer möglich bemühte, ein fairer und verlässlicher Arbeitgeber zu sein, unsere grösste Bewunderung. Die unternehmerische Verantwortung wurde und wird in der Schelbert AG nicht nur einfach in Öffentlichkeit und Medien besungen, sondern echt gelebt. Davon zeugen die vielfach ausserordentlich langen Arbeitsverhältnisse und verschiedene Preise, welche die Geschäftsführung der Schelbert AG entgegennehmen durfte. So insbesondere 2006 ein Preis des schwyzerischen Vereins für Sozialpsychiatrie, den die Schelbert AG erhielt, weil sie sich um die Integration von behinderten und kranken Menschen besonders verdient gemacht hatte.

Die Mitarbeiter – das wichtigste Kapital

Wie in jedem nachhaltig erfolgreichen Unternehmen, werden auch in der Schelbert AG die Mitarbeiter als wichtigstes Kapital betrachtet. Weil eine hochprofessionelle Ausführung jeglicher Aufträge immer auch vielseitige Qualitäten der Mitarbeiter voraussetzt, bildet die regelmässige Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter ein vordringliches Anliegen von Verwaltungsrat und Geschäftsleitung der Schelbert AG. Nur damit konnte sichergestellt werden, dass zum ursprünglichen Unternehmensbereich des Tief- und Strassenbau eine wesentliche Erweiterung der Produktpalette wie Hangsicherung, Steinschlag- und Lawinerverbauungen, Bodenverbesserung, Wasserbau, Muldendienst, Rückbau, Deponiemanagement, Abdichtungen und als neuestes Standbein, die Steingewinnung im Selgis, erfolgen konnte.

Ökonomie und Ökologie

Die Offenheit und Entwicklung mag beispielsweise die Zertifizierung ISO 14001 am 9.7.1996 verdeutlichen. Was heute für viele Unternehmen Standard ist, wurde von der Schelbert AG quasi in einer Pionierfunktion angestrebt und verwirklicht. Aber auch in jüngerer Zeit macht die Schelbert AG immer wider Schlagzeilen, welche auf den ersten Blick nicht zu ihr passen mögen: «Baufirma mit grüner Denkfabrik...». Die Schelbert AG leistet sich heute ein dreiköpfiges Umweltgremium, mit dem Ziel, die Belastungen für die Umwelt durch das Unternehmen so gering wie möglich zu halten.

An dieser Stelle zu erwähnen ist sicher auch der Umweltbatzen der Schelbert AG für die Gemeinde Muotathal. Die Idee ist von Georges Schelbert auf dem Hintergrund entstanden, dass Gewinnung Transport sowie die Ablagerung der Materialien für Mitbürger zweifelsohne ein Mehr an Immissionen bedeuten. Aus der Verpflichtung heraus, in den Belangen Umwelt, Soziales und Marktwirtschaft Verbesserung

anzustreben. Der Umweltbatzen von jährlich 7500 Franken ist für Unterstützung von Umwelthanliegen in der Gemeinde Muotathal bestimmt.

Natürlich, die laufend an den Tag gelegte unternehmerische Weitsicht hat sich rückblickend praktisch immer früher oder später in unternehmerischem Erfolg niedergeschlagen. Vielfach jedoch ging diese Weitsicht so weit, dass der unternehmerische Erfolg keineswegs absehbar war und wohl auch mancherorts für Kopfschütteln sorgte. So mutete es doch irgendwie eigenartig an, als das inzwischen grösste regionale Tiefbauunternehmen sich ökologischer Ziele und einer wo immer möglichen umweltfreundlichen Strategie verschrieb. Das damit auch handfeste unternehmerische Ziele erreicht werden sollten, mag immer wieder auch Kritiker auf den Plan gerufen haben. Letztlich aber lebte die Schelbert AG genau vor, dass der beste und nachhaltigste Umweltschutz immer dann gewährleistet ist, wenn er auch wirtschaftlich Sinn macht. Dass die natürlichen Lebensräume auch kommenden Generationen erhalten werden müssen, braucht den verschiedenen Generationen in Töbelers Familienunternehmen und den zumeist sehr leidenschaftlichen Jägern keine Ökofundis zu erklären.

Der vielleicht neueste und der Öffentlichkeit noch nicht bekannte Wurf der Schelbert AG verdeutlicht die Verbindung zwischen Ökonomie und Ökologie einerseits und einer zukunftsgläubigen, ja visionären Grundhaltung andererseits. Die Schelbert AG hat die Initiative ergriffen, für die Gründung der Stiftung ReNatur Innerschwyz. Diese Stiftung bezweckt die Renaturierung von Seenlandschaften und deren Zuflüsse in der Innerschweiz. Ziel ist es die Schaffung und Erhaltung einer natürlichen Vielfalt von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen sowie die aktive Gestaltung des Landschaftsbildes im Sinne einer Rückführung in einen ursprünglichen Zustand.

