

# «Von grösserer Bedeutung als die Engelberglinie»

**In zwei Jahren wird die Stanserhornbahn das 125. Jahr ihres Betriebes feiern können. STANS! begleitet das Jubiläum des touristischen Leuchtturms mit einer losen Folge über die Geschichte der Bahn. Heute geht es um die Anfänge des Unternehmens, die sich um 1890 abgespielt haben.**

Von Peter Steiner

Die Neuigkeit anzukünden, die Obwaldner Unternehmer Bucher & Durrer möchten eine Bahn aufs Stanserhorn bauen, war Melchior Lussi aufgetragen, einem quiriligen Stanser «Fürsprech», der in den ersten Monaten des Jahres 1890 mit einem «Subskriptionsbogen» dafür Unterstützung zu gewinnen suchte. Breiter bekannt wurde das Vorhaben dann, als das Luzerner «Vaterland» und das «Nidwaldner Volksblatt» Mitte Februar 1890 die Idee medial kolportierten, aber sie mit der gerade anstehenden Fasnacht in Verbindung brachten: Bloss eine Ente? Doch das Bauen von Bahnen war damals hochaktuell: Luzern war seit 1859 sukzessive ans schweizerische Eisenbahnnetz angebunden worden, 1882 wurde die Gotthard-Bahn eröffnet und 1888/89 die Brünigbahn.

## Engelberg- oder Stanserhornbahn?

Auch die Berge wurden von den «Eisenbahn-Baronen» als lohnende Ziele ausgemacht: 1871 wurde die Bahn von Vitznau auf die Rigi eröffnet, 1888 die Kehrsiten-Bürgenstock-Bahn und 1889 jene von Alpnach auf den Pilatus. In Nidwalden wurden schon 1855 Pläne für einen Anschluss an die (künftige) Gotthardlinie skizziert. Bescheidener war dann 1888 die Idee einer Bahn Hergiswil-Grafenort-Buochs, doch fanden die Vorschläge vorerst wenig Unterstützung: Die Initianten aus dem liberalen Umfeld genossen als «Spekulanten» im konservativen Nidwalden wenig Vertrauen. Als die Stanserhornbahn-Idee lanciert wurde, war hier gerade die Diskussion um den Bau einer Verbindung von Stansstad nach Engelberg im Gange, und in Stans stritt man sich heftig über den Standort eines möglichen Bahnhofs: Sollte der bei der Turmatt zu stehen kommen oder aber doch eher in der Breiten, damit auch die Bewohner des östlichen Dorfteils schnell bei der Station wären? Stanserhorn-Fürsprech Lussi warf im Mai 1890 in die Debatte ein, «sein» Projekt könne als ein «der Verwirklichung nahestehendes bezeichnet» werden und es sei für Stans «von eminent grösserer Bedeutung ... als die Erstellung der Engelberglinie».

## Bucher-Durrer oder Bucher & Durrer

Die treibende Kraft hinter der Idee einer Stanserhornbahn war Franz Josef Bucher, der einer bäuerlichen Kernser Familie entstammte und als Unterneh-

mer in den 1860er-Jahren zusammen mit seinem (späteren) Schwager Josef Durrer Sägewerke betrieb, 1868 in Kägiswil eine Parkettfabrik baute und 1869/70 in Engelberg ein erstes Hotel erstellte. Mit dessen Verkaufserlös erwarben Bucher und Durrer die Alp Tritt auf dem Bürgenberg und eröffneten dort 1873 ein «Grand Hotel». Rastlos erweiterten Bucher & Durrer ihre Geschäftstätigkeit: Sie bauten im Tessin ein Kraftwerk, kauften Wälder in Rumänien, pachteten bzw. beteiligten sich an Hotels in Luzern und Genua, stampften in Bukarest eine Möbelfabrik aus dem Boden, konstruierten die Drahtseilbahn in Lugano und die Trambahn von Genua. Die Aufzählung des phänomenalen Wirkens der Compagnons Bucher & Durrer füllt Bücher!

## Verletzte Ehre

Insbesondere der etwas hemdsärmliche Franz Josef Bucher stiess nicht überall auf Gegenliebe: Die Bauern am Bürgenstock sahen ihn bald eher als Teufel denn als Wohltäter, und auch das Luzerner Establishment wurde mit dem Obwaldner Haudegen nicht warm. Die Bevorzugung seines Onkels (und Obwaldner Landammanns) Niklaus Durrer als Präsident der 1886 gegründeten Pilatusbahn-Gesellschaft traf ihn offenbar so tief, dass er nach direkter Konkurrenz sann. Aufs Stanserhorn wollte Bucher denn anfänglich von Alpnach, später vom Rotzloch aus. Diese noch

1890 diskutierte Variante hätte in einer Zahnradbahn in die «Gipsberge» am Stanserhorn (ob Roren in Ennetmoos) und dann in einer Drahtseilbahn auf den Horngipfel bestanden; sie machte den Stansern aber nicht richtig Freude. Das am 16. Juni 1890 beim Bund eingereichte Konzessionsgesuch verschob die Talstation zum Historischen Museum in Stans, nahm den Baubeginn für den Frühling 1891 in Aussicht, rechnete mit Kosten von 1,285 Mio. Franken und versprach die Eröffnung auf den 1. Juli 1893.

## Konzession auf 80 Jahre

Die Rivalität zum Pilatus wird aus den Akten offenkundig. Schon in der «Vaterland»-Notiz wurde moniert, dass die Aussicht auf dem Stanserhorn «dem Pilatus wenig nachsteht», und im Konzessionsgesuch wurde das Horn als «prachtvollen, dem Pilatus ebenbürtigen, ja diesen in vielen Beziehungen übertreffenden Aussichtspunkt inmitten einer lieblichen Alpenwelt» beschrieben.

Unterdessen hatte sich auch ein lokales Initiativkomitee gebildet mit Regierungsrat Dr. Carl Odermatt, Obergerichtspräsident Constantin Odermatt, mit Major und Gemeindevizepräsident Caspar Flühler, den Oberrichtern Louis Spichtig und Moritz Kennel sowie dem Buchhändler Josef von Matt. Im Bericht über die Konzessionseingabe stellte das «Volksblatt» erfreut fest: «Die Bevölkerung von Stans steht dem Unternehmen sehr sympathisch gegenüber.»

Am 10. September 1890 beurteilte der Nidwaldner Landrat das Konzessionsgesuch positiv und einen Monat später erteilten die Eidgenössischen Räte die Konzession auf eine Dauer von 80 Jahren. Jetzt konnte mit der Detailplanung begonnen werden!



Propagandist für eine Stanserhornbahn: Fürsprech Melchior Lussi (stehend).

Bild: zVg

# So kam die Bahn zum benötigten Land

**Mit der Erteilung der Eidg. Konzession nach Eisenbahnrecht am 9./10. Oktober 1890 war für den Bau der Stanserhornbahn die erste Hürde genommen. Die Konzession gab das Recht, notwendiges Land zu enteignen. Doch die meisten Fälle kamen ohne Entscheid der Schatzungskommission klar.**

Von Peter Steiner

Wenn öffentliche Werke von der Bundesversammlung beschlossen werden, «so ist jedermann, soweit es solche Werke erforderlich machen, verpflichtet, sein Eigentum oder andere auf unbewegliche Sachen bezügliche Rechte gegen volle Entschädigung dauernd oder bloss zeitweise abzutreten» – so lautet Artikel 1 des Bundesgesetzes betr. die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten von 1850. Darauf berief sich der Gemeinderat Stans, als er am 3. Dezember 1890 die öffentliche Auflage der Pläne «über die zu erstellende Stanserhornbahn, Abtheilung I und II, Stans-Blumatt», bekanntgab. Wer gegen die Ausführung der Pläne «Einsprache erheben zu können glaube», müsse diese schriftlich beim Gemeinderat zu Händen des Bundesrates geltend machen. Überhaupt hätten die Betroffenen innert 30 Tagen «ihre Rechte und Forderungen genau und vollständig» einzugeben, denn bleibe die Frist unbenutzt, gingen die Rechte an den Bahnunternehmer über, und die Festlegung der Entschädigung obliege dann allein der «Schatzkommission».

## Landerwerb via «Expropriation»

Die Enteignung stand also in Aussicht und dementsprechend ist nachvollziehbar, dass sich die betroffenen Landeigentümer der Reihe nach meldeten. Kaspar Odermatt, Eigentümer des Höflis, der mit 830 m<sup>2</sup> für die Talstation kräftig Land zu verlieren hatte, setzte sich ebenso zur Wehr wie bergwärts die Gesellschaft Nidwaldner Kantonsspital, die Bauernfamilie Odermatt vom Pulverturm, die Kollatoren des Stulzenstifts, Zimmermanns von der Schützenmatte, die Langmattli- und die Hostatt-Bauern und so weiter! Sie alle nannten ihre Preisvorstellungen (um Fr. 1.– bis 1.50 pro m<sup>2</sup>), wollten die Bewirtschaftung ihrer teils zerschnittenen Landwirtschaftsflächen gesichert oder aber ungünstige Restflächen abgekauft und die allgemeine Wertminderung mit einer «Inkonvenienzentschädigung» kompensiert sehen.

