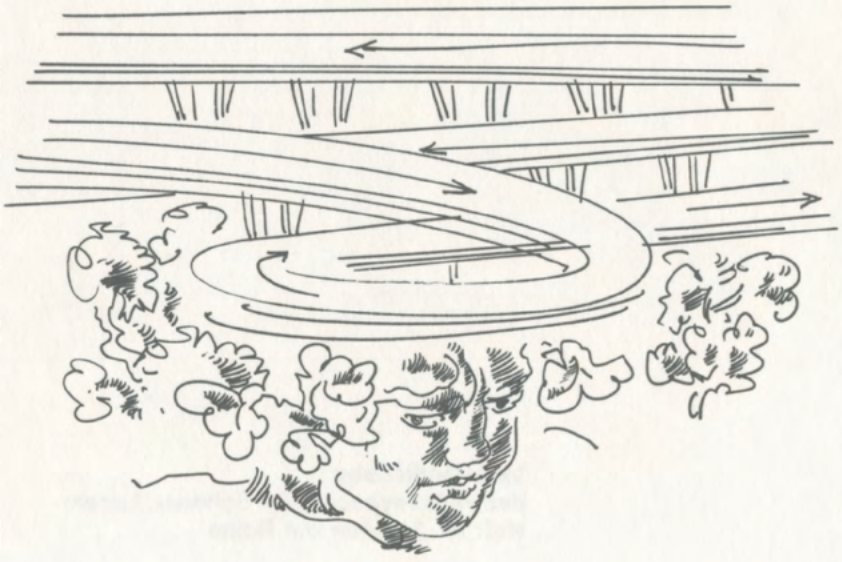
Hans Erni «Verkehr und Kommunikation», 1972

INNER
SCHWEIZER
KVLTVR
STIFTVNG

Innerschweizer Kulturpreis für Alfred Waldis

Veröffentlichung
des Verkehrshauses der Schweiz, Luzern
Heft Nr. 3 ausser der Reihe



Inhalt

Zum Geleit

En guise d'introduction

In guisa d'introduzione

Foreword

Laudatio von Dr. Michael Stettler

Ansprache von Erziehungsdirektor Dr. Walter Gut

Dankeswort von Alfred Waldis

Urkunde

Der Stiftungsrat der Innerschweizerischen Kulturstiftung
hat am 12. April 1972

Herrn
Alfred Waldis
Direktor des Verkehrshauses
der Schweiz
Luzern

den

Kulturpreis der Innerschweiz

verliehen.

Der Preis wird vom Erziehungsdirektor des Kantons Luzern
überreicht.

Die Feier zur Übergabe des Preises findet statt:

Sonntag, den 10. September 1972, 10.30 Uhr
im Saal des Verkehrshauses Luzern.

Wir laden Sie zu dieser Feier herzlich ein.

Erziehungsdepartement des Kantons Luzern

Der Regierungsrat: Dr. Walter Gut

Programm

Bourbon street parade	(Barbarin)
Who's sorry now	(Trad.)
Basin street blues	(Spencer Williams)
Willy the weeper	(Trad.)
Ce mossieu qui parle	(Bechet)
1919 march	(Trad.)

Würdigung des Preisträgers durch Dr. Michael Stettler,
Direktor der Abegg-Stiftung, Riggisberg

Saratoga swing	(Ellington)

Übergabe des Preises durch Regierungsrat Dr. Walter Gut

Dankeswort des Preisträgers

Down home rag	(Sweatman)

Sondervorführung im Planetarium Longines
Kommentar: Prof. Dr. Lorenz Fischer

Musikalische Umrahmung durch die Old Time Jazz Band
LAKE CITY STOMPERS:

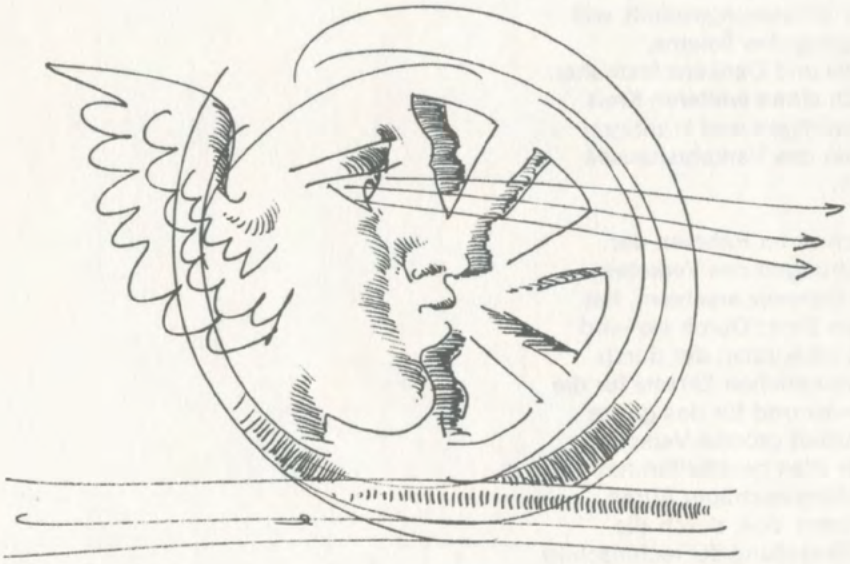
Franz Koch	Trumpet
Werner Kaufmann	Clarinet
Rolf Albisser	Trombone
Adolf Gisler	Banjo
Peter Bergmann	Drums
Hansjoerg Schaltenbrand	Bass

Zum Geleit

Am 10. September 1972 hat die Innerschweizer Kulturstiftung dem Direktor des Verkehrshauses der Schweiz, Herrn Alfred Waldis, den Innerschweizer Kulturpreis übergeben. An der eindrücklichen Feier dieses Ereignisses nahm eine grosse Zahl von Freunden des Kulturpreisträgers und des Verkehrshauses teil, und viele Vertreter von Bildungsinstitutionen bezeugten durch die Anwesenheit ihre Anerkennung vor diesem Werk der Ausstellungskunst, das den Erwachsenen gleichermassen wie der Jugend ein bildendes Erlebnis schenkt. Die Reden der Würdigung, die hier gehalten wurden, waren dazu bestimmt, Werk und Persönlichkeit des Preisträgers zu profilieren und zugleich den Dank der Öffentlichkeit für sein ausgezeichnetes kulturelles Wirken zum Ausdruck zu bringen. Die vorliegende Erinnerungsschrift will diesen Vorgang des Feierns, Anerkennens und Dankens festhalten und zugleich einen weiteren Kreis von gegenwärtigen und künftigen Interessenten des Verkehrshauses erschliessen.

Dass die Schrift im Rahmen der Veröffentlichungen des Verkehrshauses der Schweiz erscheint, hat seinen guten Sinn: Durch sie wird jener Mann erkennbar, der durch seinen unermüdlichen Einsatz für die Zentralschweiz und für das ganze Land das zurzeit grösste Verkehrsmuseum der Welt geschaffen hat. Dass der Kulturpreisträger Alfred Waldis unserem Volk durch die lebendige Darstellung der technischen Kommunikationsmittel eine vorzügliche Stätte der Begegnung von Mensch und Technik vermittelt hat, davon möchte diese Schrift Kunde geben.

Regierungsrat Dr. Walter Gut
Präsident des Stiftungsrates
der
Innerschweizer Kulturstiftung

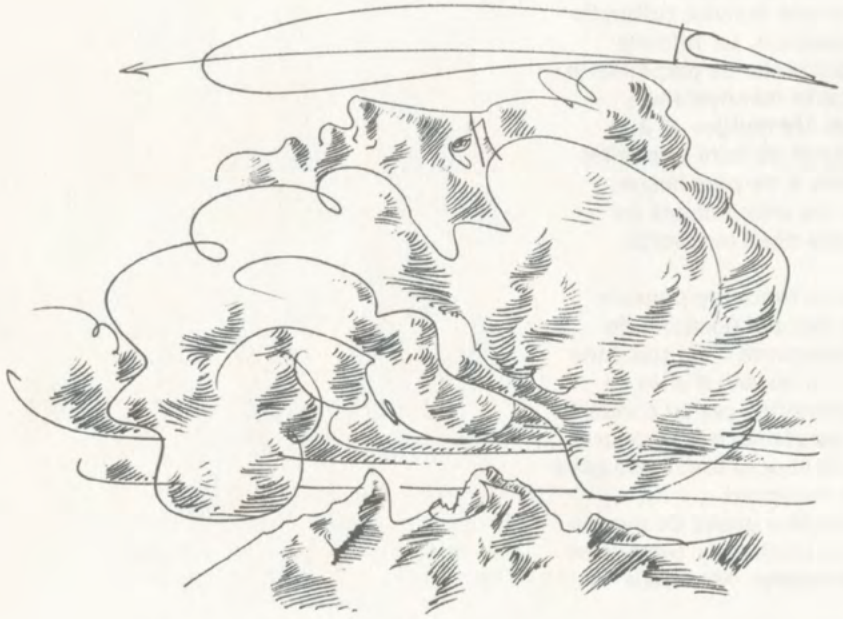


En guise d'introduction

Le 10 septembre 1972 la Fondation Culturelle de la Suisse Centrale remit son prix de culture au directeur du Musée Suisse des Transports, Monsieur Alfred Waldis. De nombreux amis du lauréat et du Musée des Transports assistèrent à la mémorable cérémonie organisée pour célébrer cet événement; nombre de représentants d'institutions éducatrices témoignèrent également par leur présence du vif intérêt qu'ils portent à cette œuvre exceptionnelle de l'art d'exposer, œuvre qui donne aux adultes aussi bien qu'à la jeunesse l'occasion de vivre une expérience culturelle enrichissante. Les discours tenus en cette circonstance étaient destinés à mettre en relief l'œuvre et la personnalité du lauréat et en même temps à exprimer la reconnaissance publique pour une activité culturelle qui sort du commun. Le présent fascicule a pour tâche de perpétuer le souvenir de cette manifestation consacrée aux hommages et à la gratitude et aussi de faire connaître cette cérémonie à de plus larges milieux parmi les amis actuels ou futurs du Musée des Transports.