Würdigung

Bei der Schelbert AG liegen Verwaltungsratspräsidium und oberste Geschäftsleitung in einer Hand. Die Entscheidungswege sind kurz, die Prioritäten im Unternehmen rasch getroffen. Für den Verein Zukunft Muotathal ist es jedoch nicht dieses betriebswirtschaftliche Erfolgsrezept, welches die Schelbert AG als würdigen Preisträger rechtfertigt. In erster Linie ist es neben dem nicht zu übersehenden und notwendigen wirtschaftlichen Erfolg, die doch für diese eher rauhe Branche, fein entwickelte Unternehmenskultur. Besonders herausragend erachten wir auch die gelungene und auf Nachhaltigkeit sowohl für Mitarbeiter, Unternehmen und Umwelt zielende Verbindung zwischen Ökonomie und Ökologie. Als auszeichnungswürdig wird desgleichen auch die starke Gewichtung des Faktors Mensch bei den Mitarbeitern erachtet. Wo noch praktisch jeder jeden kennt werden nicht personelle Schnellschüsse abgefeuert sondern es wird hie und da auch dem einen oder anderen ermöglicht einer Arbeit nachzugehen, wo er andernorts als Sozialfall dem Staat und damit den Steuerzahler überlassen würde. Die Schelbert AG ist unzweifelhaft um das Wohl und die Weiterbildung ihrer Mitarbeiter sehr bemüht und mag wie auch ihre geehrten Vorgängerunternehmen als Beispiel dafür dienen, dass in Muotathal zukunftssträchtiges, innovatives Unternehmertum seinen Platz hat. Die sich bietenden Herausforderungen werden von der Schelbert AG angenommen und deren Chancen aktiv gesucht und mitgestaltet. Der Verein Zukunft Muotathal erachtet die unternehmerischen Leistungen der Schelbert AG, das zukunftsweisende Streben ihres Patrons Georges Schelbert sowie seinen enormen Einsatz als aussergewöhnlich.

Ebenso aussergewöhnlich ist die Umdeutung des auf den ersten Blick widersprüchlich erscheinenden Begriffspaares Ökonomie und Ökologie in eine Gewinnsituation für alle Beteiligten. Der Gedanke sich den ökologischen Herausforderungen zu stellen, statt sie zu bekämpfen tritt bei der Schelbert AG im Vergleich zur übrigen Tiefbaubranche aussergewöhnlich stark zu Tage. Diesen konstruktiven und nachhaltigen Umgang mit Herausforderungen betrachtet der Verein Zukunft Muotathal zusammen mit all den genannten Vorzügen als vorbildlich, nachahmungswert und richtungweisend. Die Ehrung mit unserem Muota-Stein ist somit eine logische Konsequenz. Herzliche Gratulation der Schelbert AG und ihrem Denker und Lenker Georges Schelbert.



Das Familienunternehmen Schelbert AG mit den Mitarbeitern anlässlich eines Firmenjubiläums.

Alois Gwerder («ds Horgräslers Wisel»)

«Dr Horgräsler», wie er im Volksmund auch genannt wird und vielen noch als Buschauffeur bekannt ist, betreibt ein Hobby, das viel Wissen, Geduld, Interesse und ein überdurchschnittlich handwerkliches Geschick verlangt. Er hat in den letzten 52 Jahren nicht nur eine eindruckliche Eisenbahnanlage aufgebaut, sondern sich auch ein enormes Fachwissen angeeignet.

| Walter Imhof

Riesiger technischer, materieller und zeitlicher Aufwand

Ruhig und besonnen steht Alois Gwerder in seinem Reich, einem 3.70 m auf 7.50 m grossen Raum, der kaum Platz zum Stehen lässt, aber zum Staunen und Entdecken einlädt. Was es da zu sehen gibt, ist unwahrscheinlich und kaum zu beschreiben. Da stehen oder fahren 48 Zugsformationen herum. Insgesamt fahren 57 Loks, die durchschnittlich mit etwa 14 Wagen bestückt sind, durch Tunnels, Bahnhöfe, Dörfer, Wiesen und Weiden. Dafür mussten 410 m Schienen verlegt, 42 Weichen eingebaut oder 15 Hauptsignale und 15 Vorsignale verkabelt werden. Zudem kommen 22 Abstellgeleise für ganze Züge, 6 Abstellgeleise für ganz lange Züge und 8 Abstellgeleise für Wagen. Klar, dass so etwas nur auf verschiedenen Ebenen funktionieren kann.



«Ds Horgräslers Wisel» in seinem Hobbyraum im Stalden. Links oben: Nahaufnahme der U-Station «Hinterthal». Rechts unten: Die 1956 gekaufte Lok aus dem damaligen Franz-Karl-Weber-Katalog.



Grandios gebaute Eisenbahnanlage. Oben links: Blick ins Innenleben. Oben rechts: Viel Liebe zum Detail steckt in dieser Dorfanlage.

U-Bahnstation «Hinterthal»

Daneben fährt noch eine Standseilbahn, ein voll funktionsfähiges Wagendepot oder Kräne zum Be- und Entladen von Wagen sind zu bestaunen. Wer sich Zeit nimmt, entdeckt neben vielen Details sogar eine U-Bahnstation «Hinterthal». Wie in der Wirklichkeit, vermeldet bei der Einfahrt eines Zuges in den Bahnhof eine Stimme aus dem Lautsprecher die entsprechenden Informationen zur Zugskomposition oder es können Kirchenglocken geläutet und viele andere Geräusche eingespielt werden.

PC-gesteuert

Seelenruhig sitzt Alois Gwerder vor einem PC, seinem «Schaltpult». Ohne diese technische Hilfe wäre die ganze Anlage wohl kaum mehr zu steuern. Während unzähligen Stunden hat sich Alois die Geheimnisse des Programmierens selber beigebracht. Sämtliche Bewegungen und Aktionen sind gespeichert und können per Mausklick abgerufen werden. Auf dem Bildschirm lassen sich auch die Fahrten der einzelnen Zugskompositionen verfolgen, die Weichenstellungen oder die Signalanlagen überwachen. Im Notfall können die meisten dieser Aktionen aber auch mit Hilfe einer Fernbedienung gesteuert werden.

Mit 15 Jahren erste Lok gekauft

Auf die Frage, wie er zu diesem Hobby gekommen sei meint er, dass eigentlich «Wagners Tönel» (Anton Schelbert, Uhrmacher, 1908 – 1988) schuld sei. Als 15-Jähriger musste er jeweils beim «Wagner» die Haare schneiden lassen. Die Zeit, bis er an der Reihe war, habe er sich jeweils mit dem Durchblättern eines Franz-Karl-Weber-Kataloges vertrieben. Dabei habe ihn das Modell einer Lokomotive dermassen fasziniert, dass er den Katalog immer wieder in die Hand nahm.

