

Die Landschaft in der Obwaldner Tourismusedwicklung bis 1914

Ausgangslage

Bis ins 19. Jahrhundert hinein war die Obwaldner Wirtschaftsstruktur vorwiegend durch die Alp- und Landwirtschaft geprägt. Zwar existierten innerhalb des Kantons zahlreiche Gewerbebezüge (Handwerker, Müller, etc.), doch erreichten diese kaum eine überregionale Bedeutung. Landschaftsverändernd wurde allerdings das Eisenbergwerk auf Melchsee-Frutt mit den dazugehörigen Anlagen im Melchtal, welche die einst starke bewaldete Hochebene («Tannalp») innert weniger Jahrzehnte komplett veränderte, indem der komplette Baumbestand zur Eisengewinnung abgeholt wurde. Ähnliches geschah später in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts durch die Abholzung ganzer Waldbestände (speziell in Alpnach). In beiden Fällen wurde das Gesicht der Landschaft markant verändert.

Im Bereich des Reiseverkehrs spielte sowohl die Brünigroute für Säumer, als auch Sachseln als Wallfahrtsort eine gewisse Rolle.¹ Das Sarneraatal hatte allerdings nur als Durchgangsstation für die entsprechenden Säumer und Händler eine Bedeutung, besass aber als Landschaft (noch) keinen Eigenwert. Entsprechend finden sich neben lokalen Wirtshäusern entlang des Brünigweges nur vereinzelt Gasthäuser, die für Wanderer ausgerichtet waren. Selbst in Sachseln war die Beherbergungsinfrastruktur verhältnismässig spärlich. Die Wallfahrt zum (1649 seliggesprochenen) Bruder Niklaus von Flüe spielte sich während der Frühen Neuzeit vorwiegend in einem lokalen und regionalen Rahmen ab.

Die «Entdeckung» der Landschaft

Im Laufe der Frühen Neuzeit wuchs das Interesse an der Landschaft, speziell an Alpengegenden. Beispielhaft dafür ist die junge englische Oberschicht, die auf ihrer «Grand Tour» Europa bereiste und auf ihrem Weg zu den italienischen Baudenkmälern und Ausgrabungen durch die Alpen reisten. Speziell in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts begannen sie, die Alpen nicht nur als mühsame Durchgangsstation auf dem Weg nach Süden zu sehen, sondern vermehrt als ein eigentliches Reiseziel. Allerdings war die Bewertung der alpinen Landschaft – je nach Sichtweise – noch lange unterschiedlich. Während etwa der Berner Albrecht von Haller in seinem Gedicht «Die Alpen» (1729) das Gebirge idealisierte, stellte der Zürcher Johann Conrad Füssli 1770 über die Engelberger Landschaft trocken fest: «Man siehet nichts als glatte Wände, jedoch versichern die Bewohner, dass an diesen Wänden Wege gehen, durch welche man in andere Täler und auf andere Berge kommt.»² Die Sichtweise machte den Unterschied aus, ob die alpine Landschaft als (land)wirtschaftlich uninteressant oder touristisch interessant angesehen wurde.³

Als zwei Schwerpunkte des aufkommenden Landschaftsinteresses etablierten sich das Berner Oberland (Interlaken/Grindelwald) und die Region am Vierwaldstättersee (Luzern/Rigi). Dies hatte auch für den alten Kantonsteil Folgen. Als direkteste Reiseroute zwischen diesen beiden Tourismuszentren wurde der Brünig von Wanderer immer zahlreicher begangen. Berichte von zeitgenössischen Reisenden, welche diese Route begingen, zeigen allerdings auf, dass die Brünigroute in landschaftlicher Hinsicht nur sekundäre Bedeutung besass. In erster Linie diente sie weiterhin als Durchgangsweg. Immerhin hatte sie den Vorteil, dass aufgrund des Säumer- und Warenverkehrs eine gewisse Infrastruktur bestand, auf welcher die Wanderer aufbauen konnten.

