



drabtnä*

* Das Wort drahtnä wird in Nidwalden benutzt, um eine Seilbahn zu betreiben oder bedienen auszudrücken.

Von Ariana Pradal

Luftseilbahnen sind aufs Engste mit der Tourismusgeschichte des Alpenraums und der Berglandwirtschaft verknüpft. Denn sie verbinden effizient und landschaftschonend zwei Orte über unwegsames Gelände. Eine Tatsache, die im Kanton Nidwalden mit seinen steilen Bergflanken schon früh zum Bau vieler Kleinseilbahnen für Waren, Tiere und Menschen geführt hat.

Die Firma NSD Niederberger erstellte für den Bau und Betrieb des Kraftwerks Bannalp verschiedene Luftseilbahnen.

Der Anfang der Nidwaldner Seilbahngeschichte erfolgte 1898 in Dallenwil mit Heuseilen für die Bauern der Region. Die Heuseile waren – und sind noch heute – ein wichtiges Hilfsmittel, um die Heuballen von den steilen Bergflanken ins Tal zu befördern. Die Litzwindungen der gängigen Heuseile hatten damals den Nachteil, dass ihre Oberfläche nicht glatt war und die Lasten dadurch immer wieder steckenblieben. So kam es, dass ein Bauer den Dallenwiler Schmied Remigi Niederberger fragte, ob er nicht die gewalzten Drähte, die nur in begrenzter Länge erhältlich waren, verbinden könne. Das Vorhaben gelang und 1898 konnte der Schmied ein Heuseil von 1000 Meter Länge von Gibelberg nach Buoholz in Büren spannen – dieses Seil ist heute noch in Betrieb. Wegen grosser Nachfrage produzierte Niederberger in den Folgejahren Hunderte solcher Heuseile und meldete dafür 1903 sogar ein Patent an. Das war sein Einstieg in den Seilbahnbau.

Niederbergers Schmiede entwickelte sich über die Jahrzehnte zu einem wichtigen Unternehmen im Bau von kleinen Seilbahnen bis maximal acht Personen, die nur über eine regionale Bewilligung und nicht über eine eidgenössische Konzession verfügen müssen. Diese Kleinseilbahnen dienten vor allem der Erschliessung von Weilern mit Bergbauernbetrieben auf den Bergflanken, die damals nur über Fusspfade erreichbar waren. Sie vereinfachten den Alltag der Bauernfamilien ungemein. Waren die ersten Luftseilbahnen noch mit Wasserballastantrieb ausgestattet, so setzte die Firma Niederberger Seilbahnbau Dallenwil (NSD) bereits 1911 bei der Seilbahn von Dallenwil nach Niederrickenbach erstmals auf einen Motor. Mit fortgeschrittener Technik wurden viele der Pionierbahnen durch die NSD selbst ersetzt. Die Firma baute bis 2006 rund 300 dieser Kleinseilbahnen – vorab in der Zentralschweiz. 2007 kaufte die Glarner Firma Inauen-Schätti den einstigen Pionierbetrieb.

Nidwaldner Seilbahnpioniere

Nebst der Familie Niederberger betätigten sich auch andere Nidwaldner im Seilbahnbau. Ein weiterer Pionier war der 1883 geborene Klemenz Mathis. Er war ein Tüftler aus Wolfenschiessen, der sich Holzarbeiten und dem Holztransport widmete. In diesem Zusammenhang baute er in Nidwalden Anfang des 20. Jahrhunderts zahlreiche kleine Seilbahnen. Dabei handelte es sich um kleinste Ausführungen mit Kisten oder simplen Brettern, die Platz für Waren, Tiere oder bis zu vier Personen boten; eine Abgrenzung zwischen Material- und Personen-seilbahn konnte man in den ersten Jahren des Seilbahnbaus kaum festlegen. Mathis' Bahnen besaßen zumeist Wasserballast als Antrieb und mechanische Bremsen. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden strengere Gesetze und Sicherheitsvorschriften für

den Personentransport erlassen. Deshalb wurden die Personenbahnen von Klemenz Mathis durch neuere Kleinpendelbahnen anderer Hersteller ersetzt. Materialeilbahnen des frühen Seilbahnpioniers gibt es aber noch heute in der Region, wo sie teils seit rund 100 Jahren ihren Dienst verrichten.