Daraufhin habe er so lange gespart, bis er sich die 59 Franken teure Lok kaufen konnte. Er sei dann aber etwas enttäuscht gewesen, als er endlich im Besitz der Lok war. Ihm fehlte nun selbstverständlich ein

Zur Person

Name:	Gwerder
Vorname:	Alois
Verheiratet mit:	Ida Ulrich
Kinder:	4
Adresse:	Stalden 13
Jahrgang:	1941
Beruf:	Pensionär

Gleis und alles drum und dran. So musste selbstverständlich eines nach dem anderen angeschafft werden. Wer staunend vor dieser eindrücklichen Eisenbahnanlage steht, kann nur erahnen, wie viel Zeit, Geld und Geduld von Alois Gwerder da in 52 Jahren investiert wurde.

Ungewöhnliche Eisenbahnanlage

Eisenbahnanlagen zum Spielen sind auf dem Markt in verschiedenen Grössen und unterschiedlicher Qualität zu haben und manch ein Bubentraum konnte mit einer solchen Anlage befriedigt werden. Mit seiner selbst gebauten Anlage hat sich «ds Horgräslers Wisel» seinen grössten Traum selber erfüllt. Er hat mit dieser Anlage ein Werk geschaffen, das im Kanton Schwyz nichts Vergleichbares hat und auch landesweit sind Anlagen dieser Grösse äusserst rar. Solche Eisenbahnanlagen werden in der Regel von Gesellschaften oder mehreren Personen gebaut und betreut.

Alois Gwerder ist auf Voranmeldung bereit und bemüht, seine Eisenbahnanlage Interessierten vorzuführen und zu erklären.

Impressum «Zirk»

Zeitung des Vereins Zukunft Muotathal
www.zukunft-muotathal.ch

Erscheint vierteljährlich

Abonnement/Adressänderungen:
Martin Betschart
Rickenbachstrasse 11
6430 Schwyz
martin05@gmx.ch

Zahlung: Raiffeisenbank Muotathal
PC 60-3767-2
«Verein Zukunft Muotathal»

Abonnementspreis: Jährlich Fr. 20.–

Redaktion: Walter Gwerder, Alois Gwerder, Brigitte Betschart, Peter Betschart, Ueli Betschart, Remy Föhn, Walter Imhof

Layout: Daniel Bürgler

Druck: Bucher Druckmedien AG,
Vitznau

Wer Mitglied des Vereins Zukunft werden möchte, melde sich bei der Redaktionsleitung:
Walter Gwerder, Marktstrasse 57
6436 Muotathal
Tel. 041 830 11 79
E-Mail: walter.gwerder7@bluewin.ch

Kultur im Tal und Illgau

Illgauer Chronik bald erhältlich

■ Geschichte eines Bergdorfes

Das Buch von Konrad Bürgler, Feldli, bietet eine grosse Anzahl Bilder und Informationen über die Geschichte der Gemeinde Illgau. Eintragungen über Kirche und Religion; Schule und Bildung; Kultur, Brauchtum und Sport und noch viele andere Themenkreise. Wussten Sie, dass die Gemeinde im Jahr 1948 370 Einwohner hatte? Haben Sie Interesse an alten Fotos? Auf rund 300 Seiten sind gegen 250 Fotos und um 1600 Ereignisse beschrieben. Sie erfahren

in kurzen Beschreibung viel Wissenswertes und auch Humorvolles über Illgau. Die Chronik ist ab ca. Mitte September 2008 erhältlich.

Ist Ihr Interesse geweckt? Sie können die Illgauer Chronik bestellen bei Konrad Bürgler, Feldli, 6434 Illgau per E-Mail: konrad.buergler@bluewin.ch

Konrad Bürgler

Auszug aus der Illgauer Chronik



Ein zünftiges 1.-August-Feuer wird um Mitte der 1940-er Jahre vorbereitet.

1963, 20. Januar Patrouillenlauf des Geb. Inf. Rgt. 29

Heute findet der Patrouillenlauf des Geb. Inf. Rgt. 29 statt. Gestartet wird im Boden hinter der Schreinerei Heinzer. Die Kategorien laufen dann über den Vorderen Oberberg und dann geht's hinunter nach Rickenbach zum Ziel. Rund 200 Personen sind am Start. (EB/KB)

1963, 27. Januar Neues Schulhaus

Notgedrungen muss die Gemeinde ein neues Schulhaus bauen. Für dieses Vorhaben wählt der Gemeinderat eine Baukommission. Präsident ist Josef Bürgler, 1930, Gässli. (GRP)

1963, 5. April Edi Feldmann ist wieder da

In der Talstation der Seilbahn Illgau-Ried

telefoniert Edi Feldmann: «Ufä fährä!» Gut, ich bediene die Seilbahn und oben ist nur der Rucksack vom Edi in der Kabine. Edi telefoniert wieder: «Rucksack usänäh, ich sälbr laufä liäbär ufä.» (EB)

1963, 28. Juli Addiermaschine für das Gemeindekassieramt

Die Gemeindeversammlung beschliesst den Ankauf einer Addiermaschine im Kostenbetrag von Fr. 800.– (GP)

1963, 28. Oktober Das «Wagenhaus» verschwindet

Heute wird das «Wagenhaus» abgerissen, denn morgen fängt schon die Bohrmaschine ihr Werk an zum Bau der Schulhausbrücke. Es handelt sich dabei um die alte Autogarage und den Holzschopf beim Bettbach. (EB)