¹ Zum Brünigweg: REMIGIUS KÜCHLER, Obwaldens Weg nach Süden durch Oberhasli, Goms und Eschental (Obwaldner Geschichtsblätter 24), Sarnen 2003.

² JOHANN KONRAD FÜSSLIN, Staats- und Erdbeschreibung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, Bd. 1, Schaffhausen 1770, S. 383.

³ Aktuell dazu: JON MATHIEU, Die Alpen. Raum – Kultur – Geschichte, Stuttgart 2015. Zum weiteren Kontext über den «touristischen Blick»: DANIEL SPEICH CHASSÉ, Wissenschaftlicher und touristischer Blick. Zur Geschichte der ‚Aussicht‘ im 19. Jahrhundert, in: Traverse 3/1999, S. 83-99.

Der «Tourismus» hält Einzug im alten Kantonsteil

Mit dem verstärkten Aufkommen dieser Reisenden veränderten sich Arbeitsplätze innerhalb des Kantons oder es wurden neue geschaffen. Ein Beispiel dafür ist der Lungerer Johann Britschgi, der seit 1842 als Träger über den Brünig feststellbar ist. Als solcher trug er nicht nur das Gepäck der Reisenden, sondern führte sie auch in die alpinen Gegenden. Im Laufe der Jahre erweiterte sich sein Beruf zum eigentlichen Fremdenführer, der auch für die Betreuung der Gäste zuständig war und deren Routen plante.⁴

Der Bau der Brünigstrasse 1857-1862 sollte nun das Gesicht des Kantons – und ein Stück weit auch der Landschaft – stark verändern. Nun war es möglich, die komplette Reise zwischen Luzern und Interlaken mit Kutschen und Dampfschiffen zurückzulegen. Der Verkehr auf der Brünigroute nahm rapide zu. In den 1860er Jahren entstanden in rascher Folge neue Gasthäuser (etwa der *Obwaldnerhof* in Sarnen) oder bestehende Wirtschaften wurden neu gebaut (*Löwen* in Lungern). Als Fuhrhalter, Führer, Träger oder Gastwirte profitierten zahlreiche Berufe direkt von der neuen Strasse. Zugleich gab der Strassenbau neue Impulse auf das gesamte Wirtschaftsleben des Kantons. Nicht zufällig war 1859 im Schwendi-Kaltbad ein Kurhaus errichtet worden, welches 1862 durch Dr. Alois Seiler beworben wurde. Praktisch zeitgleich baute Josef Anton Egger auf die Sommersaison 1865 die obere Alphütte auf der Melchsee-Frutt zu einem *Kurhaus* aus, um das Hochplateau als Höhenkurort zu etablieren. Dank der neuen Strasse vereinfachte sich der Export von Gütern aus Obwalden, was zum Aufbau eigentlicher Industriebetriebe führte. Exemplarisch dafür ist die Parkettfabrik von Franz Josef Bucher und Josef Durrer, die 1863/64 den Betrieb aufnahmen und eine führende Stellung in diesem Bereich erlangte. Das Unternehmen *Bucher & Durrer* weitete im Rahmen einer Diversifizierung sein Geschäftsfeld sowohl auf die Errichtung von Bergbahnen und Strassen, als auch auf den Bau und Betrieb von Hotels und Häusern aus. Für ihren Betrieb profitierten sie dabei wesentlich von der engen Verzahnung zwischen dem lokalen Rohstoff (Holz), der Infrastruktur (Strasse) und der Landschaft (Tourismus), die den Verkauf ihrer Produkte begünstigen und gleichzeitig eine Nachfrage danach schufen.⁵