Im Jahre 1920 schloss sich der Betrieb von Josef Odermatt (1891–1975) mit der bereits bestehenden Firma von Klemenz Mathis zusammen. Gemeinsam bauten sie verschiedene Seilbahnen in der Region. Nach sieben Jahren trennten sich ihre Wege wieder. Josef Odermatt zog nach Engelberg und eröffnete dort 1928 eine eigene Firma mit Schwerpunkt Seilbahnbau. 1958 entstand daraus die Gebrüder Odermatt AG, die bis heute etwa ein Dutzend Kleinpendelbahnen, vorwiegend in der Innerschweiz, erstellt hat. 1964 baute diese Firma die Materialeilbahn zur Errichtung der Titlisbahn

von Stand auf den Kleintitlis. Die Firma wird heute in der dritten Generation geführt, ihr Schwerpunkt hat sich mittlerweile jedoch auf andere Tätigkeitsfelder verlagert.

Lebendige Zeitzeugen

Einige wenige Materialeilbahnen dieser frühen Seilbahnpioniere verrichten noch heute und teils seit über 100 Jahren unverändert ihren Dienst. Sie sind wichtige und rare Zeugen einer technik- und wirtschaftsgeschichtlichen Zeit, die es so nicht mehr gibt. Dazu gehören zum Beispiel zwei historische Bahnen, die auch im Seilbahninventar** des Bundes aufgeführt sind.

** www.seilbahninventar.ch

Seiltransport für die Luftseilbahn Dallenwil – Niederrickenbach.



Zwei Wintersportlerinnen unterwegs mit der Luftseilbahn Dallenwil – Niederrickenbach, 1928.



Die Luftseilbahn Bannalp funktionierte zu Beginn mit Wasserballastantrieb – davon zeugen die dicken Rohre unter der «Kabine».



Talstation der Seilbahn Horbis-Arni bei Engelberg. Erbaut von Josef Odermatt.



Die Luftseilbahn Dallenwil – Wiesenberg wurde ebenfalls von NSD Niederberger erbaut. Ungewöhnlich ist, das unter der Kabine und Ladebrücke geführte Zugseil. Foto 1935.



Eine weitere frühe Luftseilbahn mit Wasserballastantrieb.

Die eine ist die einfache Materialseilbahn Mettlen – Vorder Rugisbalm. Sie ist eine zweispurige Zweisel-Pendelbahn mit Ballastantrieb und wurde 1912 von Remigi Niederberger erstellt. Die Seilbahn wurde seit damals nie verändert. Täglich befördert sie die vollen Milchkanen vom Berg ins Tal. In ihrer Einfachheit verkörpert sie das Ursystem einer zweispurigen Zweisel-Pendelbahn.

Das zweite Beispiel ist die legendäre Zingelbahn, um die sich viele Mythen ranken. Die zweispurige und sehr steile Zweisel-Pendelbahn mit Wasserballastantrieb von Obermatt nach der schwer zugänglichen Alp Unter Zingel wurde 1923 ebenfalls von der Firma Niederberger erstellt. 1931 wurde die Zingelbahn durch die gleiche Firma komplett erneuert. Sie besteht noch heute weitgehend aus den mechanischen Teilen von 1931 samt Wasserballastantrieb. Beide Seilbahnen sind wichtige und lebendige Zeitzeugen aus der Frühphase des Seilbahnbaus in Nidwalden.

Überlebenskampf

Heute kämpfen Besitzer von Kleinseilbahnen – vor allem von altrechtlichen Bahnen – mit grossen Schwierigkeiten. Das 2007 in Kraft getretene Seilbahngesetz sieht vor, dass Seilbahnen so, wie sie einmal gebaut wurden, weiterbetrieben werden dürfen, auch wenn sie nicht in allen Teilen den neuen Vorgaben entsprechen. Dies ist ein Punkt, den die Kontrollstellen für die kantonal bewilligten Kleinseilbahnen (IKSS) jedoch nicht immer gelten lassen. Und dies bringt die Besitzer älterer Kleinseilbahnen immer wieder in Bedrängnis. Deshalb haben sie sich im April 2016 zum Seilbahnverband Nidwalden zusammengeschlossen. So können sie sich gemeinsam für ihre Anliegen wehren und verhindern, dass weitere Kleinseilbahnen stillgelegt werden. Denn existierten einst 40 Kleinseilbahnen für den Personentransport im Kanton Nidwalden, sind es heute lediglich noch 24 Anlagen. Im Juni 2017 hat der Verband mit dem Verein «Freunde der Kleinseilbahnen» eine eigene Lobby erhalten. Die Freunde unterstützen den Verband und die Anlagen, die in Schwierigkeiten stecken. Seit der Gründung sind dem Verein bereits über 1200 Personen aus allen Landesteilen beigetreten. Die Luftseilbahnen in Nidwalden bewegen die Menschen – und dies durchaus im doppelten Sinn.