1963, 30. Oktober Erstes Flugzeug landet auf Illgau's Boden

Das erste Flugzeug landet auf Illgau's Boden. Es handelt sich dabei um einen Helikopter, der im Tausberg zweimal landet und ein Seil für die neue Stromleitung vom Muotathal ins Hoch-Ybrig transportiert. (EB)

1963, 11. November Friedhofkapelle wird gebaut

In diesen Tagen wird das Friedhofkapellen, auch «Kreuzkapelli» genannt, gebaut. Sieben Steine werden pro Tag an Ort und Stelle gehämmert und hinzu ge-

1938 – Fliegerunglück am Heubrig

Am 27. August jährt sich zum 70. Mal das Fliegerunglück am Heubrig, das sieben Todesopfer forderte und damals unser Tal für kurze Zeit landesweit in den Mittelpunkt des Interesses rückte. Kaplan Alois Gwerder hat dieses Unglück als 13-Jähriger als Augenzeuge erlebt.

| Alois Gwerder, Kaplan, und Walter Gwerder

Am Samstag, 27. August 1938, nachmittags, verunglückte eine Staffel von fünf doppelsitzigen Militärflugzeugen (Doppeldecker Fokker) am Heubrig. Auf dem Flug von Dübendorf nach Lugano gerieten sie über unserem Gebiet in dichten Nebel, verloren die Orientierung und wollten nach Dübendorf zurückkehren.

Diese Wendung vollzogen sie offenbar über dem Böldmerenwald und flogen dabei zu tief. Drei Maschinen stiessen geradewegs in den Heubrig hinein und gerieten in Brand. Eine weitere Maschine flog etwas höher, streifte beim Überflug den Druesberg und stürzte auf der anderen Seite auf die Alp Käseren ab. Die fünfte Maschine kam über dem Stalden aus dem Nebel heraus und flog nach Schwyz hinaus. Die drei Unglücksstellen auf unserer Seite lagen in einem weiten Dreieck, vom Staffelflug her.

Es war ein nebliger aber trockener Tag, und so waren viele Wildheuer an der Arbeit und erlebten das Unglück aus nächster Nähe. Ich selber war um diese Nachmittagszeit gerade auf der Heimkehr von der Posttour im Stalden auf der Strasse gegen den Teufbach, als ich das Dröhnen von Flugzeugen über mir hörte. Ein Flugzeug schoss wie ein Geschoss ob Horgrasen aus dem Nebel, stiess in die Felswand und ein Stichflamme schoss heraus. Dann kam ein Flugzeug aus dem Nebel und kreiste herum und flog dann gegen Schwyz hinaus.

Man vernahm dann am Radio allmählich den ganzen Umfang des Unglücks. Am Sonntag war das ganze Tal voll Neugieriger, die aber nicht viel sehen konnten, denn der Nebel lag noch immer dicht. In der Folge wurden dann Postkarten gedruckt, auf den die Unglücksstellen am Heubrig angekreuzt waren: Im vorderen Heubrig hinter den Hütten am Sperlenweg, im hinteren Heubrig vor den Hütten im Wasserföbeli, ob Horgrasen ob den Euschen zu unterst in der Fluh.



Postkartenansicht des Fliegerdenkmals von 1945 mit den angekreuzten Unglücksstellen. Im vorderen Heubrig: Hinter den Hütten, im hinteren Heubrig: Vor den Hütten und Horgrasen ob den Euschen. Die Ansichtskarte hat uns Patrik Suter zur Verfügung gestellt.

Das Drama der Fliegerkompanie 10

Nachfolgend der Unglückshergang, wie es der Staffelformation, Hptm Bacilieri, und einer der Überlebenden, Lt. Guldimann, zu Protokoll gegeben hat.

Die in Dübendorf unter Führung von Hauptmann Bacilieri gestartete Fünfer-Staffel hatte den Auftrag, an den Flugtagen von Lugano die Schweizer Militäraviatik zu vertreten. Während des Überfluges sollten verschiedene Flugaufträge erfüllt werden. Er war ein ausgesprochener Ausbildungsflug: Peilübung mit Funkverbindung nach Dübendorf, «Exerzierübungen» im Staffelfverband und anschliessend nach deren Auflösung Einzelübungen für Piloten und Beobachter gemäss dem Arbeitsprogramm des Staffelformationskommandanten. Um 14.47 Uhr wurde der Staffelformationskommandant Décio Bacilieri zum letzten Mal von der Flugwetterwarte in Dübendorf über das Wetter orientiert. Der Start erfolge um 15.33 Uhr in Dübendorf. Die fünf Fokker flogen in Keilformation, langsam steigend, unter Sichtflugbedingungen und machten laufend Funkpeilübungen mit der Militärfunkstation Dübendorf, auf dem Kompasskurs von 13 Grad bis in die Gegend kurz vor dem Druesberg. Hier befand sich die Staffel zwischen zwei kompakten Wolken-schichten.

Beim Auftauchen von Nebelschwaden entschloss sich der Staffelführer Bacilieri zur Umkehr nach Dübendorf und leitete

eine Rechtskurve ein. «Ich habe mich eine halbe Minute zur Umkehr entschlossen, dachte aber, dass es wieder ein Loch geben werde», sollte er später bei der Einvernahme im Spital Einsiedeln über diesen entscheidenden Moment sagen. Bacilieri stellte aber beim Einleiten der Kurve fest, dass der hinterste Mann rechts wesentlich höher flog, und zwar so hoch, dass er eine Kollision befürchtete mit dem Flugzeug links, das er nicht in Sicht hatte. Daraufhin erweiterte er die Kurve, um mehr Platz geben zu können. Dadurch kam die Staffel in die Wolken.