Le fait que cette brochure paraisse dans le cadre des publications du Musée des Transports n'est pas sans signification: Au travers d'elles se profile cet homme qui, par un constant engagement personnel a créé pour la Suisse Centrale et pour tout notre pays ce musée des transports qui est actuellement le plus grand du monde. Ce fascicule voudrait donc témoigner du fait que le lauréat, Monsieur Alfred Waldis, a donné à notre peuple une représentation vivante des moyens de communication et un lieu privilégié de la rencontre de l'homme avec la technique.

Le Conseiller d'Etat
Dr Walter Gut

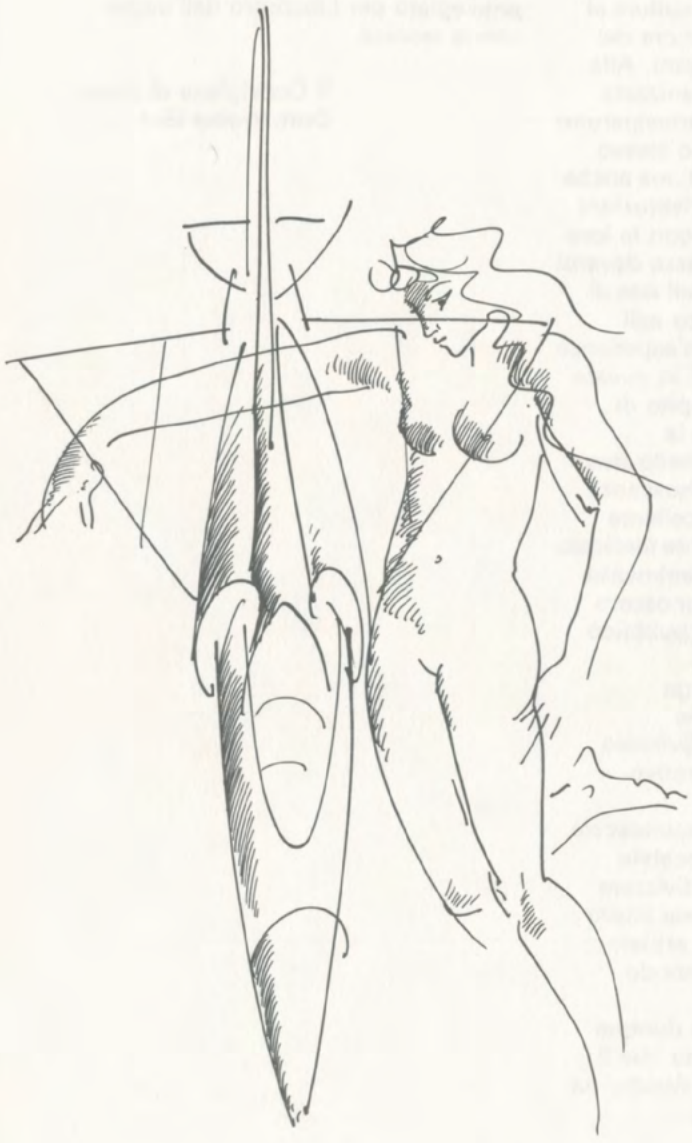


In guisa d'introduzione

Il 10 settembre 1972 la Fondazione Culturale della Svizzera Centrale consegnò il suo premio di cultura al Signor Alfred Waldis, direttore del Museo Svizzero dei Trasporti. Alla cerimonia memorabile organizzata per questo avvenimento parteciparono molti amici sia del premiato stesso sia del Museo dei Trasporti; ma anche numerosi rappresentanti d'istituzioni educatrici testimoniarono con la loro presenza il loro vivo interesse davanti ad un'opera eccezionale dell'arte di esporre, opera che dà tanto agli adulti quanto ai giovani un'esperienza educativa. I discorsi tenuti in questa occasione avevano il compito di mettere in rilievo l'opera e la personalità del premiato e nello stesso tempo di esprimere la riconoscenza del pubblico per il suo eccellente impegno culturale. Il presente fascicolo vuole illustrare questo avvenimento con l'intenzione di farlo conoscere al presente e ad un futuro pubblico del Museo dei Trasporti.
Il fatto che l'opuscolo venga pubblicato nel quadro delle pubblicazioni del Museo Svizzero dei Trasporti ha un suo motivo specifico: Grazie a queste pubblicazioni è possibile riconoscere colui che con il suo instancabile impegno ha creato per la Svizzera Centrale nonché per il paese intero il museo dei trasporti che attual-mente è il più grande del mondo.

Questo fascicolo vorrebbe dunque dare testimonianza del fatto che il premiato, il Signor Alfred Waldis, ha dato al nostro popolo una rappresentazione viva dei mezzi di comunicazione ed un luogo privilegiato per l'incontro dell'uomo con la tecnica.

Il Consigliere di Stato
Dott. Walter Gut



Foreword

On September 10, 1972, the Central Switzerland Cultural Foundation awarded its annual cultural prize to Mr Alfred Waldis, director of the Swiss Transport Museum.

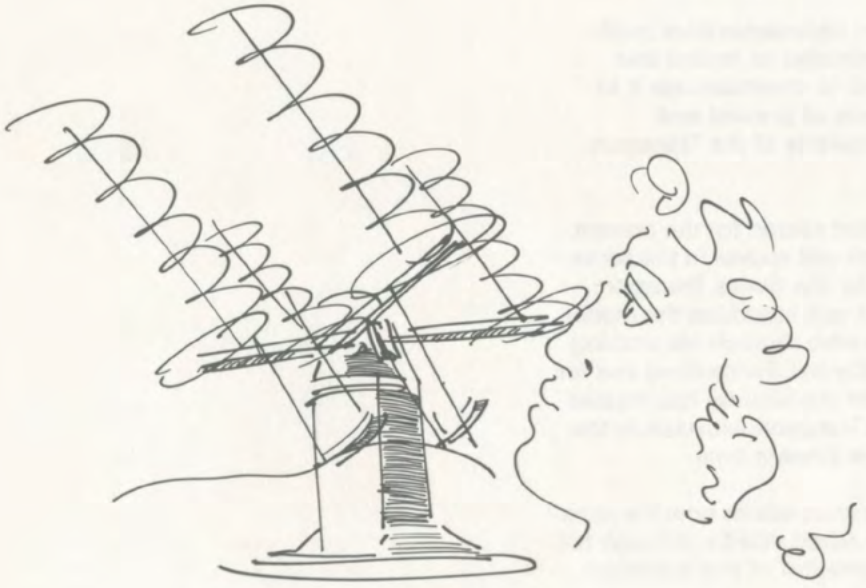
A great number of friends of the prize-winner and of the Swiss Transport Museum took part in the celebration of this event. Through their presence, many representatives of educational institutions paid tribute to this example of expositional art, which offers an instructive experience to old and young alike. The speeches of appreciation made at that event were meant to profile the work and personality of the prize-winner and at the same time to express the gratitude of the public for his excellent influence in the cultural field.

The present commemorative publication is intended to record this festivity and to communicate it to a wider circle of present and future enthusiasts of the Transport Museum.

There is good reason for the present book, which will appear in the series published by the Swiss Transport Museum: It will introduce the reader to the man who through his untiring efforts for Central Switzerland and for the whole of the country has created the largest Transport Museum in the world at the present time.

This publication relates how the prize-winner Mr Alfred Waldis, through his lively presentation of the technical means of communication, has created a unique opportunity for Man and technology to meet.