Die Korporation Stans detaillierte ihre Forderungen an einer Extra-Genossengemeinde, forderte Winterübergänge und den Erhalt ihrer Reistzüge, verlangte die Bauherrenhaftung für alle Folgeschäden des Baus, blieb aber bei den Landpreisen moderat: Fr. 2.– pro Quadratklafter (entsprechend 3,24 m<sup>2</sup>) in der Kniri-Allmend, Fr. 1.– im Kälti und

Fr. 0.30 im Waldgebiet – dazu Fr. 1500.– «für Kosten, Auslagen, Mühewalt, Bauaufsichtigung, Kommissionen und Genossenratssitzungen».

Auch der Gemeinderat Stans setzte sich zur Wehr, stand doch das Zugangsrecht zum Viehmarktplatz auf dem Steimättli in Gefahr, und mit Kaspar Lussi-Gut von der Nägeligasse gefiel ihm nicht, dass das «St. Josefsträsschen» (sic!) um rund einen Meter angehoben werden wollte: Lussis ebenerdiger Hauseingang wäre zur Hälfte zugedeckt! Renggers vom Gasthaus Rössli sorgten sich um die Wasserleitung zum Brunnen ihres Rossstalles und Remigi Wagner beklagte die Kappung seines Fussweges.

## Änderung mit 2. Ausschreibung

Die Einwände blieben nicht ungehört. Am 8. Januar 1891 legten die Projektanten zusammen mit der Ausschreibung der «III. Abtheilung» – der Strecke Blumatt-Stanserhorn – eine «Variante der ersten Abtheilung, Stans-Kniri» vor, die den Startpunkt rund 40 Meter bergwärts rückte. Dies ermöglichte, einerseits die ursprünglich geplante Startkurve zu begradigen und anderseits genügend Tiefe zu erreichen, um die Nägeligasse um bloss noch 30 cm anzuheben. Die Spitalgesellschaft sorgte sich jetzt nur noch um ein Gatter bei ihrem Hühnergehege und um die Entschädigung für den «Verlust der Disposition über den Untergrund», wofür sie sich 100 Franken gutschreiben lassen wollte.

Natürlich traten jetzt auch die «höher gelegenen» Eigentümer auf den Plan. Geschäftsagent Josef Bünter als Besitzer der Rinderalp pochte auf vollständige Entschädigung, auf sichere und dienliche Übergänge und auf die Erstellung eines Zaunes entlang der Strecke mit

Unterhalt zulasten der Bahn. Die Korporation Ennetmoos – kaum zehn Meter nach der Station Blumatt dringt das Trasse in Ennetmooser Gemeindegebiet ein – meldete ihre Ansprüche auf Entschädigung wegen Materialentnahme an und monierte schon mal allfälligen Schadenersatz für «herunterrollendes Material». Später sollte gerade darüber noch heftig gestritten werden!

## Trinkgelder, Schaufeln und «Bärli»

Der Landerwerb erwies sich im Allgemeinen als machbar, auch weil Bucher & Durrer die Wünsche der Betroffenen zu erfüllen versprochen. Schon im Dezember 1890 gelangen erste Vereinbarungen; weitere folgten rasch, zumal sich die Projektanten recht kulant zeigten: Dem Remigi Odermatt im Langmattli zum Beispiel wurde pro Quadratklafter Land noch ein «Trinkgeld» von 20 Rappen gewährt und den Odermatts beim Pulverturm, die den Humus des Abtrags behalten wollten, versprochen Bucher & Durrer gar «Schaufeln und Bärli» (Schubkarren). Dem Alois Odermatt in der Hostatt wurde ein Durchgang in dem Masse in Aussicht gestellt, dass er «mit geladenem Wagen in sein Land fahren kann», wie überhaupt die Erschliessung aller Parzellen minutiös geplant wurde: Von der Talstation bis ins Kälti wiesen die Pläne zehn Unter- oder Überführungen auf. In dieser Form ausgeführt wurden dann aber lediglich sechs.

Was indes nicht gütlich bereinigt werden konnte, darüber entschied die Schatzungskommission: Da «der gegenwärtige Zustand der Abtretungsobjekte auch nach der Bauausführung jederzeit noch mit Bestimmtheit gefolgert [d.h. nachvollzogen] werden kann», bewilligte sie am 14. Juli zulasten von fünf Grundeigentümern die «sofortige Inangriffnahme der Bauarbeiten». Da waren diese allerdings schon seit sechs Wochen in vollem Gange.

Teil 1 erschien im Blatt 1/2016 (Januar/Februar), abrufbar unter [www.stans.ch](http://www.stans.ch). Weitere Teile erscheinen in loser Folge.



Das Baugebiet für die Talstation der Stanserhornbahn links vom «Salzmagazin».

Bild: Peter Steiner

# Kritik aus Zürich zu den Rentabilitätsversprechen

**9% Rendite prognostizierte 1890 der Zeichnungsprospekt für die Aktien der Stanserhornbahn. Eine kritische Analyse in der NZZ dagegen warnte: «Beim geringsten Missgeschick wird das Betriebsdefizit da sein.» Trotzdem: Die nötige Million floss der Aktiengesellschaft problemlos zu.**

Von Peter Steiner

Die Idee von Franz Josef Bucher-Durrer, aufs Stanserhorn eine Bahn zu bauen, stiess in Stans schnell auf grosses Interesse. Bucher brachte zügig ein prominentes Initiativkomitee (IK) zusammen, das ihm lokalen Rückhalt bot. Am IK lag es denn auch, in Bern die Konzession zu beantragen und nach deren Erteilung im Oktober 1890 mit einer kreditfähigen Organisation für die Finanzierung des Baus zu sorgen. Immerhin galt es, geschätzte Kosten von 1,285 Mio. Franken zu decken und Kreditgebern gegenüber glaubhaft zu machen, dass sich die Investition lohne.

## NZZ warnt

Bucher und das IK strebten die künftige Trägerschaft in Form einer Aktiengesellschaft an. Im Zeichnungsprospekt vom 6. Dezember 1890 wurde der Investitionsbedarf jetzt mit 1,5 Mio. Franken veranschlagt, der zu Zweidritteln mit Aktienkapital gedeckt werden wollte. Der Prospekt prognostizierte jährliche Einnahmen von 145'000 Franken, denen 55'000 Franken Ausgaben für Strom, Personal (15 Personen), Unterhalt, Einlagen in den Reserve- und Erneuerungsfonds und für die Verzinsung des Obligationenkapitals gegenübergestellt wurden: «... bleiben Fr. 90'000.– Einnahmen-Überschuss oder 9% Dividende des Aktienkapitals». Die Schätzung der möglichen Frequenz orientierte sich an den Bahnen Vitznau-Rigi, Pilatus und Bürgenstock: «Zieht man die ... Vorzüge und ausnahmsweise billigen Taxen der Stanserhornbahn in Betracht, so darf man jährlich wenigstens auf 18'000 Besucher des Stanserhorns rechnen.» Nachdem die Neue Zürcher Zeitung bereits im August 1890 vor dem «gegenwärtig in unserem Land grassierenden Bergbahnfieber» gewarnt hatte, unterzog sie am 20. Januar 1891 die Rentabilitätsberechnung der Bahn einer kritischen Prüfung. Sie kam zum Schluss, dass «im allergünstigsten Fall» für die Verzinsung des Anlagekapitals 3000 Franken bleiben würden, und folgerte: «Beim geringsten Missgeschick wird das Betriebsdefizit da sein.» Die Zeitung beklagte, dass bei der Konzessionierung realistische Rentabilitätsaussichten keine Rolle spielten; wäre dem aber so, würde «das hiedurch gewarnte Publikum nicht mehr so leichtlich auf irgend einen schönen Prospekt hin sein gutes Geld hergeben für die Erstellung einer unrentablen Luxusbahn».

Unter Federführung von Landsäckelmeister Karl Odermatt veröffentlichte das IK am 19. Februar 1891 zwei Gegenrechnungen, die immer noch eine Aktienrendite von sieben oder doch aber wenigstens fünf Prozent in Aussicht stellten. «Die Unterzeichneten» – so immerhin ein Vorbehalt – «können nun allerdings die Zahl der Besuchenden nicht verbürgen, sind aber der Hoffnung, es werde Keinen gereuen, der sich bei der Zeichnung beteiligt.»

## Ein stiller Abgang

Mitten im Zeichnungsverfahren, nämlich am 14. Februar 1891, trat Oerrichter und Mitkonzessionär Moritz Kennel aus dem IK zurück. Was den Stanser Apotheker und Landrat zu diesem ungewöhnlichen Schritt bewogen hat, darüber lässt sich nur spekulieren. Der von Arth SZ zugewanderte Kennel widmete sich, wie es in seinem Nachruf im «Nidwaldner Volksblatt» heisst, «mit Eifer dem gesellschaftlichen Leben», und war in vielen Vereinen Präsident oder Kassier. Ob ihn im Anschluss an die Kritik der NZZ seine Funktion als Präsident der Ersparniskasse Nidwalden, seine sprichwörtliche Gewissenhaftigkeit oder ganz einfach seine Rechenkunst von einem weiteren Engagement für die Stanserhornbahn abgehalten hat, muss offen bleiben. Kennel, der auch keine einzige Aktie zeichnete, wurde durch Ingenieur und Landesstatthalter Ferdinand Businger ersetzt.