Ein Durchstechen nach oben war nicht möglich, weil der Blindflug in Staffelformation eine zu grosse Kollisionsgefahr der Flugzeuge untereinander gebracht hätte. Der Fokker CV mit der Besatzung Bacilieri/Sommerhalder überquerte nach der Kurve wieder auf Nordkurs die zuvor überflogenen Kämme des Heubrig und kam im dichten Nebel seitlich ins Abrutschen, worauf das Flugzeug in der Phase des Aufrichtens beim Druesberg mit dem Boden kollidierte. Die Maschine begann sofort zu brennen. Mit grösster Mühe konnten sich die beiden Besatzungsmitglieder aus der Wrack zu befreien. Der Pilot und der Beobachter fanden sich durch Zurufen und schnitten sich gegenseitig die Kleider auf, denn die Kombiwaschen waren durch die Hitze zu eng geworden. Dann stiegen sie ins Tal hinunter. Bei der Klub-

hütte Druesberg hatte es Touristen, und etwa 20 Minuten später traf der Arzt ein.

Bacilieri und Sommerhalder kamen mit schweren Brandwunden nach Einsiedeln in Spitalpflege, wo Décio Bacilieri am 2. September noch einvernommen wurde und am 7. September 1938 an den Folgen seiner Verletzungen starb.

Die übrigen vier Flugzeuge hatten wahrscheinlich sehr bald nach der Einleitung der Umkehrkurve die Sicht auf das Führungsflugzeug verloren. In der Folge kollidierten drei der vier Fokker fast gleichzeitig mit grosser Geschwindigkeit mit den südlichen Hängen der Heubrigs, worauf zu schliessen ist, dass die Umkehrkurve von annähernd 180 Grad bereits ausgeführt war.

Das Drama aus der Sicht des Überlebenden Lt. Werner Guldimann

...ca. 15.50 Uhr nahm der Staffelführer ziemlich steigend eine Kurve nach rechts, wahrscheinlich um durch ein Wolkenloch über die zweite Schicht hinauszuziehen. Ich gab sofort Vollgas und hielt stark nach rechts an. Trotzdem vergrösserte sich der Abstand zwischen mir und dem Staffelführer bis auf ca. 100 m. Jetzt verlor ich die übrigen Flugzeuge aus den Augen. Nach-

dem ich ca. eine Minute alleine geflogen war, sah ich plötzlich von rechts ein anderes Flugzeug kommen, quer auf mich zu, dem ich nun anzuhängen suchte. Ich konnte aber wohl aus dem Grunde nicht, weil sein Pilot wahrscheinlich dasselbe mit mir beabsichtigte. Ich schliesse das daraus, dass ich (als ich die Kurve zum Anschliessen bereits eingeleitet hatte) seine Oberflügel senkrecht zu mir sah (d.h. rechte Flügelspitze oben, linke unten) und er sich demnach auch in einer Kurve befinden haben muss. Aus diesem Grunde konnte ich auch die Nummer des Flugzeugen nicht erkennen. Das Flugzeug flog ca. 20 m vor mir durch. Beim Versuch, diesem Flugzeug anzuhängen, geriet ich jedoch in den Nebel und schmierte ab. Gerade als ich das Flugzeug wieder auf Fahrt gebracht hatte, kam ich ca. 20 m von einem Felsabhang weg südöstlich Schwyz zum Nebel heraus...

Als einzige Besatzung überlebten er und sein Passagier um Haaresbreite dieses Fliegerdrama.

Noch im gleichen Jahr rief der Gemeinderat Muotathal im Amtsblatt zu einer Geldsammlung auf, um ein Denkmal und eine jährliche Stiftmesse für die verunglückten Flieger zu stiften. 1941 wurde das

vom Bildhauer August Bläsi geschaffene Fliegerdenkmal eingeweiht. Noch bis in die Fünfzigerjahre wurde jedes Jahr am 27. August mit einem Überflug einer Fliegerstaffel den verunglückten Flieger gedacht.

Quellen, Liegenschaftsgeschichte Band 4;
Gebrochene Flügel von Peter Brotschi, Fotos aus dem Buch
«Gebrochene Flügel»

Die 7 verunglückten Flieger



Hptm Décio Bacilieri



Oblt Sven Mumenthaler



Oblt Carlo Bonetti



Oblt Frédéric del Grande



Oblt Gino Romegialli



Lt Oskar Stäuble



Wm Hans Schlegel

«Hälmlä» und Hüttenromantik

■ Zirktag im Heubrig

Erlebnisse eines jungen Wildiheuers im vorderen Heubrig. Die Erzählungen zeugen von stark verwurzelten Traditionen.

I P. Johannes Föhn

Der Zirktag

Am 1. August ist Zirktag. Wer Oberällmiger und 16 Jahre alt war, der durfte daran teilnehmen. Er musste am Morgen um 7 Uhr auf dem Teilplatz zur Zählung bereit sein. Dann wurden die grossen Heuplätze, die der Oberallmeind gehörten, verteilt. Ein Wildiheuer durfte mehrere Zirkmannen haben.

Jeder Zirkmann hatte gleiches Recht, auch wenn er von einem anderen bezahlt wurde. Wer sich zur Zählung morgens um 7 Uhr eingefunden hatte, hatte ganzen Anteil. Während dem Krieg wurde dies natürlich auch auf die Spitze getrieben. So zählte man im vorderen Heubrig bis zu dreissig Zirkmannen und im hinteren Heubrig bis zu vierzig. Oft kam es auch vor, dass die Unterjährigen mitgezählt wurden. So bekam ich zum Beispiel schon mit 15 Jahren eine Zirk, das heisst einen Teil.

Weshalb diese Ausnahme? Auch der Nachbar hatte einen oder zwei unterjährige Buben. Der Vater meinte, wenn die jedes Jahr durchkommen, dann müssen sie mich auch durchlassen. So bekam ich also schon mit 15 Jahren einen Zirk. Aber diese Teile waren damals immer sehr klein, da sich eben zu viele meldeten. Die Hauptparteien leisteten sich bis fünf und sechs Zirkmannen. Gewöhnlich mussten sie einem Zirkmann einen Fünfliber und das Znüni geben.