Dr. Walter Gut
State Councillor
of the Canton of
Lucerne



Laudatio
von Dr. Michael Stettler

Vom Stiftungsrat der Innerschweizer Kulturstiftung wurde mir der ehrenvolle Auftrag zuteil, heute die Laudatio auf Alfred Waldis und das von ihm geschaffene Werk zu halten. Ich habe diesen Auftrag mit Vergnügen übernommen, nicht weil ich mich für zuständig halte, die in diesem Museum veranschaulichten Verkehrsbereiche zu Lande, zu Wasser und in der Luft, das Nachrichtenwesen und die Astronautik sowie das eng damit verbundene Planetarium als Fachmann zu würdigen, sondern weil ich den Weg unseres Preisträgers von Beginn an, da er unser Kollege geworden ist, mit Interesse und Spannung, mehr noch, mit Anteilnahme und Sympathie begleitete. Durch den mir befreundeten Dr. Adolf v. Salis hatte ich oft von den Plänen für ein Verkehrshaus vernommen, lang bevor ich Alfred Waldis begegnet bin. Salis war als initiativer Organisator, Technologe und kultivierter Mensch diesen Plänen animierend und ganz persönlich zugetan, wie er ja auch das ältere PTT-Museum in Bern lebhaft gefördert hat. Ich erfuhr damals, wie weit zurück die ersten Bemühungen um ein Verkehrshaus gingen, bis ins vergangene Jahrhundert, als man im Zusammenhang mit der Landesmuseumsgründung erste diesbezügliche Ideen diskutierte, und wie bald danach vom Eisenbahnfachmann Wrubel die Anregung zum systematischen Sammeln von Gütern zum Thema Verkehr ausgegangen war. Während des lezten Weltkriegs gründete dann Dr. Raphael Cottier den Verein für das Verkehrshaus der Schweiz, er ist heute dessen verdienter Ehrenpräsident. Der damalige Luzerner Verkehrsdirektor Dr. Eduard Schütz, der unvergessene frühere Stadtpräsident Dr. Max Wey, dann sein Nachfolger Paul Kopp mit einigen seiner Kollegen vom Stadtrat erkannten früh die schweizerische und internationale Bedeutung eines Verkehrshauses als Bildungsinstrument und als Attraktion der Leuchtenstadt, die Treffpunkt der Innerschweiz wie der Schweiz überhaupt und internationales Fremdenzentrum in einem ist. Die nicht leichte Grundstückwahl fiel auf das Brüelmoos-Gelände hier beim Lido. Am 13. Juli 1954 wurde der Baurechtsvertrag zwischen der Stadt Luzern und dem Verein Verkehrshaus geschlossen. Gesammeltes Material stand an vielen Lagerorten bereit; was fehlte, war die leitende und ordnende Hand. Hier erst beginnt eigentlich meine Laudatio, denn nun tritt der Kairos ins Spiel.

Holen wir etwas weiter aus. Am 7. September 1919 wurde dem Steuermann der Dampfschiffgesellschaft Vierwaldstättersee Josef Waldis in Luzern ein Sohn Alfred geschenkt, der also von Geburt zum späteren Leiter des Verkehrshauses geradezu prädestiniert war. (In Parenthese: Wenn man zugleich an die Herkunft des Malers Hans Erni, Sohn eines Schiffsmaschinisten, denkt, ermisst man, was unser Land gerade dieser Dampfschiffgesellschaft verdankt!) Nach Kindheit und Schulen in seiner Bürgerstadt wurde der Junge achtzehnjährig Stationslehrling bei den SBB, leistete während fünf Jahren

auf zahlreichen Stationen Dienst und lernte so das Verkehrswesen von der Pike auf kennen. 1942 wurde er auf der hiesigen Kreisdirektion sesshaft, war zuständig für Fahrplandienst und die damals im Krieg aktuellen Militärtransporte, um 1948 zum Rechtsdienst hinüberzuwechseln. Daneben entfaltete er eine rege Aufklärungstätigkeit in den Schulen, Thema Bahnen und Verkehr, arbeitete als Redaktor an Handbüchern leitend mit, schrieb Reportagen, hielt zahlreiche Lichtbildervorträge; wie von einem Stern geführt, bereitete er sich auf das eigentliche Lebensziel vor, das ihm rund zwei Jahrzehnte nach Eintritt in den Stationsdienst plötzlich vor Augen stand. Wie dies im Detail geschah, hat Paul Kopp in einem Aufsatz über das Verkehrshaus 1969 anschaulich erzählt, ein Kapitel aus der Alfred-Waldis-Story fürwahr:
«Ein Direktor, eine leitende Persönlichkeit für das grosse, im Werden begriffene Werk musste gesucht und gefunden werden. Auf der Fahrt nach Bern zu einer Sitzung der Geschäftsleitung des Verkehrshauses der Schweiz, es war am 15. Dezember 1956, setzte sich Alfred Waldis, damals noch tätig in der Rechtsberatung der Kreisdirektion II SBB, zu mir. Sein Interesse am kommenden Verkehrshaus war so echt und lebendig, dass ich ihm schliesslich gestand, an der heutigen Berner Sitzung würde die Form der Ausschreibung für die Direktorenstelle im Verkehrshaus diskutiert und beschlossen. Den in Bern versammelten Herren der Geschäftsleitung präsentierte ich als lebhaften Interessenten und möglichen Kandidaten für die Direktion diesen bescheidenen Bundesbahnbeamten Alfred Waldis. Die Kandidatur fand vollste Aufmerksamkeit. Ich bekam den Auftrag, die Bewerbung Waldis im Detail zu bearbeiten und entsprechend Antrag zu stellen, was auch bald geschah. So spielen im Leben Zufälle eine Rolle. Die Stelle wurde überhaupt nie ausgeschrieben. 1957 erfolgte die Beurlaubung von Alfred Waldis durch die Kreisdirektion II zur interimistischen Übernahme der Leitung, und am 12. März 1958 wurde Alfred Waldis an einer Sitzung auf Rigi-Kaltbad auch formell zum Verkehrshaus-Direktor gewählt. Ohne Zweifel darf das Wort vom Glücksfall im Zusammenhang mit dieser Wahl sehr wohl gebraucht werden.»
Soweit Paul Kopp. Was danach kommt, ist unermüdliche Arbeit, Entwicklung, Erfolg. SBB, PTT, Swissair und viele andere haben daran stärksten Anteil. Am 1. Juli 1959 erfolgte mit einer festlichen Rede von Bundesrat Giuseppe Lepori die Eröffnung des Verkehrshauses; es war das letzte öffentliche Auftreten des verdienten Magistraten, der 14 Tage später erkrankte. Fortan strömte das Publikum – Jung und Alt – durch die Glastür, das neueste Museum wurde sein erklärter Liebling, besonders der Jugend, der die Zukunft gehört. Sie wanderte durch die in freier Anordnung um grüne Plätze gruppierten Hallen, deren Einklang mit der Natur ein so harmonischer ist, dass man ihn als selbstverständlich empfindet und nicht überlegt, wie weit auch hier der Weg vom Nichts ins Etwas war. Und schon 1962 unterbreitete Alfred Waldis erste Vorschläge für eine Erweiterung um die Abteilung Luft- und Raumfahrt und um ein Planetarium. Unvergessen bleibt mir, wie ich 1958 im Museum of Science in Boston das eben eröffnete Planetarium kennenlernte und wie Bradford Washburn, tatkräftiger Museumsleiter, Finanzierungsgenie, grosser Alpinist und Freund der Schweiz, mir erläuterte, wie er die Mittel für sein Planetarium flüssig zu machen gewusst hatte. Jedermann, jedes Kind, konnte einen Stern unter Tausenden stiften, Planeten, Fixsterne, Sternbilder, je nach Grösse und Preis – keines zu klein, Helfer zu sein, jedes hatte dann – echt amerikanisch – im Planetarium *seinen* Stern und der Name wurde vermerkt. Eindringlich wiederholte Bradford Washburn immer wieder: «Switzerland needs a Planetarium, for your children it's an absolute must.» Als ich Alfred Waldis von Boston erzählte, merkte ich, wie intensiv er sich damals schon mit eigenen Planetariumsplänen trug, nur dass er nicht Hunderte, sondern *einen* Geldgeber suchte und 1966 fand, in der Firma Longines, deren Namen das Planetarium trägt. Im gleichen Jahre noch erging der Auftrag an Zeiss. 1967 wurde der Bau der ersten Erweiterungsetappe nach Plänen von Architekt Hans U. Gübelin und Ingenieur Eugen Oberhänsli in Angriff genommen und auf den Tag genau 10 Jahre nach der Einweihung des Verkehrshauses am 1. Juli 1969 mit einer Rede von Bundespräsident Ludwig von Moos eingeweiht. Das Planetarium setzte der amerikanische Astronaut John Glenn durch ein Signal über den Nachrichten-Satelliten Early Bird in Betrieb; wer dabei war, wird die Präzision dieses Augenblicks nicht vergessen. In packenden Worten beschreibt Alfred Waldis in der Zeitschrift Orion «Aufgabe und Sinn der Planetarien»:
«In einer Zeit, die gekennzeichnet ist durch die ersten Vorstösse des Menschen in den Weltraum und dessen Landung auf einem andern Himmelskörper, wird dem Geschehen am Firmament ein wesentlich regeres Interesse entgegengebracht als früher. Wer Einsichten und Aufklärung darüber gewonnen hat, wie die Entdeckung des heliozentrischen Weltbildes durch Kopernikus und Galilei die Philosophie, die Theologie und die Selbsterkenntnis des Menschen beeinflusst hat, ist zweifellos gut ausgerüstet für die Diskussion von Argumenten, welche der Vorstoss des Menschen in den Weltraum unvermeidbar mit sich bringt.»
Was an Tages-, Abend- und Nachtstunden, an Sorgen, Verhandlungen, Eingaben, Briefen, Telephongesprächen, an persönlichen Opfern von Kraft und Gesundheit, an Familienverzicht, aber auch an offene und heimlichen Triumphen erforderlich war, um diesen Ideenreichtum zu realisieren, entzieht sich unserer Vorstellung. Aber das an Besucherzahlen erfolgreichste Museum der Schweiz – als ich am 16. August dort