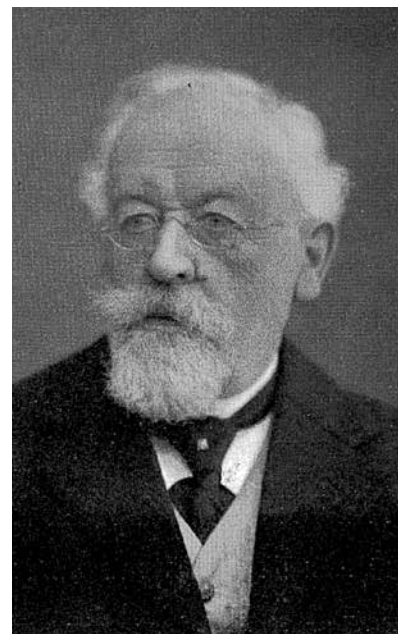
## Totalvertrag mit Bucher & Durrer

NZZ-Warnung und Kennel-Abgang hielten indes viele andere nicht von der Aktienzeichnung ab. Bereits am 7. März 1891 konnte das «Volksblatt» berichten, die «Nidwalden zugeteilten 400 Aktien [seien] bis zum 28. Februar bedeutend überzeichnet worden», und am 2. Mai folgte die Nachricht, die 2000 Aktien zu 500 Franken seien vollumfänglich gezeichnet. Auf den 11. Mai wurde die konstituierende Generalversammlung im Stanser «Engel» angekündigt: «Sie hat die vollständige Zeichnung des Aktienkapitals von 1'000'000 Franken und die hierauf geleistete erste Einzahlung von 20% festzustellen, die Statuten und Verträge über Erstellung und Betrieb eines Hotels auf dem Stanserhorn zu genehmigen und die Wahl des Verwaltungsrates und der Betriebskontrolle vorzunehmen.»

An der Gründungsversammlung repräsentierten 42 Aktionäre 1747 Aktien. Sie genehmigten zunächst den Bauvertrag mit der Firma Bucher & Durrer (B&D), die zusammen mit ihren Patrons Franz Josef Bucher und Josef Durrer die Aktienmehrheit in Händen hielt. B&D übernahmen um den Pauschalbetrag von 1,4 Mio. Franken den Bau einer «betriebsfertigen Anlage ... nach allen Regeln der Kunst». Die Betriebsaufnahme wurde auf den 1. Juli 1893 versprochen und für jeden Tag Verspätung bei «Verschulden der Unternehmer» eine Konventionalstrafe von 500 Franken vereinbart. Auch der künftige Betrieb der Bahn wurde B&D übertragen und dafür eine Abgeltung von 36'000 Franken pro Jahr vereinbart. Für weitere 15'000 Franken verpflichteten sich B&D zur Lieferung des Betriebsstroms ab ihrem Kraftwerk Faden «franko alle Betriebsstationen». Dampfmaschinen in jedem Maschinenhaus sollten bei Stromausfall den Fahrbetrieb sichern. Um die Kosten zu decken, sollten die Transporteinnahmen in die Kasse der AG fliessen.

An der GV ging es auch noch um einen dritten Vertrag: B&D sollen auf dem Stanserhorn ein Hotel mit 100 Betten planen und auf Beginn der zweiten Saison auch in Betrieb nehmen – sofern die AG dies nicht selbst will. Schliesslich genehmigte die Generalversammlung die Statuten und wählte den Verwaltungsrat mit dem 40-jährigen Landsäckelmeister Dr. med. Karl Odermatt an der Spitze.

Teil 1 erschien im Blatt Januar/Februar 2016, Teil 2 im Blatt Mai/Juni 2016. Beide sind abrufbar unter [www.stans.ch](http://www.stans.ch). Die Serie wird fortgesetzt.



1. StHB-VR-Präsident: Dr. Karl Odermatt.

Bild: Kantonsbibliothek Nidwalden



# Vorzeitiger Baubeginn bringt Ärger mit dem Bund

**Den Notablen im ersten Verwaltungsrat war keine einfache Rolle zugesprochen: Ein unter Zeitdruck stehender und oft skrupelloser Franz Josef Bucher manövrierte die Regierungsräte, Oberrichter und Gemeindepräsidenten wiederholt in heikle Situationen. Ärger war programmiert.**

Von Peter Steiner

Eine Woche nach der Gründungsversammlung der Aktiengesellschaft versammelten sich am 19. Mai 1891 die Verwaltungsräte zu ihrer ersten Sitzung. Zur grossen Überraschung lehnte der bisherige Kopf des Initiativkomitees und Vorsitzende der Gründungsversammlung, Regierungsrat Dr. Karl Odermatt, das VR-Präsidium ab. Ob er wohl ahnte, dass Franz Josef Buchers Draufgänger-Mentalität der Bahngesellschaft noch manche Auseinandersetzung bescheren sollte?

## Politpromis und Technik-Asse

An Dr. Odermatts Stelle wurde der 60-jährige Käsehändler Constantin Odermatt, früher Gemeindepräsident von Stans und jetzt Obergerichtspräsident, gewählt. Der Arzt Karl Odermatt war immerhin bereit, das Vizepräsidium zu übernehmen. Das Sekretariat wurde Geschäftsentant Caspar Flühler übertragen, dem vormaligen Gemeindepräsidenten von Oberdorf, gegenwärtig Oberrichter und später dann (ab 1895) auch in Stans Gemeindepräsident.

Politik paarte sich mit technischem Sachverstand in der Person von Ingenieur Ferdinand Businger, der aktuell gleichzeitig Landammann und Gemeindepräsident von Stans war, sowie im Maschinenfabrikanten (und Luzerner Grossrat) Theodor Bell. Und natürlich gehörte dem Verwaltungsrat auch Franz Josef Bucher an, der die Ideen- und Hauptkapital-Geber vertrat. Verwalter Jost Schnyder aus Luzern vervollständigte das machtvollste, illustre Gremium.

## Verwaltungsrat nur «Relais-Station»

Die Firma Bucher & Durrer als Totalunternehmerin stand mit der Pauschalierung der Erstellungskosten und der Terminierung der Bahn-Eröffnung auf den 1. Juli 1893 unter enormem Druck: Pro Tag Verspätung war eine Konventionalstrafe von 500 Franken vereinbart! Nur so ist zu verstehen, dass – entgegen der klaren Vorschrift in der Konzession – bereits am 1. Juni 1891 mit dem Bau begonnen wurde, und zwar bevor der Bundesrat am 15. Juni die Pläne für die Erstellung der 1. und 2. Sektion freigab. Im Genehmigungsantrag drückte das Eidg. Post- und Eisenbahndepartement deutlich seinen Unmut über fehlende bzw. ungenügende Pläne aus und verlangte, die Bahngesellschaft habe «einen



Verwaltungsrat Ing. Ferdinand Businger.

tüchtigen, erfahrenen Techniker zu bezeichnen, der sämtliche Arbeiten während der Bauzeit zu kontrollieren und für gute und planmässige Ausführung derselben zu sorgen» habe. Diese Aufgabe übertrug der Verwaltungsrat dem Kollegen Businger. Dieser sollte den Verwaltungsrat jeweils auch über den Baufortschritt orientieren und die an Bucher & Durrer zu leistenden Zahlungen festlegen.

Die «Sandwich-Situation» zwischen den Bundesstellen und dem Totalunternehmer behagte dem Verwaltungsrat nur mässig. Er bestimmte am 3. Oktober 1891, das «Bureau» (d.h. der geschäftsführende Ausschuss) habe sich «darauf zu beschränken, einerseits die Verfügungen des Eisenbahndepartementes den Herren Bucher & Durrer zu überweisen und andererseits deren Antworten und Vernehmlassungen wieder dem Departement zu übermitteln». Sei eine Stellungnahme unausweichlich, solle sich Ing. Businger «schlüssig machen und seine Ansicht dem Eisenbahndepartement mitteilen, ohne indessen die rechtliche Stellung dadurch irgendwie zu präjudizieren», denn schliesslich hätten Bucher & Durrer «eine den Vorschriften des Eisenbahn-Departementes entsprechende und von demselben genehmigte Bahn aufs Stanserhorn herzustellen».

## Extreme Steigungsverhältnisse

Strittig zwischen dem Eisenbahndepartement und der Bauunternehmung war insbesondere die Anlage der 2. und 3. Sektion mit Steigungen, die bis zu 64% betragen und das bisher im Seilbahnbau maximal Tolerierte merklich überschreiten sollten. Ob Emil Strub, zwischen 1888 und 1891 eidg. Kontrollingenieur für Seilbahnen, in einem 1892 erschienen Aufsatz mit der Bemerkung, das Eisenbahndepartement habe «kürzlich gegen die Ausführung einer Bahn mit 74% Steigung bezogen», aufs Projekt Stanserhorn Bezug nahm, ist denkbar, schreibt doch der Verwaltungsrat zur offenkundigen Problematik: Was die Steigungsverhältnisse auf der 2. und 3. Sektion anbetreffe, «so schliesst sich der Verwaltungsrat dem sachbezüglichen Gutachten des Herrn Landammann Businger an und ermächtigt das Bureau, sich für das Projekt Bucher & Durrer im Sinne jenes Gutachtens zu verwenden». Effekt: Die steilsten Teilstücke stiegen um 64% an, während der Bund die Maximalsteigung der Stanserhornbahn in seinen Statistiken noch lange bei den maximalen 600 Promille beliebs.