Das «Hälmlä» oder die Teilung

Die Teilung ging in der Regel so vor sich: Es wurden auf dem Teilplatz vom Alpvogt zwei Stecken in den Boden gerammt. Darauf ging jeder Anwesenden zwischen diesen Stecken hindurch und wurde gezählt. Wenn alle abgezählt waren, wurden wieder drei Gruppen aufgeteilt mit gleichviel Mannen. Jeder konnte sich freiwillig bei einer Gruppe aufstellen. Doch blieben so immer dieselben beieinander. So «d'Heirchig, d'Eggelerig und noch die übrigen. Der vordere Heubrig war schon seit uralten Zeiten in drei verschiedene Teile aufgeteilt. Wenn natürlich immer mehr Zirkmannen kamen, mussten diese wieder aufgeteilt werden.



Gut ausgerüstet ist Josef Betschart, sel. vom unteren Töbelli im hinteren Heubrig eingetroffen.

So musste manchmal eben so eine Traditionspartei noch mehr Zirkmannen hinzunehmen, was sie oft nicht mehr so gerne taten. Die Teile wurden dadurch immer kleiner.

Jetzt wurde von jeder Gruppe ein Mann bestimmt, um das «Hälmlä» zu ziehen. Einer von den dreien nahm einen Halm, machte drei ungleich grosse Stücke und hielt sie in den Händen, so dass vorne alle gleich gross schienen. Das kleinste «Hälmlä» bekam den vorderen Teil, das Mittleren den mittleren Teil und das Grösste «Hälmlä» bekam den hinteren Heuteil zugesprochen. Meistens hielt der Älteste die «Hälmlä» hin und der Jüngste durfte alles erster ziehen. Dabei wurde mit Argusaugen darauf geachtet, dass alles mit rechten Dingen zuging. Denn, so wird erzählt, soll es in früheren Zeiten vorgekommen sein, das «glumpet» wurde.

Wenn alles unterteilt war, begaben sich die verschiedenen Parteien auf ihren Heulandteil. Dort begann das Spiel von neuem. Das Heuland wurde wieder aufgeteilt, die Gruppe wieder aufgeteilt, es wurden wieder Hälmlä gezogen und so ging es weiter bis 9 oder 10 Uhr und jeder auf seinem Zirk sass. Manchmal gab es etwas Streit, wenn das Land aufgeteilt wurde und es Zwei zusammenbrachte, die auch sonst nicht gerade auf gut nachbarlichem Fusse standen.

Hüttenromantik

Wenn das «Hälmlä» und die Teilung beendet war, begab man sich in die Stammhüttli zurück. Die Hüttli waren an diesem Tag meistens überfüllt, denn für die bestellten Zirkmannen musste ein «Schwarzes» her. Dazu gehörte auch Speck, Käse und Brot. Der eine oder andere Wildiheuer hatte die Handorgel mitgebracht oder zumindest die Jasskarten. Für die alten Zirkmannen wurde der Zirktag jeweils zu einem Festtag, denn wir Jungen hatten ihnen die ganze Wildiheuerausrüstung hinauf getragen. Dir Garne, Häggen, Grifschuhe, das Bettzeug und die Speise.

Traditionsgemäss fehlten auch die zwei Ziegen nicht. Sie durften im Heubrig überall grasen und gaben daher genügend Milch. Ein zünftiger Rauch und am Abend war schon jegliche Modrigkeit aus der Hütte gewichen. Da und dort wurden neue Schindeln eingesetzt, die Maushaufen geglättet, die Bettdecke gestopft. Wieder andere hatten schon einen Blätz gemäht, der dann meistens 14 Tage verregnet wurde.

Am Abend erzählte man sich noch lange wahre und unwahre Geschichten, je nachdem das «Schwarzes» und der dazugehörige Schnaps seine Wirkung tat. Diejenigen aber, die keine Zeit hatten, waren schon längst wieder im Tal drunten. Sie hatten ja sowieso nichts übrig für die Hüttenromantik. Die richtigen Wildiheuer, so wie zum Beispiel «ds Heirchs Rötul» (Bernhardin Ulrich) liessen sich Zeit. Sie wollten nur das beste Heu an der Triste. Sie warteten ab, bis das Wetter sicher war. So konnten sie im Herbst dem Käufer sagen, an der ganzen Triste sei kein «Hämpfeli» verregnetes Heu. Also nur beste Qualität!



Beim «Hälmlä» im hinteren Heubrig. Franz Betschart, sel., Eggelers, schaut aufmerksam zu.

Wenig bekannt, aber dafür Natur pur

■ Brust und Rätschtal

Die beiden Alpen haben keine Zufahrt und befinden sich abseits der Touristenströme. Dafür haben sie aber eine urtümliche Schönheit zu bieten. Auch ist hier eine bemerkenswert reiche Blumenwelt anzutreffen. | Wandervorschlag von Walter Gwerder

Ausgangspunkt für diese Tageswanderung ist die Mettlen im Bisistal. Hier besteht die Möglichkeit, den PW abzustellen. In steilen Kehren geht es durch den Schnäggenplätzwald hinauf zum sogenannten «Fuchsfälleli». Weiter durch den schönen Bergwald, wobei man hin und wieder durch die Bäume die Gebäude im Nägeli-berg erblicken kann. Auf der Höhe des Nägeli-berges legt sich der Weg etwas zurück. Er zieht sich in das enge Tälchen nach der Alp Vorder Brust hinein. Uralte Tannen, knorrige Buchen und Ahornbäume säumen den Weg. Dazu noch das stete aber auch beruhigende Rauschen des nahen Bergbaches. Nach gut eineinhalb Stunden erreichen wir die verträumt liegende Alp Vorder Brust.