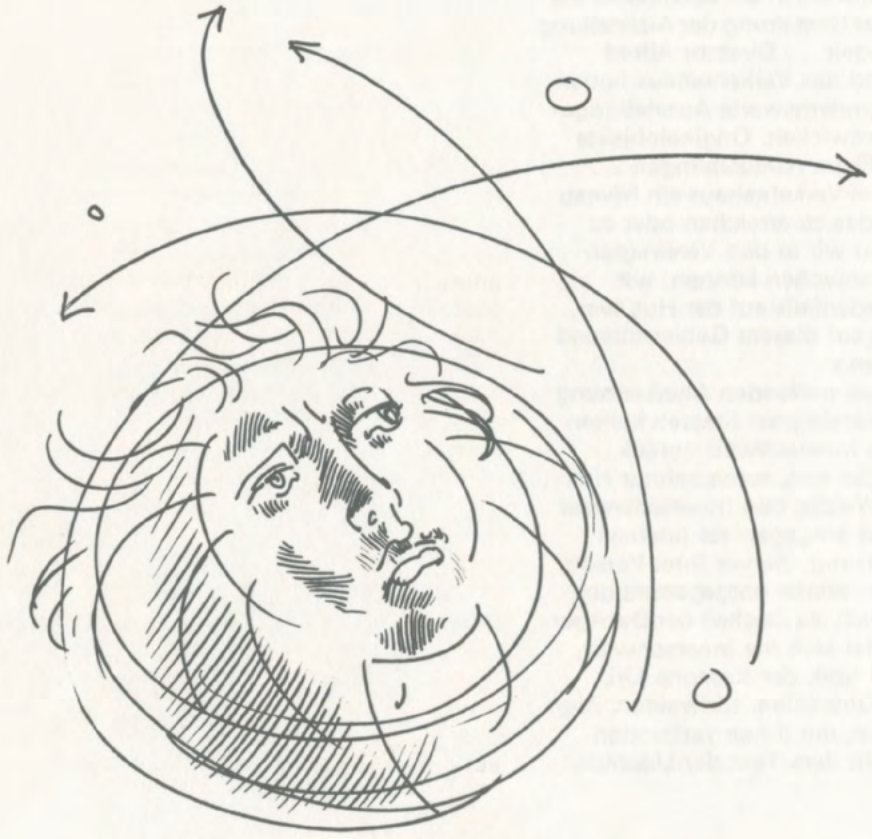
war, war die Zahl 4 620 088 erreicht – und wir alle haben den Lohn.
Genau drei Jahre später, wiederum am 1. Juli dieses Jahres, wurde die zweite Bauetappe eröffnet. Die in verschiedenen Ebenen überschaubar gegliederte, vom Grafiker Josef Ebinger gestaltete und mit dem Wandbild von Hans Erni geschmückte und mit 25 Originalflugzeugen ausgestattete Halle für Luft- und Raumfahrt mit ihren Ikarusträumen wurde in Anwesenheit von zahlreicher Prominenz unter freiem Himmel aufs festlichste eingeweiht. Was mit ein Sinn des Verkehrshauses ist, die Verbrüderung von Gestern, Heute und Morgen, von Oldtimers und Astronauten, tat sich durch die Beteiligung von Pionieren wie Henri Dufaux, Henry Pillichody, Umberto Nobile, Maurice Bellonte, Erich Warsitz und Gerhard Fieseler neben John Glenn, der 1962 als erster Amerikaner die Erde umkreiste, und Neil Armstrong, der als Kommandant von Apollo 11 am 20. Juli 1969 als erster Mensch den Mond betrat, eindrücklich kund: diese beiden eröffneten mit sympathischen Worten das begeisternde Kosmorama, das eine ganz persönliche Kreation von Alfred Waldis ist.
Das Planetarium mit seinen exemplarischen, musikalisch bereicherten Darbietungen erschien nunmehr als doppelt wertvolle Ergänzung und zeitgemässer Übergang zur Raumfahrt, nachdem der Weltraum durch den Einsatz von Nachrichtensatelliten in das weite Gebiet der Kommunikation einbezogen ist und auch die Raketen Transportmittel darstellen, «deren Verwendung – so Alfred Waldis – in der Zukunft eine grosse Bedeutung beigemessen wird. In dieser Hinsicht sind das Planetarium ‹Longines› und die neue Halle Luft- und Raumfahrt thematisch wie baulich eine Einheit». Und neue Pläne gehen ihrer Verwirklichung entgegen, so die Neugestaltung der Post- und Nachrichtenausstellung. Dann kommen Schifffahrt, Seilbahnen, Fremdenverkehr.
Wir wollen nun über dieser überaus dynamischen Entwicklung des Museums nicht vergessen, worin Alfred Waldis seinen eigentlichen Auftrag sieht und was mir die Zuerkennung des innerschweizerischen Kulturpreises an ihn nach derjenigen an Männer wie Meinrad Inglin, Kuno Müller, Jakob Wyrsch, Linus Birchler, Josef Vital Kopp und viele andere von innen her so ganz zu rechtfertigen scheint. Er selber sieht in seinem Museum und im Planetarium Instrumente der Volksbildung, die ihre vielfältigen Aufgaben im Dienste der Kultur und Erziehung erfüllen wollen. «Sammeln und Erhalten wertvoller Zeugen aus dem kulturellen Leben – so hat er es formuliert – Förderung der Bildung und Grundlagenforschung sind die Hauptverpflichtung eines jeden Museums.» So hat er denn über den ständigen Ausbau der permanenten Abteilungen des Verkehrshauses hinaus – in denen überall die Aktivität des Besuchers, sein tätiges Mitmachen angespornt wird – in zahlreichen Sonderausstellungen alles vermittelt, was irgend in das Gebiet des Verkehrs auf schweizerischem und internationalem Gebiet gehört; vom Wandern im Rousseaujahr zur ersten Pferdeeisenbahn auf dem Kontinent, zu Berg- und Seilbahnen, zu Höhenwanderwegen, den Alpenübergängen, Strassentunneln, zum Nationalstrassenbau, vom Nahverkehr bis zum Raumgleiter und Raketenflugzeug, zur originalen Raumkapsel und zum Mondauto. Nichts liess Alfred Waldis ausser acht, und immer blieben auch die regionalen und schweizerischen Belange gewahrt: 50 Jahre Luftpost in der Schweiz, 100 Jahre Schiffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee (wie dürfte sie hier fehlen!), Gotthard- und Rigibahn, Schweizer Lokomotivenbau und Swissair, nichts, was dem Auge von Alfred Waldis entging! Das gleiche gilt von der Reihe der Veröffentlichungen des VHS und seiner Sektion der Schweizerischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, für die er Autoren wie Willy Spühler, Armin Baltensweiler, Robert Ruckli, Guido Frei, Werner Guldimann, Urs Hochstrasser und Lorenz Fischer gewann. In beiden – den Ausstellungen wie den Publikationen – ist in Ergänzung zum Museum ein unermüdlicher Vermittlungs- und Aufklärungswille am Werk, der mir, – ich sagte es – die heutige Ehrung besonders sinnvoll erscheinen lässt. Ich unterlasse es, die Mitwirkung von Alfred Waldis in unzähligen schweizerischen und internationalen Gremien zu erwähnen, zu denen die Expo 64 in Lausanne mit ihrer Halle über den Luftverkehr so gut wie der schweizerische Museumsverband, der vorgestern hier getagt hat, der Internationale Museumsrat ICOM und der Internationale Verband der Verkehrsmuseen gehören. Immer aber erfolgt diese Mitwirkung an der Front, nämlich da, wo die Arbeit geleistet wird. Ich kann auch den Einsatz aller seiner Mitarbeiter hier nur dankbar erwähnen. Rühmen möchte ich aber die vorbildliche Kollegialität, den Helferwillen des heute Gefeierten, der in vielen Fällen, und so auch in meinem, zu persönlicher Freundschaft geführt hat. Ich glaube deshalb auch, dass wenn nun in Bälde im geplanten Technorama Winterthur dem Verkehrshaus ein jüngeres Geschwister erwachsen wird, Alfred Waldis darin nicht eine Konkurrentin erblicken wird, es mithin nichts von ihm zu fürchten gibt, sondern dass der Neuling unter den schweizerischen Museen in ihm einen Berater finden darf, von dem das Technorama unendlich viel lernen kann, museologisch, administrativ, finanziell.
Es würde sich dabei in guter Gesellschaft befinden. Vor dreieinhalb Wochen wurde nämlich in einer Sitzung des amerikanischen Senats in Washington D.C. eine nahe Zusammenarbeit mit dem Verkehrshaus der Schweiz für die Präsentation im geplanten amerikanischen Air and Space Museum der Smithsonian Institution empfohlen. Zu dieser Mentorrolle ist Alfred Waldis ebenso zu beglückwünschen wie zu dem, was zu ihr geführt hat und was uns heute in dieser Halle zu seinen Ehren vereint.