## Knatsch um die Stromversorgung

Bucher & Durrer hatten sich «brachial» durchgesetzt. Mit ähnlicher Verve ging das Unternehmen bei der Frage des Antriebs der Bahn vor. Gemäss Konzessionsantrag sahen sie dafür Elektromotoren vor, die den Strom aus ihrem firmeneigenen Werk bei der Fadenbrücke beziehen sollten. Gegen die Anlage der Verbindungsleitung entstand erhebliche Opposition, befürchteten doch Anwohner und auch die Spitalkommission eine erhöhte «Blitzgefahr», da «durch diese Leitungen sehr starke Ströme zirkulieren». Eine Missachtung vertraglicher Vereinbarungen machten die schwächgertigen Buochser Oberstleutnant Theodor Fuchs und Blasius Hug-Fuchs geltend, doch blieben sie wie die andern ungehört. In ihrer Rechtsschrift vom 25. August 1891 monierten sie ziemlich frustriert: «Die Herren Bucher und Durrer kümmerten sich ... um diese Eingaben blutwenig; ... sie gingen einfach de facto vor ... und liessen ... die nötigen Stangen im Eigentum der Genossen Buochs aufrichten, ohne die Genossen auch nur um die Bewilligung zu fragen». Für die weitere Entwicklung der Verhältnisse keine besonders erfreuliche Voraussetzung!

Teil 1 erschien im Blatt Januar/Februar 2016, Teil 2 im Blatt Mai/Juni 2016, Teil 3 im Blatt Sept./Okt. 2016, alle abrufbar unter «Direktzugriff» auf [www.stans.ch](http://www.stans.ch). Wird fortgesetzt.

# Kostendruck provoziert technische Innovationen

**Damit die Stanserhornbahn gegenüber der Konkurrenz rentabel bestehen konnte, musste sie kostengünstig gebaut werden. Christoph Berger, der ausgewiesene Kenner der Bahngeschichte, erläutert, wie sich Bucher & Durrer sukzessive befähigten, eine Bergbahn billig und sicher zu bauen.**

Interview: Peter Steiner

Wikipedia beschreibt die Stanserhornbahn als «Wunderwerk der Technik», die 1893 «das Interesse aller technischen Kreise wach» gerufen habe. Weshalb dies?



Christoph Berger:  
Beim Bau der Stanserhornbahn wurden die neuesten technischen Erkenntnisse kombiniert eingesetzt, so auch die Elektrizität. Damals zeigten die Leute allerdings grossen Respekt vor der Elektrizität. Allein schon das Anbringen von Isolatoren für die Trambahn liess sie Brände befürchten. Und plötzlich fährt da ein Tram und eine Bergbahn mit Elektrizität, und auch das Kulm-Hotel bekommt elektrisches Licht – etwas, worauf das Dorf Stans noch bis 1905 warten musste. Die Skepsis war auch beim Bundesamt für Verkehr gross, hat es doch verlangt, dass in jedem Maschinenhaus eine Dampfmaschine in Reserve stehe.

Sie sprechen von der Kombination einzelner Elemente. Worin bestanden denn diese?

Bucher & Durrer suchten konsequent nach günstigeren Umsetzungsmöglichkeiten für den Bau von Bergbahnen. Die Fahrt aufs Stanserhorn sollte wesentlich günstiger sein als jene auf den Pilatus oder auf die Rigi. In Lugano wollten Bucher & Durrer den hoch gelegenen Bahnhof und die Stadt zuerst mit einer Drahtseilbahn mit Riggenbach-Bremss Zahnstange verbinden. Dank Ingenieur Roman Abt gelangten sie zu einem weit preisgünstigeren Oberbausystem: Seine schmälere Zahnstange und seine verbesserte Ausweiche in der Streckenmitte

wurden erstmals angewandt. Die Spurweite war 1 m und nur bei der Ausweiche zweigleisig. Die Achsen trugen auf der einen Seite Räder mit Spurkränzen und auf der andern Seite Walzen. Damit halbierte sich der Materialaufwand für das Gleis und dessen Platzbedarf beinahe. Erstmals wies eine Drahtseilbahn zudem in der Trasseeführung eine leichte Krümmung auf.

**Die Lugano-Bahn wurde 1886 eröffnet. Was wurde zwei Jahre später beim nächsten B&D-Projekt, der Bürgenstockbahn, innoviert?**

Mangelndes Wasser auf dem Bürgenstock liess einen Betrieb der Bahn mit Wasser-Gegengewicht ausser Betracht fallen. Der alternative Antrieb mit einer Dampfmaschine war aufwendig und teuer, weshalb Bucher & Durrer auf einen elektrischen Antrieb setzten, kurzerhand bei der Fadenbrücke am Aawasser ein Elektrizitätswerk bauten und mit einer spektakulären, vier Kilometer langen Übertragungsleitung den gewonnenen Strom auf den Bürgenstock transportierten. Auch hier musste eine Dampfmaschine in Reserve gehalten werden. Speziell am Bürgenstock war geländebedingt eine extreme Biegung im Trasse, ausgerechnet dort, wo die Abt'sche Ausweiche zu liegen kam. Weil das Bundesamt für Verkehr der Anlage nicht traute, mussten die Passagiere anfänglich die Ausweiche zu Fuss umgehen. Grundsätzlich war aber mit der Bürgenstockbahn nachgewiesen, dass sich Standseilbahnen in praktisch jedem Gelände realisieren lassen.

**Der Einsatz des elektrischen Antriebs hatte auch Auswirkungen auf das Bremssystem?**

Das Bremssystem der Bürgenstockbahn entsprach noch jenem von Lugano, doch diente es nicht mehr zur Regulierung der Fahrgeschwindigkeit. Diese konnte nun über den Elektromotor gesteuert werden.

**Welche Novität brachte dann 1890 die B&D-Bahn in Lugano auf den San Salvatore?**

Die Bahn, die ein relativ flaches unteres Teilstück und eine steile obere aufweist, bekam ihren Antrieb in der Mitte. Die Passagiere mussten dort umsteigen. Das System, bei welchem ein einziges Seil die Wagen auf beiden Teilstrecken bewegt, wollten Bucher & Durrer auch am Stanserhorn für die Strecke zwischen Käti und dem Gipfel einsetzen. Unter anderem, weil die obere Hälfte der Sektion 2 sehr steil geworden wäre, wechselten sie jedoch zu weltweit einzigartigen drei Sektionen.

**Bis dahin wurde aber immer noch über eine teure Zahnstange in der Gleismitte gebremst?**

Ja, aber den hohen Kostenfaktor «Zahnstange» wollte man am Stanserhorn auch noch eliminieren. Hierzu griffen Bucher & Durrer bzw. ihre Ingenieure auf eine im Prinzip bereits bei Bahnen in Wien und Neapel eingesetzte sogenannte Zangenbremse zurück.

**Bucher & Durrer meldeten dafür 1889 ein Patent an.**

Die beiden Herren waren im Abschaun und Kombinieren sehr talentiert, aber auch geschäftlich waren sie clever. Die im Patent beschriebene Bremse hätte jedoch kaum funktioniert, wäre sie nicht vom Luzerner Ingenieur Fritz Bosshardt entscheidend verbessert worden. Seine Firma baute schliesslich auch die Wagenuntergestelle. Speziell für die Bremse wurde ein keilförmiges Schienenprofil entwickelt. Mit zunehmendem Klemmdruck wurden die Wagenräder auf die Schiene gepresst, was die Bremswirkung noch erhöhte. Bremse und Schienen sind in der weitgehend ursprünglichen Version bei der 1. Sektion der Stanserhornbahn heute noch immer in Betrieb.

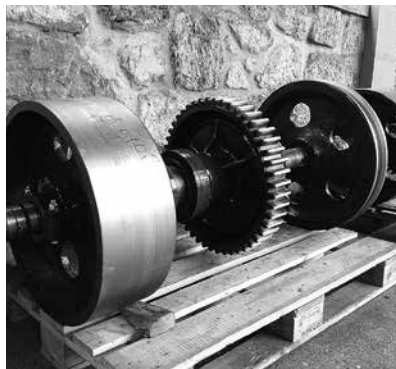
**Im Schweizerischen Seilbahninventar wird die Stanserhornbahn als «prototypisch» bezeichnet.**

Das ist sie. Zwar sind zunächst noch drei Seilbahnen mit der alten Wasserballast- und Zahnstangentechnik gebaut worden, spätere Standseilbahnen folgten aber alle dem «Modell Stanserhorn». Es hat den Beweis erbracht, dass Bergbahnen kostengünstig gebaut und trotzdem sicher betrieben werden können.

Die bisher erschienenen Teile 1 bis 4 sind abrufbar auf [www.stans.ch](http://www.stans.ch) unter «Direktzugriff». Wird fortgesetzt.



Kostengünstige Ausweiche und Radachsen nach dem System von Ing. Roman Abt.