Pilatus – «Sonderfall» im alten Kantonsteil

Eine Sonderstellung in der touristischen Entwicklung des alten Kantonsteils nimmt der Pilatus ein. Obschon bereits seit dem 16. Jahrhundert ein Schwerpunkt in der Geschichte des Schweizer Alpinismus, nimmt sich die Besucherzahl des Pilatus (im Vergleich zur Rigi) bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts eher bescheiden aus. Dies änderte sich um 1860. Seine Nähe zur Stadt Luzern machte ihn touristisch interessant, insbesondere seine zerklüftete Form. Während die Rigi – der unbestrittene touristische Ausgangspunkt – alpinistisch wenig Herausforderungen bot, kam eine Reise auf den Pilatus dem Gefühl der wilden Alpenlandschaft näher. Der Bau eines Reitwegs 1855-1858 von Hergiswil her machte ihn für Touristen erlebbar. Der gleichzeitige Bau des Hotels Klimsenhorn (1860 fertiggestellt, ein kleiner Vorgängerbau entstand wenige Jahre zuvor) und des Hotels Bellevue im Gipfelbereich (1860/61 fertiggestellt) brachte die entsprechende Infrastruktur auf den Gipfel. Der Besuch der Königin Victoria von Grossbritannien 1868 zeigte die Bedeutung, welche dem Berg beigemessen wurde. Die Fertigstellung des Zugangswegs von Alpnach her führte vollends zu touristischen Strömen, die rasch Ideen zur technischen Eroberung des Berges entstehen liessen. Nachdem die Vitznau-Rigi-Bahn 1871 mit grossem finanziellem Erfolg den Betrieb aufnahm, reichte ein Initiativkomitee 1873 ebenfalls ein Konzessionsgesuch für den Bau einer

⁴ MARIO SEGER, Johann Britschgi – «Herrenlotzer» aus Lungern, in: Obwaldner Brattig 2016, Alpnach 2015, S. 58-65.

⁵ Diese Veränderungen sind in folgendem Werk detailliert aufgeführt: NIKLAUS VON FLÜE, Obwalden 1848-1888. Die Einordnung in den Bundesstaat (Obwaldner Geschichtsblätter 25), Sarnen 2004.

Zahnradbahn auf den Pilatus ein.⁶ Technische Schwierigkeiten und finanzielle Bedenken (im Zuge der «Gründerkrise») liessen das Projekt vorerst scheitern.⁷

Engelberg – «Entdeckung» als Kurort

Eine andere Entwicklung als im alten Kantonsteil vollzog sich in der Talschaft Engelberg, die erst 1815 als siebente Gemeinde zu Obwalden hinzugestossen war. Während das Sarneraatal (ausserhalb der Melchsee-Frutt und des Pilatus) weiterhin in erster Linie als Durchgangsstation wahrgenommen wurde, etablierte sich Engelberg als eigentlicher Kurort. Auch hier war bereits eine Infrastruktur vorhanden. Das Benediktinerkloster (mit seinem Gasthaus *zum Engel*) empfing seit Jahrhunderten Gäste. Nicht zuletzt deshalb fanden insbesondere englische Reisende im Laufe des 18. Jahrhunderts aus naturkundlichem Interesse den Weg nach Engelberg. Von Bedeutung war dabei der Titlis (3'238 m.ü.M.). Bereits 1744 war dessen Erstbesteigung gelungen – als erste nachgewiesene Besteigung eines vergletscherten Dreitausenders in den Alpen.⁸

Diese frühen Besuche hatten allerdings für das Wirtschaftsleben des Hochtales keinen direkten Einfluss. Dies änderte sich um 1850 mit der «Entdeckung» Engelbergs als Kurort. Die beiden Ärzte Dr. Carl Cattani und Dr. August Feierabend propagierten in diversen Aufsätzen und Publikationen die Durchführung von Milch-, Wasser- und Molkenkuren.⁹ Bereits um 1860 lag der Andrang weit über den getroffenen Erwartungen, sodass die wenigen Gasthäuser (darunter der inzwischen von der Familie Cattani geführte *Engel*) während des Sommers überfüllt waren. Unter der Leitung von Eduard Cattani – dem jungen Neffen des Dorfarztes – wurde 1863 mit dem Bau eines weiteren Hauses begonnen: dem *Hôtel & Kurhaus Titlis*.