Ansprache
von Erziehungsdirektor
Dr. Walter Gut

An seiner Sitzung vom 12. April 1972 hat der Stiftungsrat der «Innerschweizer Kulturstiftung» beschlossen, den Kulturpreis der Innerschweiz Herrn Alfred Waldis, dem Direktor des Verkehrshauses der Schweiz in Luzern, zu verleihen. Gemäss dem Statut dieser Stiftung will der Kulturpreis der Innerschweiz «bedeutende wissenschaftliche oder kulturelle Leistungen auszeichnen, die ein Gebiet der Natur oder des Geisteslebens der Innerschweiz zum Gegenstand haben».
Dem Präsidenten des Stiftungsrates der Innerschweizer Kulturstiftung obliegt nun die ehrenvolle Aufgabe, die Intention darzulegen, welche den Stiftungsrat bestimmte, als er den Beschluss fasste, Direktor Waldis mit dieser Anerkennung auszuzeichnen. Ich darf feststellen, dass sich mit dieser Auszeichnung ein besonderer Gesichtspunkt verbindet, der unserer heutigen Feier im Verkehrshaus, am Wirkungsort des Gefeierten selbst, sein einmaliges Gepräge gibt.
Die bisherigen Träger sowohl des Innerschweizer Kulturpreises wie des Innerschweizer Literaturpreises wurden durchwegs für Leistungen ausgezeichnet, die wir der Welt der Geisteswissenschaften (Theologie, Historiographie, Jurisprudenz, Musik, Literatur usw.) zuordnen. Heute nun wird der Preis der Innerschweizer Kulturstiftung erstmals für ein Wirken verliehen, in dessen Zentrum die Begegnung von Mensch und Technik steht. Darin mag – neben der persönlichen Ehrung von Herrn Direktor Alfred Waldis – ganz allgemein zum Ausdruck kommen: Entgegen vielen hartnäckig aufrechterhaltenen Clichévorstellungen begreift auch die Innerschweiz die Welt der Technik längst nicht mehr nur als Gegenwelt zur Welt der Kultur. Auch hierzulande weiss man seit Husserl, wie fragwürdig eine scharfe Trennung oder gar Gegenüberstellung von Geistes- und Naturwissenschaften (samt deren entsprechenden kulturellen und bildungsmässigen Wertstufungen) geworden ist. Auch im Innerschweizer Kulturraum kann man mit der deutschen Konstruktion einer absoluten Antinomie zwischen Kultur und Zivilisation – sei sie nun idealistischer oder Spenglerscher Observanz – wenig mehr anfangen. Vielmehr verstehen auch wir Innerschweizer heute Technik als ein Kultursystem unter anderen, in denen sich schöpferischer Menschengeist manifestiert.
Technik in diesem zutiefst kulturellen Sinne zu begreifen und begreifbar zu machen, das ist nun gerade das Grundanliegen des Verkehrshauses der Schweiz, dessen vielfältige Aufgaben Direktor Alfred Waldis durchaus und ausschliesslich als diejenigen eines Museums «im Dienste der Kultur und Erziehung» auffasst: «Sammeln und Erhalten wertvoller Zeugen aus dem kulturellen Leben, Förderung der Bildung und Grundlagenforschung sind die Hauptverpflichtungen eines jeden Museums», schreibt er, der bis heute den Verband der rund 200 Schweizer Museen als dessen seinerzeitiger Initiant und

Mitbegründer sowie den internationalen Verband der rund 150 Verkehrsmuseen in aller Welt präsidiert hat. Zweifellos ist es nicht das – zwar ebenso anerkennenswerte wie notwendige – dynamische Organisations- und Führungstalent des «Managers» Alfred Waldis, sondern sein stetes kompromissloses Eintreten für den unbedingten Kultur- und Bildungsauftrag jedes Museums, das den Innerschweizer zu einer prägenden Persönlichkeit in der Kulturgeschichte des nationalen und internationalen Museumswesens werden liess.
Seine Grundauffassung vom Museum als einer Kultur- und Bildungsstätte der Region und der Nation hat Alfred Waldis konsequent im Verkehrshaus der Schweiz verwirklicht: Ermöglicht wurde es zwar auf Initiative und in verdienstvoller Vor- und Zusammenarbeit verschiedener Personen und Instanzen. Die Krönung dieser Vorarbeit aber war zweifellos die Wahl der idealen Person zum Direktor des Verkehrshauses am 12. März 1958. Wer immer seitdem Einblick in die Entwicklung des Verkehrshauses nehmen durfte, bezeugt, dass die regionale, nationale und internationale Bedeutung und Resonanz, die es heute aufweist, ohne die Persönlichkeit seines Direktors Alfred Waldis undenkbar wäre.
Die Entwicklung eines Museums ist stets zwei Gefahren ausgesetzt: Ob der Sorge um Sach- und Fachrichtigkeit entweder zu stagnieren in elitärer Fachsimpelei, zum esoterischen Einkehrort für Nur-Liebhaber und Nur-Fachleute zu werden und damit seines Öffentlichkeitsauftrages verlustig zu gehen; oder aber der Popularität die Seriosität des Kultur- und Bildungsauftrages zu opfern. Beide Aspekte, breitenwirksame Attraktivität einerseits und wissenschaftlich fundierte Sachtreue anderseits, in ihren extremsten Möglichkeiten zu entwickeln und zu vereinigen zur Synthese eines idealen Volksbildungsinstrumentes, wie es das Verkehrshaus heute darstellt, ist an sich eine schöpferische, eine letztlich kulturelle Leistung. Direktor Alfred Waldis hat sie vollbracht seit Beginn des Jahres 1958, da er Gehalt und Gestalt des Verkehrshauses entscheidend mitkonzipierte, bis zum Stand der jüngsten Entwicklung.
Das Verkehrshaus der Schweiz ist das heute weitaus meistbesuchte Museum unseres Landes, das grösste und umfassendste Verkehrsmuseum der Welt. Seinen gewaltigen, alle Erwartungen sprengenden Zustrom verdankt es einer lebendigen, schöpferischen Ausstellungstechnik, die das technische Ausstellungsgut nicht bloss als totes Sammelmaterial, sondern, wo immer möglich, in bewegter Funktion, in bewegender Beziehung zum Besucher und durch Einordnung in stets grössere Zusammenhänge auch dem Nicht-Fachinteressierten zugänglich und verständlich macht.
Bei aller Attraktivität aber findet sich im Verkehrshaus der Schweiz nichts, was nur von ferne an reine Sensation und billige Konzession an Publicity (und Reisserisches böte sich aus dem Themenkreis des Verkehrswesens heute wahrlich genug an!) erinnert. Vielmehr zielen Ausstellungsthemen, Ausstellungsgut und Ausstellungsart im Detail wie im Ganzen konsequent auf Unterweisung, Vertiefung, Bildung. Dieses kulturelle Grundanliegen manifestiert sich auch im reichen Archiv, das Direktor Waldis zielstrebig errichtet hat und ausbaut, wie in den durchwegs wertvollen Veröffentlichungen bedeutender Fachleute und Forscherpersönlichkeiten, die Direktor Waldis als Referenten und als Autoren der Schriftenreihe des Verkehrshauses immer wieder gewinnen konnte.
Eigentliche Geistes- und Herzensfreundschaften verbinden heute Alfred Waldis mit Zeitgenossen von Weltruf aus Technik, Wissenschaft und Kunst: Solcher Freundschaft zu verdanken sind u. a. der erste Schweizer Vortrag Wernher von Brauns im Verkehrshaus in Luzern, die Anwesenheit eines Glenn und Armstrong (neben allen prominenten Pionieren der Luftfahrt) bei der Eröffnung der Halle Luft- und Raumfahrt sowie die zahlreichen Werke, die Hans Erni für das Verkehrshaus schuf.
Alle diese Beziehungen und Aktivitäten sind Ausdruck einer reichen und wachen, einer letztlich schöpferischen geistigen Persönlichkeit, die dem Verkehrsmuseum in Luzern das Seltenste und Schönste verlieh, was einem Museum zuteil werden kann: Leben im umfassendsten Sinne.
Wenige Museen widersprechen so umfassend der landläufigen Vorstellung toter Musealität wie das Verkehrshaus der Schweiz. Es ist ein lebendiges Museum nicht bloss nach seiner sichtbaren Betriebsgestalt, sondern auch nach seinem aktuellen geistigen Gehalt, nach seinem unaufhaltsamen zukunftsweisenden Wachsen. Am eindrücklichsten manifestiert sich dies in dem Werk, das von der Idee bis zur Verwirklichung als die persönlichste Leistung von Herrn Direktor Alfred Waldis gewertet werden muss: In der Errichtung des ersten Planetariums der Schweiz im Verkehrshaus Luzern. Alfred Waldis hat den Sinn dieses Werkes mit folgenden Worten umrissen: «Als Instrument der Volksbildung hilft das Planetarium in einzigartiger Weise dem Museum, seine vielfältigen Aufgaben im Dienste der Kultur und Erziehung zu erfüllen . . .» Als eine Art geistiger Überbau, der die Welt der Verkehrstechnik und ihre Entwicklung in weiteste Zusammenhänge stellt, aber auch als «hervorragendes Erziehungs- und Bildungsmittel für Lehranstalten und Bildungsbeflissene aller Stufen» (Prof. Dr. Lorenz Fischer) darf das Planetarium «Longines» als der «kulturellste» Bestandteil des Verkehrshauses bezeichnet werden.
Ohne die ureigne Initiative und den jahrelangen unermüdlichen Einsatz von Herrn Direktor Alfred Waldis würde dieses Planetarium heute nicht in Luzern stehen. Ihm und seiner von Jugend auf leidenschaftlich verfolgten Idee ist es zu verdanken, dass Luzern und nicht eine andere Stadt Standort dieses Kulturinstrumentes wurde, das bereits im ersten Jahr eine Frequenz von 300 000 Besuchern aufweisen