Bilder: Peter Steiner

# Zur Bergbahn noch ein Strassentram

**Die Stanserhornbahn sei wichtiger als eine Bahn Stansstad-Engelberg, verkündete SthB-Anwalt Melchior Lussi 1890. Als sich das StEB-Projekt verzögerte, erkannten Bucher & Durrer aber die Wichtigkeit eines Zubringers. Kurzerhand bauten sie ihr eigenes Tram von Stansstad nach Stans.**

Von Peter Steiner

Zur Zeit des «Eisenbahnfiebers» nach 1850 wurden gleich mehrere Projekte mit dem Ziel lanciert, Stans an das schweizerische Eisenbahnnetz anzuschliessen. Schon 1855 wurde, befördert von Bauherr Kaspar Blättler, der Plan einer linksufrigen Gotthard-Verbindung aufgelegt, 1887/88 dann scheiterte die Idee einer Verbindung von Hergiswil nach Grafenort am Unwillen des Kantons, die Lopperstrasse als Trasse zur Verfügung zu stellen; 1890 bewarb sich eine Initiativgruppe um die Engelberger Hotelierfamilie Cattani um die Konzession einer Bahn von Stansstad nach Engelberg. 1891 reichte der Stanser Ingenieur Emil Lussy der eidgenössischen Konzessionsbehörde das Projekt einer Verbindung von Alpnachstad nach Altdorf ein, und während des Konzessionsverfahrens tauchte auch noch die Idee einer Normalspurbahn von Luzern nach Altdorf auf, mitinitiiert unter anderem von den Nidwaldner Obristen Valentin Blättler und Theodor Fuchs.

## «Leider wenig Hoffnung»

Dass aus den hochfliegenden Plänen in absehbarer Zeit kaum etwas Konkretes werde, beklagen Bucher & Durrer am 20. Oktober 1891 gleich eingangs ihres Konzessionsgesuches für eine «elektrische Strassenbahn von Stansstad nach Stans»: Es sei zwar schon eine Konzession für die Strecke Stansstad-Engelberg erteilt und zudem ein Gesuch für eine linksufrige Vierwaldstätterseebahn eingereicht, doch liessen «diese beiden Projekte wenig auf eine baldige Ausführung hoffen». Die Arbeiten für die Stanserhornbahn seien indes schon sehr vorgerückt, sodass mit ihrer Eröff-

nung im Frühjahr 1893 gerechnet werde. Hinsichtlich der Lebensfähigkeit dieser Bahn sei es «eine dringende Notwendigkeit, jetzt schon für diese Verbindung zu sorgen».

## Genueser Know-how

Zusätzlich zur Bergbahn-Bautechnologie war Bucher & Durrer auch die Bautechnik für Flach- bzw. Strassenbahnen nicht fremd. Bereits 1886 wollten sie die Stadt Luzern überzeugen, ein elektrisches Strassentram zu installieren, scheiterten aber am Widerstand der Tourismusbranche. Mehr Resonanz hatten sie 1890 in Genua: Die Stadt übertrug ihrer «Società di Ferrovie Elettriche e Funicolari» (SFEF) den Bau der ersten elektrisch betriebenen Teilstrecke der Hafenstadt. Der spätere Verkauf des Trams und zweier im Bau befindlichen Bergbahnen an die AEG Berlin sollte der SFEF jene berühmte «Genua-Million» einbringen, an deren Aufteilung sich Bucher und Durrer schliesslich endgültig zerstritten.

## Gemeinde und Kanton dafür

«Die Bahn beginnt in Stansstad bei der Dampfschifflande, führt hinter der dortigen Sust durch, kreuzt dann die Strasse nach Acheregg, erreicht beim km 0,4 die Landstrasse und geht von da, immer am rechtsseitigen Strassenrand sich haltend, bis nach Stans vor das dortige Postgebäude», planten Bucher & Durrer und schätzten die Anlagekosten auf 304'500 Franken.

Der Gemeinderat Stans unterstützte das Projekt als «bestens im Interesse der Gemeinde Stans gelegen», doch sollte die Betreibergesellschaft «auf Ausgabe von

Abonnements Bedacht nehmen» und für «Unglück in Folge des Bahnbetriebs haftbar» sein.

Der Kanton wollte die kantonale Konzession erteilen, wenn die StEB-Initianten nicht die Garantie geben könnten, bis Anfang Juni 1893 zumindest die Teilstrecke Stansstad-Stans in Betrieb zu nehmen. Diese wiederum hielten das Verlangen als «unbillig», hätten sie vom Bund doch andere terminliche Vorgaben. Allerdings gaben sie zu, dass die Finanzierung ihres Projektes bisher nicht gelungen sei, doch sei es auch weit schwieriger, die gesamte Strecke von Stansstad nach Engelberg rentabel zu betreiben als bloss das Teilstück nach Stans.

## Zweiklassen-Gesellschaft

Der drohenden Blockade entzogen sich Bucher & Durrer mit dem Angebot, ihre Bahn der StEB auf Wunsch bis 31. Dezember 1895 zum Selbstkostenpreis abzutreten. Für den Bund war damit der Konflikt der Konkurrenten behoben und das Parlament erteilte am 24./25. Juni 1892 die für den Bau notwendige Bewilligung. «Nach amerikanischem System» sollten die Wagen Passagiere 1. und 2. Klasse aufnehmen, und eine Einzelfahrt sollte nicht mehr als 40 bzw. 20 Rappen kosten. Ein Rabatt war vorgesehen für die Lösung einer Hin- und Rückfahrt, bei Abonnements und für Familien sowie «für Arme».

## 1893 eröffnet, 1903 eingestellt

Entgegen dem Wunsch des Verwaltungsrates der Stanserhornbahn, das Tram in die SthB-Gesellschaft zu integrieren, setzten Bucher & Durrer auf eine eigene Aktiengesellschaft. Das Kapital dafür beschafften sie sich mehrheitlich in Obwalden. Von der Gemeinde Stans hätten sie gerne einen Baukredit bekommen, der jedoch von der Gemeindeversammlung am 26. März 1893 knapp verworfen wurde. Auch gegenüber dem Bauprojekt hagelte es Einsprüche: Stansstad wollte das Tram nicht vor der Kapelle, die Landwirte fürchteten Unheil für das Vieh von der Stromleitung, Stans sorgte sich um den Viehmarkt. Jedenfalls wurde es April 1893, bis endlich mit dem Bau gestartet werden konnte. Dann aber ging es schnell: Auch wenn nicht der ganze Fuhrpark im August 1893 bei der Eröffnung angeliefert war, konnte das Tram zeitgleich mit der Stanserhornbahn den Betrieb aufnehmen. Es tat seine Dienste bis 1903, ab 1898 parallel zur endlich auch gebauten StEB. Schliesslich erwies sich deren Konkurrenz aber als zu gross.

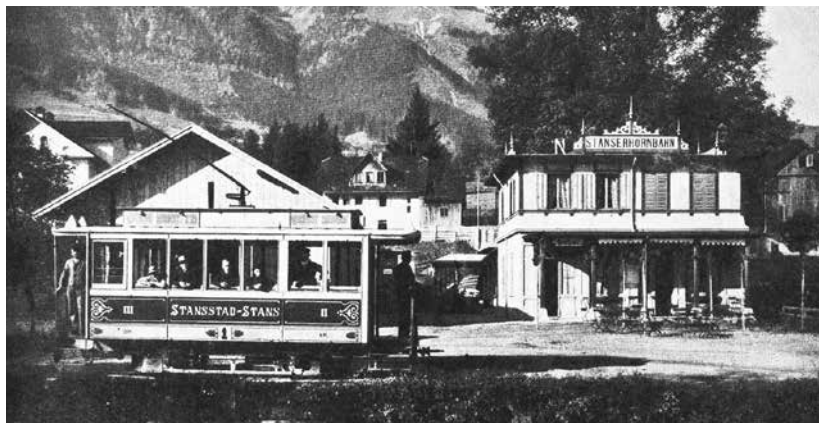


Bild: Sammlung Christoph Berger

Das Tram Stansstad-Stans im Vordergrund, dahinter das ehemalige Depot.

Die bisher erschienenen Teile 1 bis 5 sind abrufbar auf [www.stans.ch](http://www.stans.ch) unter «Direktzugriff». Wird fortgesetzt.



# Ein Berghotel? – Ja, aber wohin damit?

**Kein Berg ohne Hotel: Der Boom des Bergbahn-Baus im Zeitraum zwischen 1871 und 1910 war auch ein Boom von Hotelbauten im Zielgebiet. Der ideale Platz für ein Hotel am oder auf dem Stanserhorn wurde lange gesucht und schliesslich bei der Bergstation oben auf dem Kamm gefunden.**

Von Peter Steiner

Die beiden Initianten der Stanserhorn-Bahn, Franz Josef Bucher und Josef Durrer, waren nicht nur «angefressene Bähnler», sondern ebensolche Hotelunternehmer. Als sie 1890 die Bahn-Idee aufs Stanserhorn lancierten, hatten sie bereits Hotels in Engelberg, auf dem Bürgenstock, in Pegli bei Genua und in Rom entweder selbst gebaut oder aber gepachtet. So war es ihr Plan, dass auch am oder auf dem Stanserhorn ein Hotel zu stehen kommen musste, gebaut entweder von der Bahn-Aktiengesellschaft oder dann auf eigene Rechnung. Am Gründungstag der AG, am 11. Mai 1891, schlossen Bucher & Durrer mit der neuen Bahn-AG denn auch einen «Hotelvertrag», in dem sie sich verpflichteten, dem Verwaltungsrat bis Ende Mai 1892 «Plan und Kostenvorbereitung für ein auf dem Stanserhorn zu errichtendes Hotel samt nötigem Betriebsinventar, das genügend Logis für 100 Personen bietet, vorzulegen».