Der Bergbach, der von der Hinter Brust über eine Geländestufe herabstürzt, verstärkt noch diese Idylle. Dies alles lädt zum Verweilen ein. Wenn die Älplerfamilie anwesend ist, so verkürzen «ds Schmieds Franzelis Seffi» und seine Frau Margrit die Zeit mit einem Schwatz und sind gerne bereit, uns mit einem «Schwarzes» zu stärken.

Bei der Alp Vorder Brust ist der Hinweis für den Weg nach der Hilträteren nicht zu übersehen. Dieses Weglein nach der Hilträteren wurde gangbar gemacht, als vom Schönenboden zur Hilträteren ein Materialseilbahnchen gebaut wurde. Damit wur-



Auf dem Weg von der Toralp zur Vorderbrust. Im sogenannten Rängenloch schlängelt sich der Bergbach durch die kleine Ebene.

de für's «Schmieds Franzelis» das Käsetragen wesentlich kürzer als zur Mettlen hinunter. Wir nehmen also den «Käsweg». (Es ist dies kein offizieller Wanderweg!) Anfänglich verlangt das Gehen über die Karren Vorsicht. Später führt uns das Weglein im Auf und Ab durch den Dimmerwald. Nach ca. einer halben Stunde treten wir ob der Hilträteren wieder aus dem Wald. Eine neue Welt tut sich uns auf. Vor uns der breite Rücken des Geitenberg und im Osten der Pfannenstock. Dem Hag entlang geht's jetzt aber durch die Plangg hinunter, wo wir auf den breiten Weg ins Rätschtal treffen. Nur leicht ansteigend führt uns der Weg durch lichten Wald ins Rätschtal hinein. Es mutet einem an wie auf einem Promenadenweg, so herrlich ist es hier zum Wandern.

Nach einer weiteren halben Stunde erreichen wir das Mittlere Rätschtal. Drei gepflegte Alphütten geben eine gute Gelegenheit, hier zu rasten und den Blick herum schweifen zu lassen. Im Westen baut sich die Wasserbergfirst pyramidenartig auf, im Osten der Pfannenstock, Chratzernfurgel und der Kratzerngrat. Mit etwas Glück können wir auch in den Bändern des Geitenberg Gämswild beobachten. Wenn die Hüttenbesitzer anwesend sind, können wir auch hier mit einem «Schwarzes» rechnen.

Auf bequemen, aber etwas steilerem Weg geht's nun tiefer in dieses einsame Hochtal hinein. Als bald neigt sich das Gelände zurück und wir erblicken auf einem fast ebenen Boden die drei Hütten im

hintersten Rätschtal. Wenn er nicht gerade unterwegs ist, weiss der Älpler «ds Baschä Wisuls Konrad» viel zu erzählen. Sonst lohnt es sich, die Umgebung nach «Munggen» abzusuchen. Sie sind hier gut vertreten. Wir wollen aber zum «Torloch» hinauf. Zuerst durch die grosse Risi und später durch eine stotzige Plangg hinauf zum höchsten Punkt unserer Wanderung, auf 1763 m.ü.M.

Beim Überwinden dieser 200 Höhenmeter verlieren wir schon einige Schweisstropfen. Aber der Ausblick vom Grätli aus entschädigt uns reichlich für diese Mühen. Im Norden die Heubergkette, im Westen die Mythen, Rigi und Fronalpstock und die Chaiserstockkette und im Süden grüssen die Urnerberge. Wir verlassen den schönen Platz und begeben uns hinunter zur Alp Tor, wo Rosmarie und Simon Schelbert bereit sind, uns mit Speis und Trank zu verwöhnen.

Frisch gestärkt wandern wir auf bequemem Weg hinunter ins Regenloch. Hier tritt eine starke Quelle aus dem Boden, die auch den Bach speist. Die Wassertemperatur ist beständig bei 4 Grad. Bald erreichen wir wieder die Alp Vorder Brust und die Rundwanderung wäre somit beendet. Aber die Mettlen ist noch gut eine Wegstunde weiter unten! Begleitet vom munteren Rauschen des kleinen Bergbaches geht's auf demselben Weg zurück, hinunter durch den Brustwald, dem Nägeli-berg und durch den schattenspendeten Schnäggenplätzwald zum Ausgangspunkt.



Rätschtal: Auf dem Weg zu den Mittstst Hütten.

Grösste Alpkäserei in der Zentralschweiz geplant

■ Genossenschaft Alpprodukte Pragel / Bödmeren

Die Genossenschaft Alpprodukte Pragel / Bödmeren plant die grösste Alpkäserei in der Zentralschweiz. Das Vorhaben stösst auf grosses Interesse bei den Älplern. Es ergeben sich aber auch Probleme

| Walter Gwerder / Carlo Heinzer

Vorgeschichte

Das Alpen mit Kühen und die Verarbeitung der Milch zu Alpkäse hat im Gebiet Pragel und Bödmeren eine lange Tradition. Die ertragreichen Weiden, die für Kühe meistens ringen Weidgänge und die gute Erschliessung sind ideale Voraussetzungen. Trotzdem haben in den letzten Jahren einige Alpkäsereien den Betrieb aufgegeben. Die Gründe dafür sind vielfältig. Die zeitliche Belastung, Qualitätsansprüche, gesetzliche Vorschriften und das Risiko des Produkteabsatzes dürfen einige davon sein. In der Folge wurde die wertvolle Alpmilch ins Tal geführt. In der Erkenntnis, dass die noch verbliebenen Alpkäsereien vor Investitionen stehen, versuchte die Oberallmeindkorporation im Jahre 2005 nach einer Möglichkeit die Zunahme des Abtransporte der Alpmilch an diesem Gebiet zu verhindern. An zwei Abenden wurde mit den Älplern im Einzugsgebiet über die Realisierung einer gemeinsamen Alpkäserei diskutiert. Viele Fragen und Unsicherheiten hielten die Begeisterung in Grenzen. Die Zeit war noch nicht reif!