Die Landschaft als touristisches Kapital

Mit der Eröffnung des *Titlis* 1865 beginnt gleichsam ein neues Kapitel in der Obwaldner Tourismusgeschichte. Von Anbeginn an bot das Hotel eine Infrastruktur, die über derjenigen der bisherigen Gasthäuser in der Region lag. Als zentraler Referenzpunkt wird dabei die Landschaft angesehen. Bewusst wird das Hotel nicht primär innerhalb des gewachsenen Dorfes errichtet, sondern wortwörtlich auf der grünen Wiese neu konzipiert und aufgebaut. Die rückwärtige Fassade mit den luxuriösen Zimmern ist direkt auf den Titlis gerichtet. Auch architektonisch hebt sich das Hotel Titlis mit seiner klassizistischen Fassade klar von den bisherigen Bauten im Tal und den Gasthäusern im Umfeld ab. Im Laufe der nachfolgenden Jahre wurde vor und hinter dem Hotel eine Parkanlage geschaffen, welche unter anderem eine Wandelhalle, einen eigenen See mit Booten, Spazierwege, eine anglikanische Kapelle etc. umfasste. Es entstand gleichsam eine «Ideallandschaft», wie sie von den Gästen erwartet wurde. Die bestehende Landschaft (Berge) wird darin eingebunden, während Störfaktoren (Dorf) dank der architektonischen Konzipierung möglichst ausgeblendet werden. Das Konzept Eduard Cattanis und seiner Familie ging auf. Noch im Eröffnungsjahr weilte die englische Prinzessin Alice Maud Mary im *Hôtel Titlis* und teilt von dort aus ihrer Mutter, der Königin Victoria von Großbritannien, begeistert mit: «*Dieses Alpenthal soll Einem die besten Vorstellung von einem Schweizerthale im Gebirge geben.*»¹⁰

⁶ Stellungnahme zum geplanten Bau der Pilatusbahn von Niklaus Riggenschach, 1873 (Staatsarchiv Luzern, PA 699/2).

⁷ Zu diesem Abschnitt siehe: PETER X. WEBER, *Der Pilatus und seine Geschichte*, Luzern 1913; VERENA GURTNER, *Pilatus via Luzern*. Zürich 1975.

⁸ ROLF DE KEGEL, *Der Titlis ist schauerlich: zur Eroberung eines Berggipfels (Engelberger Dokumente 20)*, Engelberg 1997.

⁹ CARL CATTANI, *Das Alpenthal Engelberg und seine Berg-, Wasser-, Milch- und Molkenkuren*, Luzern 1852; CARL CATTANI/AUGUST FEIERABEND, *Gedenblätter aus dem Alpenkurort Engelberg*, Luzern 1862.

Parallel dazu wird auch die «echte» Landschaft tourismusgerecht erschlossen. Bereits 1863 gelingt Eduard Cattani mit dem Bergführer Eugen Infanger die Erstbesteigung des Schlossbergs. Nachdem im gleichen Jahr der Schweizerische Alpenclub (SAC) gegründet wird, tritt ihm Cattani als erster Obwaldner bei. In den kommenden Jahrzehnten wird er sich massgeblich für die alpinistische und touristische Erschliessung der Engelberger Bergwelt einsetzen, darunter für die Gründung der Sektion Titlis des SAC 1877, die Auftragsvergabe zur Schaffung eines Titlis-Panoramas an den Ing. Xaver Imfeld (1878), die Schaffung eines Titlis-Reliefs mit Aufstellung in seinen Hotels und die Errichtung der Ruggubelhütte (1884).

Tourismus und Landschaft als Investitionsobjekt

Die Entwicklung in Engelberg wird auch im Sarneraatal zur Kenntnis genommen. Als die Engelberger 1870 nach jahrelangem Kampf erreichen, dass der Kanton eine fahrbare Strasse ins Hochtal errichtet, sichern sich Bucher & Durrer ihren Anteil anlässlich der Vergabe dieses Projekts. Parallel dazu errichten sie mit dem *Hotel Sonnenberg* ein zweites Luxushotel in Engelberg, welches durch seine Lage oberhalb des Tals die landschaftliche Ausrichtung noch stärker betont. Zugleich zeigt sein Beispiel die Gefahren, die mit den Investitionen in den Tourismus verbunden waren. Während des Baus war 1870 der Deutsch-Französische Krieg ausgebrochen. Die Eröffnung des Hotels auf die Sommersaison 1871 erwies sich als unglücklich, da aufgrund der Spätfolgen des Krieges weniger Gäste als in den Vorjahren nach Engelberg gekommen waren. Dennoch gelang nach dieser Saison ein erfolgreicher Verkauf des Hauses, wobei der Gewinn kurzerhand auf dem Bürgenstock reinvestiert wurde. Ab 1872 entstand auf dieser Felsnase ob dem Vierwaldstättersee ein Hotelkomplex, der in der Folge Weltruf erlangen sollte.¹¹