## Wer baut?

Offen blieb vorerst, wer dann als Bauherr des Hotels auftreten werde. Sollte die Bahn-Gesellschaft das Hotel nicht selbst bauen wollen, verpflichteten sich Bucher & Durrer zur Realisierung des Baus auf eigene Rechnung. Die Ausführung sollte im ersten Bahn-Betriebsjahr erfolgen, um das Hotel auf Beginn der 2. Saison eröffnen zu können. Die Bahn war dann berechtigt, das Hotel nach dem 2. Betriebsjahr zum im Kostenvorschlag angegebenen Preis zu übernehmen. Und was auch schon vereinbart wurde: Die Hotel-Preise durften nicht höher sein als «in ähnlichen niedergelegenen Berghotels, wie z.B. Bürgenstock [und] Seelisberg». Zudem «soll

auf die Herstellung einer einfachen Restauration für billige Bedienung Bedacht genommen werden».

## Standort-Evaluation

Bucher & Durrer waren sich anfänglich nicht im Klaren darüber, wo denn der beste Standort für das Hotel wäre. Die Gäste sollten sich dem damaligen Tourismus-Ideal entsprechend möglichst in reiner Bergluft bewegen und die Aussicht geniessen können. Spazierwege über blumige Bergwiesen waren eine besondere Attraktion, und diese sahen die Initianten am ehesten auf der Höhe der Bluematt. Aber auch höher, «ob dem Wäldchen», hielten sie den Platz für geeignet, liesse sich doch dort leicht ein «prächtiger Weg» über die Rinderalp zum Blatti erstellen. Schon Ende Juli 1891 kaufte die Privatfirma Bucher & Durrer deshalb die weitläufige Alp Bluematt und gewann für sich so «Figgi und Mühli».

Anlässlich der 2. Generalversammlung der Bahn-Gesellschaft, am 19. April 1892, war noch immer nicht klar, wo das Hotel zu stehen kommen sollte. Immerhin hatte kurz zuvor das Eidgenössische Eisenbahndepartement klargestellt, dass die Bergstation der 3. Sektion «ausser der Einstieghalle und dem Maschinenraum... mindestens einen geräumigen geschlossenen Wartsaal, ein passendes Local für den Stationsvorstand nebst Cassa sowie die nötigen Wohnungen für diesen Beamten und das Maschinenpersonal enthalten muss». Falls – und das zeigt, dass ein Hotelbau auch oben auf dem Grat schon in Betracht gezogen wurde – der «Bau eines Restaurationsbetriebes oder eines eigentlichen Gasthofes in Aussicht

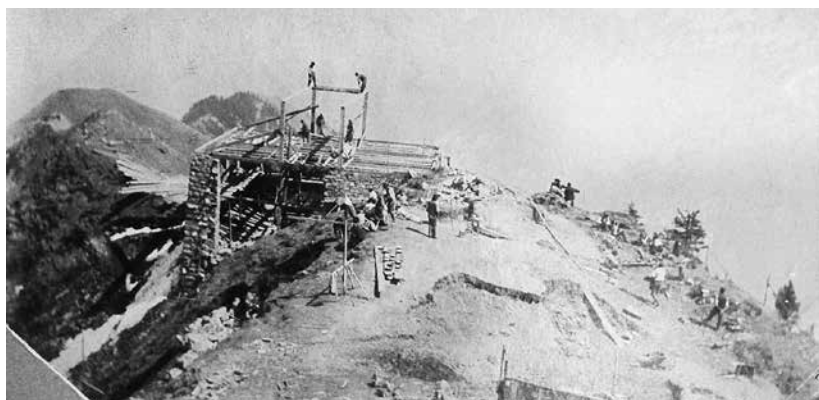
genommen werden sollte, «wären die... erwähnten Localitäten gleichwohl und unverkürzt zu beschaffen».

## Landerwerb mit Tücke

Am 9. Juli 1892 begab sich der Verwaltungsrat wegen des «Emplacements für das in Aussicht genommene Hotel» aufs Stanserhorn, und am 16. Juli 1892 zeigte ihm Franz Josef Bucher dann tatsächlich Pläne für dessen Bau auf dem Stanserhorn-Kamm. Das Hotel würde vorerst nur 40 Gästebetten aufweisen, aber mit dem Bau einer zweiten Etage die Möglichkeit zur Erweiterung auf 70 Betten beinhalten. Bucher stellte die Inbetriebnahme des Hotels mit der Betriebsaufnahme der Bahn im Juli 1893 in Aussicht und gab die Zusicherung ab, «zu diesem Behuf das Möglichste leisten zu wollen». Bauen wollte er selbst mit dem B&D-Holzbauunternehmen, und auch das Hotel wollte er vorläufig in seiner Firma behalten. Nochmals liess sich der Verwaltungsrat die Übernahmemöglichkeit bis Ende Dezember 1895 bestätigen; Zeit räumte er noch für die Detaillierung der Baupläne und des auf 180'000 Franken geschätzten Kostenvoranschlages ein.

Bereits im Schreiben vom 6. April 1892 bedeutete das Eisenbahndepartement, dass für nicht betriebsnotwendige Bauten das bahnrechtliche Expropriationsrecht nicht zur Verfügung stehe. So bemühten sich Bucher & Durrer um den freihändigen Erwerb der südseitig des Kamms gelegenen Alp Chrinnen, die auch den Gipfel, den sog. Schnuiz, umfasste, was ihnen am 13. Juli 1893 gelang. So konnte eine im Chrinnentobel gelegene Quelle gefasst und das Wasser zur Versorgung des Hotels hochgepumpt werden. Zudem liess sich vom Hotel weg Richtung Westen ein Rundweg zum Gipfel anlegen. Da an jenem Teil der Alp Chrinnen, der sich über die Kantonsgrenze auf Obwaldner Gebiet erstreckt, die Kernser Bürgergemeinde ein Holzschlagrecht reklamierte, folgte dem Kauf ein langwieriges Gerichtsverfahren, das bis vor Bundesgericht führte. Bei der Eröffnung der Bahn am 17. August 1893 war der Bau des Hotels zumindest so weit fortgeschritten, dass die Gäste im «bereits schön hergestellten Speisesaal des Hotels» bewirtet werden konnten. Ab dem 19. August 1893 trugen sich Gäste aus Zürich, Basel, Hamburg, Mannheim, Berlin, Wien und sogar London ins Gästebuch ein. Und am 26. Oktober 1893 konnte der Verwaltungsrat dann vor Ort feststellen, dass der Bau und Innenausbau des Hotels «nun bedeutend vorgerückt» sei. Bis zur Zerstörung des Hotels am 2./3. Oktober 1970 war die Kontur des Berges gesetzt.

Die bisher erschienenen Teile sind abrufbar auf [www.stans.ch](http://www.stans.ch) unter «Direktzugriff». Wird fortgesetzt.



Hotelbau auf dem Stanserhorn-Kamm: Exponiert und aufwendig!

Bild: Stanserhorn Nidwalden

# Wenige Zeugnisse von den Arbeitern

**Der Fixtermin für die Eröffnung der Stanserhorn-Bahn, festgelegt auf den 1. Juli 1893, setzte die Totalunternehmer Bucher & Durrer unter enormen Druck, zumal pro Tag Verspätung eine Konventionalstrafe von 500 Franken vereinbart war. «Subito» hielt deshalb die Arbeiter stets auf Trab.**

Von Peter Steiner

Einen Knackpunkt stellte besonders die Anlage der Strecke von der Bluematt bis auf den Stanserhorn-Kamm dar. Da der Bund nicht bereit war, eine Steigung von mehr als 60 Prozent zuzulassen, mussten Bucher & Durrer eine Alternative zur ursprünglichen Streckenführung entwerfen, die oberhalb der Bluematt-Station zuerst einen Bogen beschrieb und dann mit einem Tunnel die Rippe unterhalb des Kammes durchstieß. Die Pläne dazu waren erst am 14. Juli 1892 fertig gestellt und wurden am 19. August vom Bundesrat genehmigt. Selbstverständlich war – einmal mehr – schon zuvor mit dem Bau begonnen worden.

## Und wer hat's gemacht?

An der Generalversammlung der Aktionäre am 29. April 1893 berichtete Verwaltungsratspräsident Constantin Odermatt über den Stand der Arbeiten: «Die Bahnbaute ist auf befriedigende Weise fortgeschritten ... Die 3. Abteilung Bluematt-Stanserhorn naht ihrer Vollen- dung. Der 150 Meter lange Tunnel durch einen vom Stanserhorn sich herabzie- henden Grat ist diese Woche durchbro- chen worden. Die Auswölbung erfordert noch einen Monat Zeit. Die Erstellung dieses Tunnels war eine äusserst be- schwerliche Arbeit. Das lockere Terrain musste mit Holz gesperrt werden. Man denke sich den mühsamen Transport der Steine und des Materials bei einer Stei-

gung von 60 % zwischen den engen Sper- ren auf dem schlüpferigen Geröllboden ... Die Unternehmer waren rastlos tätig. Der Winter mit seiner Schneemasse ver- hinderte nicht, dass wenigstens im Tun- nel fortgearbeitet wurde.»