LUFTSEILBAHNLÜCK

Eine Ausstellungstrilogie in Zürich, Stans und Flims

Luftseilbahnen verbinden Menschen, Orte und auch drei Ausstellungshäuser in Zürich, Stans und Flims. Das Heimatschutzzentrum in Zürich, das Nidwaldner Museum in Stans und das Gelbe Haus Flims, präsentieren zur gleichen Zeit unterschiedliche Schwerpunkte zu diesem urschweizerischen Verkehrsmittel und beutendem Kulturgut. Jede Ausstellung ist in sich abgeschlossen und zugleich Teil des gemeinsamen Parcours.

Orte der Ausstellungen, jeweils bis 28. Oktober 2018:

Heimatschutzzentrum Zürich (Zollikerstrasse 128)
www.heimatschutzzentrum.ch

Nidwaldner Museum,
Salzmagazin Stans (Mürgstrasse 12)
www.nidwaldner-museum.ch

Das Gelbe Haus Flims (Via Nova 60)
www.dasgelbehausflims.ch



Schülerinnen-transport bei der Bergstation Nieder-rickenbach. Foto nach 1932.

Résumé

Les téléphériques relient efficacement deux points situés de part et d'autre d'un terrain impraticable, tout en ménageant le paysage. Pour cette raison, le canton de Nidwald a vu très tôt ses montagnes aux flancs escarpés se garnir de nombreux petits téléphériques, destinés au transport des marchandises, des animaux ou des personnes. C'est le forgeron Remigi Niederberger, de Dallenwill, qui a ouvert l'histoire des téléphériques du canton. En 1898, il est en effet parvenu à installer un câble transporteur de 1000 mètres de long entre Gibelberg et Buoholz in Büren. Ce câble était destiné à transporter des balles de foin du haut de la montagne vers la vallée; il est encore en fonction aujourd'hui.

Au fil des décennies, l'entreprise de Niederberger s'est développée jusqu'à devenir un acteur important de la construction de petites installations de transport par câble, qui n'ont besoin que d'une autorisation régionale. Ces petits téléphériques servaient principalement à desservir des hameaux qui n'étaient jusque là accessibles que par des sentiers.

Aujourd'hui, un petit nombre de ces premières installations de transport de marchandises continuent d'être utilisées comme autrefois. Cependant, leurs propriétaires rencontrent des difficultés considérables. Depuis avril 2016, ils se sont regroupés au sein de l'Association des transports à câble de Nidwald, qui défend leurs intérêts et cherche à empêcher le démantèlement de nouvelles installations. En effet, alors que le canton de Nidwald comptait autrefois 40 petits téléphériques affectés au transport de personnes, il n'y en a aujourd'hui plus que 24.

Was ist ihre Existenzberechtigung?

Will man den Bewohnern die Existenz in den Berggebieten weiterhin ermöglichen, ist es heute umso wichtiger die Mobilität zu gewährleisten.

Was wird mit dem Erhalt der Kleinseilbahnen über die Bahnen selber hinaus noch erhalten?

Erhalten wird eine intaktere Natur, wenn mit Erteilungen von Bewilligungen vernünftig umgegangen wird. Gross-Resorts mit all ihren Nachteilen bezüglich Ökologie gibt es in der Schweiz genug.

Was braucht es, damit die Bahnen erhalten werden können?

Vor allem ein Umdenken vom Gesetzgeber und gewissen Beamten, welche nicht merken, dass sie an ihrem eigenen Stuhlbein sägen. Es braucht Öffentlichkeitsarbeit, um die Probleme der Betreiber von Kleinseilbahnen publik zu machen. Ansätze dazu sind vorhanden.

Gibt es allenfalls künftige Nutzungen?

Der Staat sollte bereit sein, künftige Kleinseilbahnprojekte zu unterstützen. Sinnvoll eingesetzt haben Seilbahnen mit ihren technischen Möglichkeiten auch heute noch ihre Berechtigung.

Einige Fragen an Peter Käslin, technischer Leiter der Luftseilbahn Maria Rickenbach und Vorstandsmitglied des Seilbahnverbands Nidwalden

Was bedeuten die Kleinseilbahnen für Sie persönlich?

Ich bin jetzt 58 Jahre alt und beruflich 38 Jahre mit Seilbahnen beschäftigt. Aber schon als Bub hatte ich auf den benachbarten Alpen, wenn ich schulfrei hatte, mit einfachen Milchbähnli zu tun. Ich war damals stolz, wenn ich mit 12 Jahren selbstständig eine Seilwinde bedienen durfte und die Milch transportierte (ich drahtnäte). Weil mich das Technische an Seilbahnen damals schon sehr interessierte, liess mich der «Seilbähnler» nicht mehr los.



Haben die Kleinseilbahnen heute noch einen Zweck?

Die Kleinseilbahnen haben ihre Daseinsberechtigung mehr denn je. Will man eine gewisse Mobilität gewährleisten, ist die Seilbahn landschaftsschonender einzusetzen als eine Strasse.