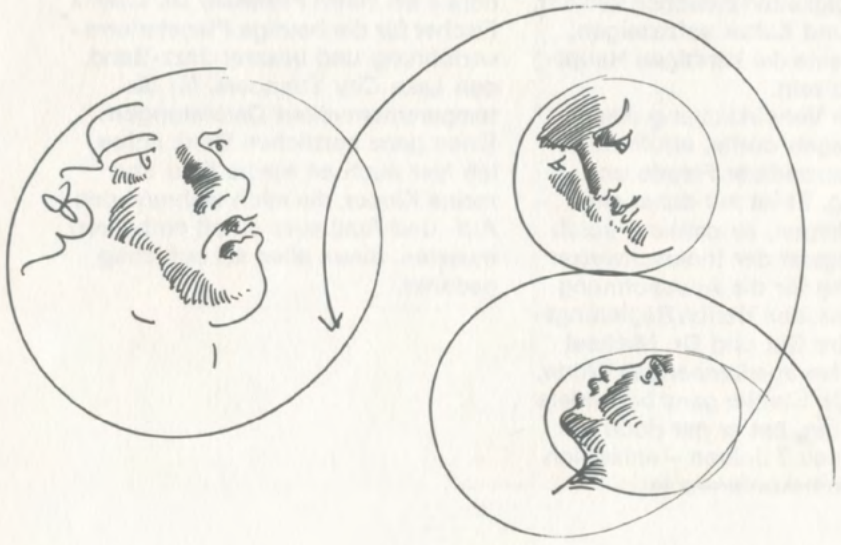
konnte. In diesem Planetarium ist Luzern und der ganzen Region Innerschweiz ein kultureller Kristallisationspunkt von nationaler und internationaler Strahlungskraft geschenkt, deren wir leider – solange eine Hochschule fehlt – noch allzu wenige vorzuweisen haben.
Direktor Alfred Waldis steht heute im Zenith seiner Schaffenskraft. Die Errichtung des Planetariums als seines persönlichsten Werkes ist nur eine Station seines vielfältigen Wirkens, von dem am meisten seine engste Heimat profitiert. Im Juli dieses Jahres hat er die Halle Luft- und Raumfahrt eröffnet, die – ebenfalls ein Werk seiner persönlichen Initiative und Konzeption – eine enorme Bereicherung und Ausweitung in der materiellen und geistigen Thematik des Verkehrshauses darstellt.
Sein unverändert kulturelles Grundanliegen aber manifestierte Alfred Waldis, als er über die Konzeption eines Kernstücks der neuen Ausstellungshalle, des von ihm entworfenen imposanten Kosmoramas, ausführte: «Der Flug zum Mond ist nach irdischen Massstäben eine grosse Reise, verglichen mit den Entfernungen im Universum verschwindend klein. Bilder und Daten versuchen die Möglichkeiten und Grenzen des menschlichen Vorstosses in die Planetenräume aufzuzeigen, gleichzeitig aber auch darzulegen, wie die Ergebnisse der Raumfahrt dazu beitragen werden, dass wir lernen, die Erde als Planeten und die Lösung der künftigen, grossen Probleme aus globaler Sicht zu betrachten.»
Schwer trägt die Innerschweiz noch immer am Image, als Kulturraum ausschliesslich von Intro- und Retrospektiven zu zehren. Dieses überfällige Image durch eine symbolische, zeichenhafte Tat zu korrigieren, hat sie heute Gelegenheit: Durch die Verleihung des Kulturpreises für ein prospektives Wirken und Werk, das uns lehrt, beim Fragen nach der Technik als einer «condition humaine» unsere Sicht zu weiten in die Zukunft, in die Welt, ins All.
Dieses Werk hat denn auch bereits weltweite Anerkennung gefunden, über die sich die Innerschweiz nur freuen kann: Am 16. August dieses Jahres hat Barry Goldwater vor dem amerikanischen Senat die Eröffnung der neuen Halle Luft- und Raumfahrt, das Verkehrshaus und seinen Leiter und Gestalter Direktor Alfred Waldis in einer ausführlichen und begeisterten Rede u. a. mit folgenden Worten gewürdigt:
«Herr Präsident, ich nehme heute die Zeit des Senats in Anspruch, um Alfred Waldis Lob zu zollen, dem Direktor des Verkehrshauses der Schweiz in Luzern, dessen Traum und unermüdliche Anstrengungen zur Eröffnung der grössten ständigen Luft- und Raumfahrtsausstellung in Europa geführt haben. Ich kann Ihnen versichern – auf Grund persönlicher Beobachtungen eines meiner Mitarbeiter –, dass diese ein voller Erfolg war, ein Erfolg, auf den nicht nur Direktor Waldis, sondern die Schweiz als Nation stolz sein darf . . .
Ich hoffe, dass das schweizerische Beispiel die Smithsonian Institution und die amerikanische Luft- und Raumfahrtindustrie ermutigen wird, die gemeinsame finanzielle Unterstützung des Ausstellungsprojektes zu erwägen, das die Eröffnung des ‹U.S. National Air and Space Museum› im Juli 1976 aus Anlass des 200jährigen Bestehens der Vereinigten Staaten vorsieht . . . Eine weitere Lehre, die aus der Betrachtung der schweizerischen Luft- und Raumfahrtsausstellung gezogen werden kann, ist das künstlerische Feingefühl, das sich sowohl in der Architektur als auch in der Gestaltung der Ausstellung widerspiegelt . . . Direktor Alfred Waldis und das Verkehrshaus haben eine bewundernswerte Ausstellungstechnik entwickelt, Originalobjekte dem Publikum nahezubringen . . .
Man hat im Verkehrshaus ein Niveau statuiert, das zu erreichen oder zu übertreffen wir in den Vereinigten Staaten versuchen können; wir müssen jedenfalls auf der Hut sein, wenn wir auf diesem Gebiet führend sein wollen.»
Nach dieser treffenden Anerkennung aus den Vereinigten Staaten kehren wir in die Innerschweiz zurück.
Nehmen Sie nun, sehr geehrter Herr Direktor Waldis, den Innerschweizer Kulturpreis entgegen als höchste Wertschätzung, die wir Ihrer Person und Ihrem Werke entgegenbringen und zugleich als Zeichen der Dankbarkeit, mit der sich die Innerschweiz, Land und Volk der Kantone Uri, Schwyz, Obwalden, Nidwalden, Zug und Luzern, mit Ihnen verbunden wissen. Mit dem Text der Urkunde, welche die Übergabe des Preises erläuternd begleitet, schliesse ich meine Ansprache:
«Alfred Waldis hat das Verkehrshaus der Schweiz in Luzern zu einer lebendigen Stätte der Begegnung von Mensch und Technik gestaltet und unserer Region mit dem Planetarium ein hervorragendes Bildungsinstrument zur Verfügung gestellt.»