Pragelälpler Michael Gwerder, «ds Büchseners», stand vor der Frage, wie es mit seinem Betrieb weitergehen soll. Soll er allein die Alpkäserei auf dem Pragel erneuern? Er teilte seine Absichten dem Älplerkollegen Simon Schelbert, «ds Schmieds Franzelis Seffis», mit. Der meinte dazu, man sollte die bereits angesprochene Idee einer gemeinsamen Lösung nochmals vertiefter diskutieren.

Die Teilprojektgruppe «Landwirtschaft stärken» vom Regio Plus Projekt «üses Muotital» war wie geschaffen, um dieses Vorhaben im grösseren Rahmen zu diskutieren, Abklärungen zu treffen und zu planen. Teilprojektleiter Pius Betschart und seine engagierten Leuten brachten das Projekt voran. Nach nur gerade achtmonatiger Vorarbeit konnte am 6. Juli 2007 die Genossenschaft Alpprodukte Pragel / Bödmeren gegründet werden. Anfangs Dezember 2007 waren die Planungsarbeiten



Der gefällige Bau der grössten Alpkäserei in der Zentralschweiz, in der Mittlist Weid. Das Obergeschoss und der Verkaufsladen im Erdgeschoss soll mit Holzschindeln verkleidet werden.

soweit gediehen, dass eine ausserordentliche Generalversammlung einberufen werden konnte. Dabei beschlossen die Genossenschafter, in der Mittlist Weid eine neue Alpkäserei mit Verkaufsladen für 1.45 Millionen Franken zu bauen.

Von der Entwicklung überrollt!

Bei der eher vorsichtigen Planung war man von einer Milchlieferung von ca. 250 Kühen und einer jährlichen Milchmenge von ca. 250'000 Liter ausgegangen. Der Vorstand wurde aber von dem grossen Interesse der Älpler regelrecht überrollt. Kaum anderswo in der Schweiz haben sich so viele Älpler mit so vielen Milcheinheiten zusammengeschlossen.

Heute rechnet man mit der Milchlieferung von bis 400 Kühen und rund 130 Ziegen. Daraus ergibt sich eine Jahresmilchmenge von rund 350'000 Liter Milch und einer Tagesspitze von ca. 4500 Liter. Das ergibt eine Käseproduktion von ca. 32 Tonnen im Jahr!

Einmal oder zweimal pro Tag käsen?

Der Vorstand stand vor einer schwierigen Aufgabe. Ursprünglich war die geplante Käsereieinrichtung für ca. 2500 Liter Milch pro Tag ausgelegt. Mit der nun möglich Milchmenge bis zu 4500 Liter pro Tag müsste während mehreren Wochen zweimal pro Tag gekäst werden. Aus den Erfahrungen von ähnlichen Alpkäsereien weiss

man, dass dies gerade in Bezug auf die personelle Effizienz grosse Nachteile hat. Nebst der eigentlichen Käseproduktion zählt der Verkauf, die Vermarktung sowie vielen andere Sachen zu den täglichen Aufgaben des künftigen Betriebsleiters.

Die Alternative dazu war, die Käsereieinrichtung der anfallenden Milchmenge anzupassen. Das bedeutete aber, dass das Kessi mindestens 4000 Liter statt nur 2500 Liter fassen wird. Das Käselager muss grösser gemacht werden. Zudem will man auch eine sogenannte Thermisierung anschaffen. Dies ermöglicht die Herstellung von Frischkäse und andere Milchprodukten. Die Angebotspalette kann dadurch wesentlich erweitert werden.

Zusatzkredit erforderlich

Mit der grösseren und vielseitigeren Käsereieinrichtung explodierten die Kosten förmlich. Statt der geplanten 1.45 Millionen lag die Kostenschätzung nun bei ca. 2.5 Millionen. Dem Vorstand war klar: Bei diesen hohen Kosten wäre es nicht möglich die Alpkäserei wirtschaftlich zu betreiben. Mittels massiven Kürzungen und beschränken auf das Wesentliche, aber auch Kompromisse im Produktionsbereich, gelang es dem Vorstand, die Kosten auf 1.95 Millionen Franken herunter zu drücken.

An einer weiteren ausserordentlichen Generalversammlung vom 28. Mai wurden die Genossenschafter über die neueste Entwicklung orientiert. Mit grossem Mehr folgten sie dem Antrag des Vorstandes, den Baukredit von bisher 1.45 Millionen auf 1.95 Millionen aufzustocken.

Finanzierung

Erklärtes Ziel des Vorstandes ist es, die Alpkäserei betriebswirtschaftlich tragbar zu führen. Daher hat die Sicherstellung der Finanzierung Vorrang. Das Gemeinschaftsprojekt entspricht der geltenden Landwirtschaftspolitik und wird voraussichtlich mit rund einem Drittel subventioniert. Der Restbetrag wird durch Investitionskredite, sowie Hypothekendarlehen und Eigenmitteln gedeckt. Im Zuge der Eigenkapitalbeschaffung ist ein Sponsoring- und Gönnerkonzept in Ausarbeitung, das in Kürze lanciert werden soll.

Wenn alles nach Plan läuft, so kann Anfang August mit dem Bau der Alpkäserei begonnen werden. Der Vorstand hofft, dass im Sommer 2009 die grösste Alpkäserei der Zentralschweiz den Betrieb aufnehmen kann.