Wenige Tage vor der Generalversamm- lung war der Durchstich des Tunnels mit «Böllerschüssen und Raketenfeuer» der Öffentlichkeit angezeigt worden.

Vorab ging ein Winter 1892/93, der vor allem ab Weihnachten und im Januar sehr kalt und in den Bergen mit grossem Schneefall verbunden gewesen war. Für wenige Tage mussten die Arbeiten un- terbrochen werden. Wer konkret oben auf dem Berg zuvor und danach den la- winenexponierten Weg zur Baustelle be- schritt und im Tunnel die knochenharte Arbeit leistete, bleibt indes weitgehend unbekannt. Ein Verzeichnis der Arbeiter oder eine Lohnliste konnten bisher lei- der nicht beigebracht werden.

## «Subito, subito!»

Immerhin dürfen die Arbeiter auf ge- legentlichen Fotos das Werk und die Un- ternehmer flankieren. Aus einzelnen Straffällen und einer Patientenliste des Spitals geht zumindest hervor, dass es sich bei den Arbeitern hauptsächlich um Bauleute aus Italien gehandelt ha- ben muss. Isacco Vossa, der sich wegen einer Verletzung in Spitalpflege begeben musste, berichtet, wie am Tunnel ohne

Unterbruch Tag und Nacht, auch sonn- tags, gearbeitet wurde. Von seinem Tag- lohn von 3.70 Franken wurden Beiträge für die firmeneigene Unfallversicherung und die Krankenkasse abgezogen. Ob aber die Kosten des Spitalaufenthaltes damit gedeckt waren, blieb ungewiss: «Bucher und Durrer sagten nur, ich müs- se den Spital zahlen und für den Verlust des Fingergliedes ... erhalte ich nichts.» Die Bussen, die wegen Verletzung des Arbeitsverbotes an Sonntagen ausge- fällt wurden, nahmen Bucher & Durrer locker hin. Was waren schon 15 Franken Busse gegen täglich 500 Franken bei ver- späteter Eröffnung?

Die Anspannung infolge des Termin- und Arbeitsdruckes – «subito!» soll das einzige Fremdwort gewesen sein, das Franz Josef Bucher gekannt hat – ent- lud sich offenbar jeweils an den Zahl- tagen. Wegen der sich wiederholenden Störungen der Nachtruhe beschloss der Regierungsrat im Juli 1892, künftig am Zahltag einen zweiten Landjäger nach Stans abzuordnen und die strikte Ein- haltung der Polizeistunde zu verlangen. «Skandalmacher», setzte er hinzu, «sol- len ausgewiesen werden.» Auch wurden die Arbeitgeber angehalten, künftig den Tag der Lohnzahlung im «Amtsblatt» be- kannt zu machen: Man wollte gewapp- net sein!

## Schlägerei in der Bluematt

Im Juni 1892 bemühten sich Bucher & Durrer um die Bewilligung, «in den Som- mermonaten in der Bluematt an die Ar- beiter Getränke verabfolgen» zu dürfen. Der Stanser Gemeinderat zeigte sich dem Gesuch gegenüber skeptisch und forder- te, der Wirt Johann Michel von Kerns sol- le sich zuerst «in hier» niederlassen. Ob- wohl die förmliche Bewilligung von der Regierung erst am 11. Juli erteilt wurde, konnte sich der Verwaltungsrat bei einer Besichtigung der Arbeiten am 9. Juli 1892 von «Frau Michel ein treffliches Mittag- essen» servieren lassen. Auch da: Es wurde getan, was getan werden wollte, Erlaubnis hin oder her.

Am 28. August kam es in der Bluematt- Wirtschaft zu einer heftigen Schlägerei zwischen den drei Italienern Angelo Nart, Francesco Baltaini und Giovanni Zampierro. Nachdem sie aus dem Lo- kal gewiesen worden waren, sollen sie «Steine zum Fenster hineingeworfen» haben. Die Streithähne fassten zwischen 14 Tagen (Baltaini) und zwei Monaten (Nart) «Korrekthaus», d.h. Zucht- haus, mussten je um die 50 Franken Gerichtskosten bezahlen und wurden überdies aus dem Kanton weggewiesen.

Die bisher erschienenen Teile sind abrufbar auf [www.stans.ch](http://www.stans.ch) unter «Direktzugriff». Wird fortgesetzt.



Die Chrapfner vor Ort: Namenlose Arbeiter aus Italien.

Bild: Staatsarchiv Nidwalden



# Feuer und Flammen machen Eröffnung publik

**Im Sommer 1893 harpte nicht nur der Verwaltungsrat Tag für Tag auf die Eröffnung der Bahn, sondern auch die Unternehmer Bucher und Durrer. Nach der Kollaudation konnte auf den 17. August endlich zur Eröffnungsfeier geladen und der öffentliche Betrieb am 23. August gestartet werden.**

Von Peter Steiner

Trotz einer gewaltigen Parforce-Leistung beim Bau der 3. Sektion mit dem 150 Meter langen Tunnel auf 1700 m ü. M. war die ursprünglich für den 1. Juli 1893 geplante Betriebsaufnahme nicht zu realisieren. Im Frühjahr ging gar das Gerücht durch die nationale Presse, die Bahn werde möglicherweise gar nie eröffnet. Dem widersprach an der Generalversammlung Ende April Verwaltungsratspräsident Constantin Odermatt, indem er optimistisch bekräftigte, dass «die Bahn auf das Stanserhorn mit dem 1. Juli dem Betrieb übergeben werden kann».

## Flüeler-Hess als Stationsvorstand

Optimistisch hatte der Verwaltungsrat bereits am 6. April die Anstellung von Josef Flüeler-Hess als Stationsvorstand und von Adolf Vokinger als dessen Gehilfen genehmigt und verfügt, die Bahneinnahmen seien «täglich ... an die hiesige Ersparniskasse abzuliefern». Von Anfang an war vereinbart, dass die eigentliche Betriebsführung gegen eine pauschale Abgeltung der Firma Bucher & Durrer übergeben wird, die Betriebseinnahmen aber der Bahngesellschaft zustehen. Diese Arbeitsteilung rief nach besonderer Kontrolle, weshalb der Verwaltungsratspräsident mit der Suche nach einer Persönlichkeit beauftragt wurde, welche «die spezielle Finanz-Kontrolle übernehmen» konnte. Und ergänzend wurde festgehalten, dass «das Recht der Kontrolle über den Bahnbetrieb jedem Mitglied des Verwaltungsrates in jeder Hinsicht» zustehe.

## Banges Warten auf die Eröffnung

Mit dem Termin «1. Juli» wurde es dann nichts – und erst am 19. Juli tagte der Verwaltungsrat wieder. Er überliess jetzt die Festsetzung des Tages der offiziellen Eröffnung dem VR-Präsidenten und Verwaltungsrat Franz Joseph Bucher. Wer dazu geladen werden sollte und das Programm bestimmte er aber im Detail: Die ersten Gäste – erwartet wurde eine Delegation des Bundesrates, die Nidwaldner Regierung in corpore, die Obwaldner und die Luzerner mit einer Delegation und so auch die Gemeinde- und Genossenräte von Stans, Ennetmoos und der Stadt Luzern – sollten morgens um 8.30 Uhr beim Hotel Engel empfangen werden; die erste Fahrt wurde auf 10.30 Uhr angesetzt und eine zweite auf 11.45 Uhr. Ab 13 Uhr wollte das «Diner im Hôtel Stanserhorn» serviert und ab

15 Uhr wieder die Rückfahrt nach Stans angetreten werden. «Im Falle schlechter Witterung», so wurde die Einladung ergänzt, «ist telegraphische Verschiebung vorzubehalten.»

## Bundesprüfung bestanden

«Bevor die Bahn dem Verkehr übergeben werden darf, soll dieselbe durch Experten des Bundesrates in allen Teilen untersucht und, wo dies passend erscheint, erprobt werden», verlangt der damalige Art. 17 des Eisenbahngesetzes und fährt fort: «Die Eröffnung des Betriebes kann erst dann vor sich gehen, wenn auf den Bericht dieser Experten der Bundesrat seine förmliche Bewilligung erteilt hat.» Im Bericht zum Gesetz steht erläuternd: «Die(se) Kollaudation ist ... nichts anderes als die Prüfung der Ausführung des Bauplanes.»

Zu diesem Zweck reisten die Bundesexperten Huguenin und Rupprecht am 11. August zur «Vorkollaudation» an und am 16. August dann zur eigentlichen Abnahme die Herren Tschiemer, Girtanner, Rupprecht und Bertschinger. Offenbar waren die Prüfergebnisse soweit in Ordnung, dass Bucher und Durrer am 14. August die Einladung zur Eröffnungsfeier auf den 17. verschicken konnten.