Dankeswort
von Alfred Waldis

Vorerst möchte ich von ganzem Herzen für die Ehre danken, die Sie mir mit der Übergabe des Innerschweizer Kulturpreises erweisen. Mit diesem Preis, der mir eine grosse Freude bereitet, haben Sie auch das Verkehrshaus geehrt. Die Auszeichnung stellt eine Anerkennung der Tätigkeit eines der Technik verpflichteten Museums als Stätte der Pflege und Förderung kultureller Werte dar. Diese Anerkennung veranlasst mich, hier einige Gedanken über die Aufgabe eines Verkehrsmuseums in unserer Zeit darzulegen.
Im Laufe der Jahrhunderte hat das Museum, und damit auch das Verhältnis des Menschen zu ihm, eine tiefgreifende Wandlung erfahren. Wenn dem Wort «Museum» bis vor kurzem noch der Beigeschmack des Muffigen oder sogar Toten anhaftete, so war dies weitgehend auf die Haltung und Einstellung der Museen zur Öffentlichkeit wie auch auf die Art der Darstellung zurückzuführen. Heute dagegen hat das Museum neue Aufgaben übernommen, die seine Stellung verändert und zugleich aufgewertet haben. Nach einer kürzlich vom Internationalen Museumsrat veröffentlichten Definition gelten als Museen jene Institutionen, die durch ihre Ausstellungen, ihre wissenschaftliche Arbeit und allgemeine Tätigkeit die Rolle eines kulturellen Zentrums spielen. Ihr Aufgabe besteht darin, Gegenstände von kulturellem und erzieherischem Wert, insbesondere künstlerischer, wissenschaftlicher, historischer und technischer Art zu sammeln, zu erhalten, zu erklären, in Beziehung zur Umwelt zu bringen und sie der Öffentlichkeit zu deren Belehrung zu präsentieren. Hierin einbezogen sind auch die botanischen und zoologischen Gärten, Aquarien und Planetarien.
Neben der eigentlichen Sammelfunktion erfüllt das Museum somit auch die Aufgabe als ein Insturment der Volksbildung und Erziehung. Es verbindet zudem, unter Zuhilfenahme modernster Darstellungmsittel, die starke Faszination, die von allem Vergangenen, von der historischen Entwicklung, ausgeht, mit dem Drang zu wissen, wie die Welt von morgen aussehen wird. Weil nun Gegenwart und Zukunft ins Museum einbezogen werden – man denke nur an die moderne Malerei oder Bildhauerei in einem Kunstmuseum oder an eine Weltraumkapsel in einem technischen Museum – wird der Besucher veranlasst, sich auch mit dem Heute und Morgen in Kultur, Wissenschaft und Technik auseinanderzusetzen. Neben den traditionellen Hauptaufgaben haben heute die Museen noch eine weitere Bestimmung erhalten: sie sind zu einem Anziehungspunkt, zu einer Sehenswürdigkeit für den Tourismus einer Stadt oder einer ganzen Region geworden. Ausstellungen und Veranstaltungen aller Art machen derartige Museen zu lebendigen Zentren geistiger Bewegung und künstlerischen Lebens.
Die Definition über Sinn und Aufgabe des Museums ist ohne weiteres auch auf die *Verkehrsmuseen* anwendbar.

Die in diesen Museen gesammelten Gegenstände – gewissermassen technische Denkmäler – wurden geschaffen zum Einsatz im täglichen Leben, für Wirtschaft und Kultur, zur Verbindung von Mensch zu Mensch. In den Sammlungsbereich der Verkehrsmuseen gehören somit alle Gebiete, die unter den Begriff «Verkehr», d. h. Ortsveränderung von Personen, Gütern und Nachrichten fallen, namentlich der Wasser-, Strassen-, Schienen-, Luft- und Rohrleitungsverkehr sowie das Post- und Nachrichtenwesen. Mit dem Aufkommen der Raumfahrt hat der Ausstellungsbereich der Verkehrsmuseen eine Ausweitung erfahren, ist doch der Weltraum durch den Einsatz von Nachrichtensatelliten in das weite Gebiet der Kommunikation einbezogen worden und stellen die Raketen und Raumschiffe Transportmittel dar, die, nach Überwindung der Anfangsschwierigkeiten, dem Menschen neue Horizonte erschliessen werden.
Ausserdem gehört zur Ausstellungsthematik der Verkehrsmuseen auch der Fremdenverkehr. Die touristische Erschliessung ist erst durch die Transportmittel ermöglicht worden und anderseits haben gerade die Bedürfnisse des Tourismus Anlass zur Schaffung neuer Verkehrsmittel gegeben.
Neben dem Hauptzweck der Verkehrsmuseen – den Anteil des Verkehrs am kulturhistorischen und wirtschaftlichen Geschehen wie auch die technische Entwicklung aufzuzeigen – erfüllen sie eine weitere bedeutsame Aufgabe: Wecken und Fördern des Verständnisses für die Belange des Verkehrs und der Verkehrsträger. Sie zeigen Bedeutung und Leistungen des Verkehrs. Darüber hinaus leisten sie einen wertvollen Beitrag zur Förderung des beruflichen Nachwuchses, ist doch bei vielen Menschen durch den Besuch eines Verkehrsmuseums die Berufswahl zum Verkehrsdienst entscheidend beeinflusst worden. In diesem Zusammenhange ist auch das Archiv zu erwähnen, das die Dokumente aus der Verkehrsgeschichte sammelt und sie den Interessenten, vor allem Studenten, Fachleuten und der Presse, zur Verfügung stellt.
Auch die wissenschaftliche Tätigkeit gehört zu den Aufgaben der Verkehrsmuseen. Beim Verkehrshaus ist es eine besondere Sektion unseres Museums, die Schweizerische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft, die sich dieser Tätigkeit annimmt und die mit mehreren Arbeiten zur Klärung verkehrswissenschaftlicher und verkehrswirtschaftlicher Probleme beigetragen hat.
Eine besondere Bedeutung misst das Verkehrshaus der Verbindung zu den Schulen und Lehranstalten bei. Tausende von Schülern und Studenten haben ihre Kenntnisse durch den Besuch der Sammlungen vertieft. Eine sinnvolle Förderung dieser Bestrebungen hat das Verkehrshaus, als einziges Verkehrsmuseum auf der Welt, durch die Inbetriebnahme des *Planetariums* «Longines» erhalten. Wie kein anderes Instrument gestattet das Planetarium allgemein verständliche Erklärungen der Vorgänge am nächtlichen Himmel, der Bewegungen der Gestirne, der Entstehung der Jahreszeiten und vieles anderes mehr. Ebenso lassen sich beispielsweise die Gesetze von Kopernikus, Kepler oder Newton experimentell darstellen und tragen damit zum besseren Verständnis der Grundlagen der heutigen Weltraumfahrt bei. Über diese vielgestaltete, verstandesmässige Belehrung hinaus kann das Planetarium dem Menschen ein Gefühl für den eigenen Standort vermitteln, ein Erleben der grossen kosmischen Zusammenhänge in der Gegenüberstellung zur Kleinheit unserer alltäglichen Belange. So wird das Verkehrshaus, durch das Zusammenwirken von Museum und Planetarium, von Ausstellung und Bildungsinstrument, zu einer Stätte der Begegnung von Mensch und Technik. In dieser Begegnung die Beziehungen und Abhängigkeiten zwischen Verkehr, Wirtschaft und Kultur aufzuzeigen, scheint mir eine der künftigen Hauptaufgaben zu sein.
Dass ich zur Verwirklichung dieser Stätte beitragen durfte, erfüllt mich heute mit besonderer Freude und Genugtuung. Es ist mir daher ein grosses Anliegen, zu danken: vorab dem Stiftungsrat der Innerschweizer Kulturstiftung für die Auszeichnung und den Preis, den Herren Regierungsrat Dr. Walter Gut und Dr. Michael Stettler für ihre anerkennenden Worte, wobei ich Dr. Stettler ganz besonders verbunden bin, hat er mir doch vor ziemlich genau 7 Jahren – anlässlich einer Museumskonferenz in Washington – Anregungen zur Finanzierung eines Planetariums gegeben. Dann danke ich all jenen, die mir durch ihre Mithilfe und Unterstützung ermöglicht haben, mich für eine derart schöne Aufgabe einzusetzen: dem Vorstand und Leitenden Ausschuss des Verkehrshauses, insbesondere seinem Präsidenten, Herrn Paul Kopp, der mir 1956 das Tor zum Verkehrshaus öffnete und der mir seither mit Rat und Tat beistand, den Schweizerischen Bundesbahnen, bei denen ich mir während 20 Jahren das fachliche Rüstzeug aneignen konnte und die mir den Übertritt zum Verkehrshaus ermöglichten, den Gestaltern der Erweiterungsbauten, vor allem dem Architekten, dem Ingenieur und dem Grafiker sowie meinen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen vom Verkehrshaus, ohne deren Einsatz ich meine Arbeit nie hätte bewältigen können. Dann danke ich Herrn Professor Dr. Lorenz Fischer für die heutige Planetariumsvorführung und unserer Jazz-Band, den Lake City Stompers, für die temperamentvollen Darbietungen. Einen ganz herzlichen Dank richte ich hier auch an meine Frau und meine Kinder, die mich während des Auf- und Ausbaues so oft entbehren mussten. Ihnen allen sei aufrichtig gedankt.