## Feuer und Flammen

Über die Jungfernfahrt berichtete das «Nidwaldner Volksblatt» in seiner Ausgabe vom 19. August geradezu euphorisch: «War das eine Lust, im bequemen Wagen sitzend, ruhig und geräuschlos empor gehoben zu werden, von Minute zu Minute weiteren Ausblick gewinnend in die herrliche Landschaft! Kein Wun-

der, wenn sich während der Fahrt auch die Stimmung der Reisenden hob. ... Erst aber, wenn der Gipfel erstiegen ist und das entzückte Auge die gewaltige Bergkette erblickt, dann ist des Staunens und Freuens kein Ende!» Oben sprachen dann zu den «aus vielen Herren Länder weither gereist(en) Gästen» der Präsident des Verwaltungsrates, Constantin Odermatt, Nidwaldens Landammann Jakob Wyrsch, Obwaldens Regierungsrat Josef Seiler und Luzerns Josef Schmid. Johann Jakob Hardmeier, Redaktor der Reiseführer-Reihe «Europäische Wanderbilder», stellte in Gedichtform die Bahn direkt in den Kontext mit der Befreiungssage, denn schon auf der Rotzburg sei es so gewesen, dass eine Durrer einen Bucher am Seile hochgezogen habe. «Wacker» hielt sich auch die zur Unterhaltung engagierte Stanser Feldmusik, und besonders eindrücklich muss der Abschluss des Tages gewesen sein: «Am Abend erglänzte die Schlangenlinie der Bahn in Feuer und Flammen, ein hübsches Schauspiel für das zahlreich herbeigeeilte Volk, das auf dem Stationsplatz in Stans mit einem fröhlichen Nachtfestchen den schönen Tag schloss.»

Am Dienstag, den 22. August 1893, bewilligte der Bundesrat den öffentlichen Bahnbetrieb, der tags darauf offiziell aufgenommen wurde. Lob dafür – die Pioniere Bucher und Durrer waren Kernser – kam auch von Obwalden: «Ganz unbeteiligt begrüssen wir aufrichtig die Eröffnung beider Bahnen im ökonomischen Interesse der Gemeinde Stans; die Stanserhornbahn als Anziehungskraft für die Fremden-Welt, der da droben eine wundervolle Fernsicht geboten wird, die Strassenbahn Stans-Stansstad als bequemes und billiges Verkehrsmittel. Möge über beiden Linien ein guter Genius walten, der sie vor jedem Unfall schützt» (Obwaldner Volksfreund, 19. August 1893).

Die bisher erschienenen Teile 1 bis 8 sind abrufbar auf [www.stans.ch](http://www.stans.ch) unter «Direktzugriff». Wird fortgesetzt.



Fahnen schmück zur Eröffnung: Noch ist das Hotel nicht fertig gebaut.

Bild: Sammlung Christoph Berger

# Freifahrten statt Dividenden

**Zur «Goldgrube» wurden die Stanserhorn-Bahn und das Hotel auf dem Kulm nicht, und nur der Verzicht auf den Obligationenzins rettete das junge Unternehmen vor dem frühen Konkurs. Buchers Erben verkauften es schliesslich an die von deutschem Kapital beherrschte «AG für Industriewerte».**

Von Peter Steiner

Im verkürzten ersten Betriebsjahr liessen sich 4728 Personen bequem aufs Stanserhorn transportieren. Sie sorgten so für einen Ertrag von rund 15'000 Franken. In der Rechnung verblieb indes lediglich ein Reingewinn von 900 Franken. Um die Aktionäre – 1891 wurde ihnen eine Rendite von 9 Prozent in Aussicht gestellt – bei Laune zu halten, beschloss die Generalversammlung 1894 die Ausschüttung einer Dividende von 1 1/2 Prozent. Die Gesellschaft bestritt diese hauptsächlich aus der Konventionalstrafe, welche Bucher & Durrer wegen der um 53 Tage verspäteten Eröffnung der Bahn zu bezahlen hatten.

## Reklame sorgt für Zoff

Das war klar: Die Bahn aufs Stanserhorn war ein Konkurrenzprojekt zur Pilatus- und zur Rigiabahn. Um in den Markt zu gelangen, wurden die Fahrpreise massiv unter jenen der Mitbewerber angesetzt. Die volle Taxe für eine Fahrt aufs Stanserhorn betrug 8 Franken (bei einem Arbeiterlohn von Fr. 2.70 pro Tag), jene auf den Pilatus indes satte 16 Franken. Wollte man die prophezeite Besucherfrequenz einigermaßen erreichen, war ein geschicktes Marketing gefragt. Und das war keck: Die Fahrpreise wurden gleich mit jenen der Konkurrenz verglichen. Das Stanserhorn «bei Luzern» wurde plakativ so nahe an das königliche Alpentrio Eiger, Mönch und Jungfrau gerückt, wie sich dieses bestenfalls durch ein Fernrohr sehen lässt. Buchers schreibbegabter Schwiegersohn Wolde-  
mar Cubasch scheute in seinem «Europäischen Wanderbild» den Vergleich mit dem Pilatus und der Rigi keineswegs («dem Hochgebirge viel näher» – «die Aussicht wesentlich reicher»). Und dann wurde schon 1895 ein «grosser Reflektor» aufs Stanserhorn geschafft, um nachts mit einem Lichtstrahl die Touristen in Luzern auf sich aufmerksam zu machen. Die Pilatusbahnen monierten «unlauteren Wettbewerb», worauf der SthB-Verwaltungsrat Franz Josef Bucher immerhin zur Mässigung mahnte.

## Durrer und Bucher trennen sich

Josef Durrer, der mit Kompagnon und Schwager F. J. Bucher wiederholt in Streit lag, verliess zu Beginn des Jahres 1895 die Firma Bucher & Durrer und konzentrierte sich fortan auf das Baugeschäft

und die Parquetterie in Kägiswil. Bei der Teilung gingen das Hotel und die Stanserhorn-Bahn an Bucher, die Bluemattalp hingegen an Durrer (sie ist bis heute in «Obwaldner Hand»). Als Durrer in der Bluematt, ehemals als Standort für das Hotel gedacht, für sich ein Wohnhaus bauen wollte, vergällte ihm Bucher die Freude mit happigen Preisen für den Materialtransport. Mit dem Abgang Durrers kam es auch zu einer organisatorischen Rochade: Franz Josef Bucher übernahm selbst die Betriebsdirektion und überliess seinen Sitz im Verwaltungsrat Sohn Fritz, Hotelier in Luzern.

## Dividende bleibt aus

Die umtriebige Werbung liess die Besucherzahl im Jahre 1895 auf die erhofften 20'000 ansteigen und die Jahresrechnung ausgeglichen abschliessen. In den folgenden Jahren verminderten sich die Frequenzen wieder fast auf die Hälfte, und Jahr für Jahr wurden nun negative Geschäftsabschlüsse geschrieben. Um den Konkurs zu verhindern, verzichtete Bucher ab 1900 auf die Verzinsung seines Obligationenkapitals. 1903 beantragte die Bahn beim Bund eine Erhöhung des Preises für die Retourenfahrt auf 10 Franken. «Eine wesentliche Besserung der finanziellen Situation kann nur durch die gewünschte Taxerhöhung erzielt werden», schrieb der Verwaltungsrat an den Bundesrat. Trotz Entgegenkommen des Bundes blieb eine Dividende auch in den Folgejahren aus. Zum Trost der etwas enttäuschten Aktionäre wurden bereits 1895 Freikarten verteilt, eine Tradition,

die sich bis in die heutige Zeit gehalten hat.

## Krieg verschärft Krise

Nach der Preisanpassung konnte sich die Bahn einigermaßen über Wasser halten, 1913 gelang mit fast 40'000 Besuchern gar ein eigentliches Rekordjahr und endlich wieder mal ein nennenswerter Gewinn. Die «Belle Epoque», soeben auf dem Höhepunkt, fand mit Beginn des Ersten Weltkriegs jedoch ein jähes Ende. Die Stanserhorn-Bahn schloss Ende August 1914 die Saison vorzeitig.

## Bahn und Hotel werden verkauft

1915 senkte die Gesellschaft den Preis für die Retourenfahrt auf nur noch 6 Franken und bot das Kombi mit Hotelübernachtung in Halbpension für günstige 12 Franken an. Die Massnahme konnte den Einbruch der Frequenzen in den Kriegsjahren auf durchschnittlich 12'700 Personen im Jahr nicht verhindern und die hohen Defizite wiederholten sich. Bis 1918 akkumulierte sich ein Passivsaldo von über 300'000 Franken. Franz Josef Bucher, der 1906 in Kairo verstarb, musste sich mit dieser Überschuldung nicht mehr auseinandersetzen, umso intensiver traf sie seine Erben, die sich wegen der unrentablen Hinterlassenschaft «Stanserhorn» überwarfen. 1920, nach dem Tod auch von Fritz Bucher, verkauften sie die Aktienmehrheit an der Bahngesellschaft und das Hotel Stanserhorn für einen Spottpreis an die «AG für Industriewerte», eine Gesellschaft, die mit Sitz in Luzern die Beteiligungen des deutschen Julius-Sichel-Konzerns bündelte. Die Ära Bucher-Durrer am Stanserhorn war damit abgeschlossen.

Die bisher erschienenen Teile 1 bis 9 sind abrufbar auf [www.stans.ch](http://www.stans.ch) unter «Direktzugriff». Die Geschichte von Bahn und Hotel wird bei Gelegenheit weiter erzählt.



Bild: Archiv Stanserhorn-Bahn

Auf Kundensuche in und mit Luzern: Werbung, die auffiel und ansties.