DIE INNERSCHWEIZERISCHE KULTURSTIFTUNG
VERLEIHT
HERRN ALFRED WALDIS, LUZERN
DEN KULTURPREIS DER INNERSCHWEIZ

ALFRED WALDIS HAT DAS VERKEHRSHAUS
DER SCHWEIZ IN LUZERN ZU EINER
LEBENDIGEN STÄTTE DER BEGEGNUNG
VON MENSCH UND TECHNIK GESTALTET
UND UNSERER REGION
MIT DEM PLANETARIUM EIN HERVOR-
RAGENDES BILDUNGSINSTRUMENT
ZUR VERFÜGUNG GESTELLT.

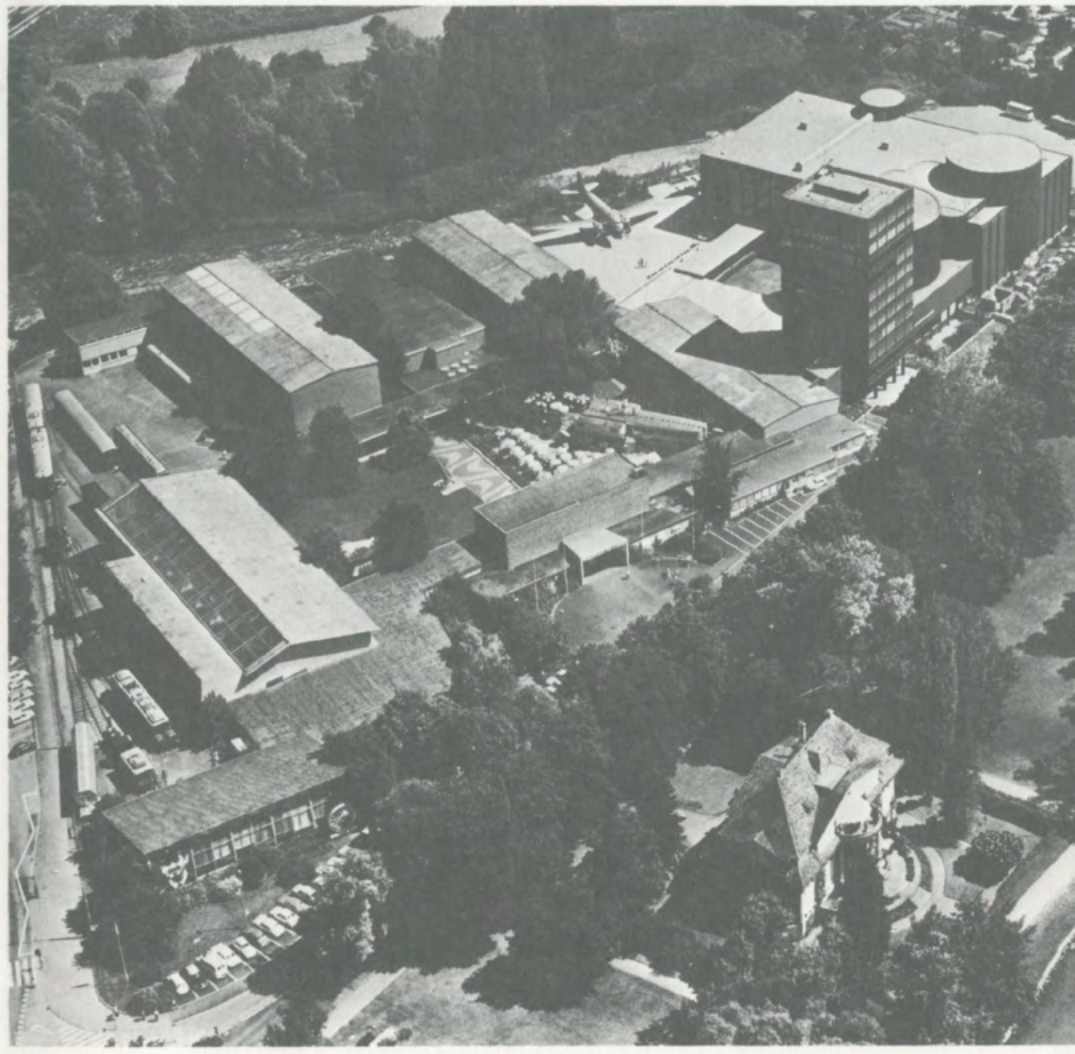
LUZERN UND SARNEN, DEN 12. APRIL 1972

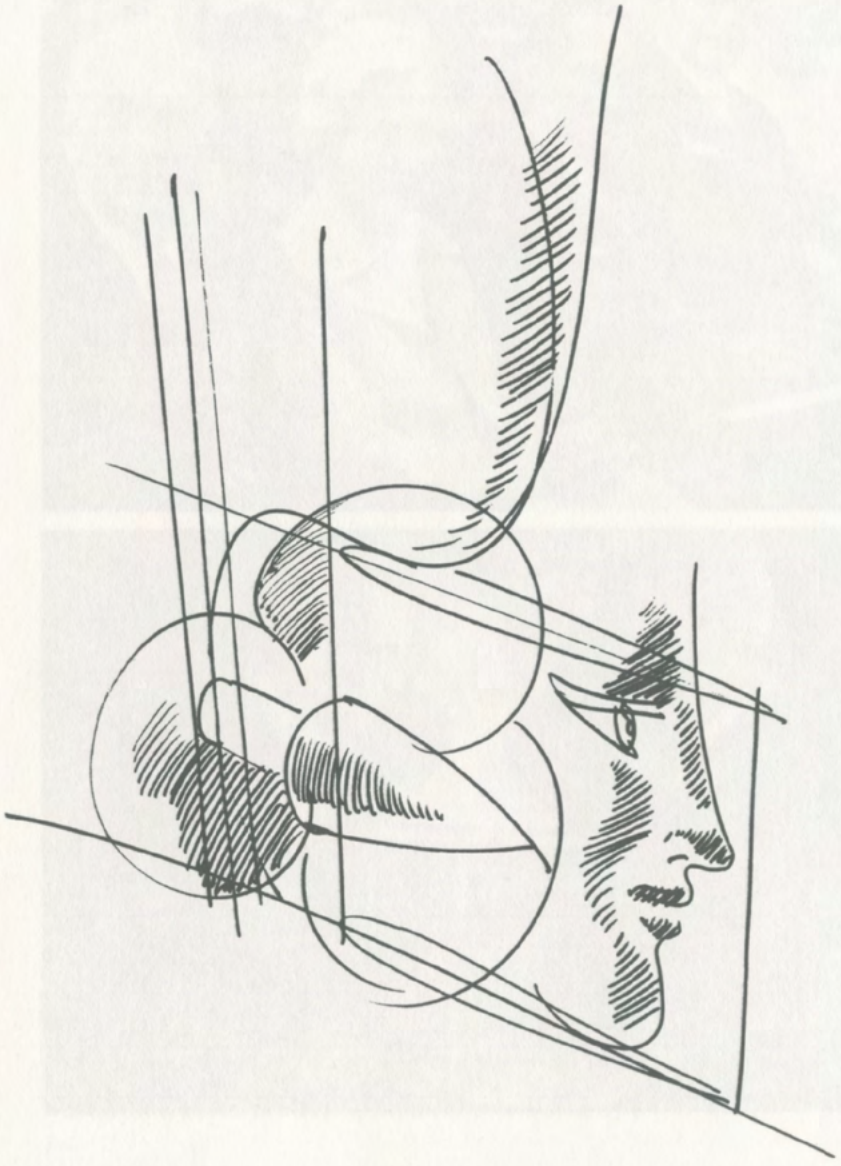
DER PRÄSIDENT: DER AKTUAR:

La Fondation Culturelle de la Suisse Centrale décerne à Monsieur Alfred Waldis, Lucerne, le prix de culture de la Suisse Centrale.
Alfred Waldis a fait du Musée Suisse des Transports de la Suisse à Lucerne un lieu de rencontre vivant de l'homme et de la technique. Par le planétarium, il a mis à la disposition de notre région un instrument d'éducation par excellence.
Lucerne et Sarnen, le 12 avril 1972

La Fondazione Culturale della Svizzera Centrale conferisce al signor Alfred Waldis di Lucerna il premio culturale della Svizzera centrale.
Alfred Waldis ha fatto del Museo svizzero dei trasporti a Lucerna un centro di vitali incontri fra l'uomo e la tecnica, offrendo, con il planetario, alla nostra regione un eminente mezzo di cultura.
Lucerna e Sarnen, il 12 aprile 1972

The Central Switzerland Cultural Foundation awards the Culture Prize of Central Switzerland to Mr. Alfred Waldis, Lucerne.
Alfred Waldis turned the Swiss Transport Museum in Lucerne into an active centre where man and technical science meet and with the planetarium he provided our region with an outstanding educational instrument.
Lucerne and Sarnen, 12 April 1972





Copyright 1972 Verkehrshaus der Schweiz, Luzern
Satz und Druck: Raeber AG, Luzern
Lithos: Kreienbühl & Co AG, Luzern
Titelbild und Vignetten: Hans Erni, Meggen/Luzern
Fotos: Comet Photo, Ph. Giegel, B. Voser, W. Wyler
Grafische Gestaltung: Josef Ebinger, Luzern