Allerdings waren über die gesamten 1870er Jahre hinweg die Folgen der Gründerkrise zu spüren, die ab 1873 auch den Engelberger Tourismus während etwa eines Jahrzehnts beeinflusste. Demgegenüber war das Sarneraatal (in touristischer Hinsicht) offenbar weniger stark davon betroffen. Erst die Gründung des Kurvereins 1883 markiert in Engelberg wiederum die Wende für bessere Zukunftsaussichten. Zwischenzeitlich waren zu den ersten einheimischen und auswärtigen Investoren weitere Talleute nachgezogen, welche vom Tourismus profitieren wollten. Systematisch wurden durch den neuen Verein Spazierwege, Alleen und Pärke angelegt, sodass der engere Talbereich in den folgenden Jahrzehnten gleichsam in eine Parklandschaft verwandelt wurde. Neu errichtete Pensionen und Geschäfte säumten die Dorf- und Kantonsstrasse. Nicht selten waren deren Erbauer bereits in den Jahren zuvor mit den Gästen in näheren Kontakt gekommen. Exemplarisch hierfür ist der Bergführer Eugen Hess («Sager-Geni»), welcher mit dem Hamburger Jurist und Musiker Dr. Hermann Behn durch mehrere Bergtouren in freundschaftlichem Kontakt kam und von ihm das Geld zum Bau seiner Pension Hess (1883/84) und des Berghotels Trübsee (1886/87) erhielt. Letzteres zeigt zugleich auf, wie die städtische Infrastruktur bis weit in die Bergwelt hinaufgetragen wurde. In diesem Fall auf 1'800 m.ü.M.¹²

Die Eisenbahn als Motor der wirtschaftlichen Entwicklung

Die Entwicklung der Infrastruktur sollte auch für den alten Kantonsteil einen weiteren Wandel bringen. Nach der verhältnismässig stürmischen Entwicklung der 1860er Jahre gestalteten sich die beiden kommenden Jahrzehnte verhältnismässig ruhig. Ausserhalb des Durchgangsverkehrs auf der Brünigroute blieb der Fremdenverkehr auf einem bescheidenen

¹⁰ MIKE BACHER, Vom Kuraufenthalt zum Wintersport, in: 200 Jahre Engelberg bei Obwalden, Dallenwil 2014, S. 89-94.

¹¹ ROMANO CUONZ/HANSPETER NIEDERBERGER: Hotelkönig, Fabrikant: Franz Josef Bucher – Bergbahnbauer, Erfinder: Josef Durrer – Kunstmaler, Phantast: Beda Durrer, Kriens 1998.

¹² P. GEORG DUFNER OSB, Engelberg. Ein Bergdorf macht Geschichte. 100 Jahre Kurverein, 1883-1983, Engelberg 1983.

Niveau. Der Schriftsteller Heinrich Federer, der während jener Zeit in Sachseln aufwuchs, stellte rückblickend dazu fest: «Die Fremdenindustrie blühte wie ein stilles Veilchen und duftete nur wenigen Gasthofbesitzern in die Nase.»¹³

Die Situation änderte sich wiederum 1886-1889. Trotz starker Obwaldner Opposition wurde die Brünigbahn zur rascheren Verbindung der beiden Tourismuszentren Interlaken und Luzern errichtet. Zugleich konnte von Alpnachstad aus eine Zahnradbahn auf den Pilatus gebaut werden. Erstmals konnte dabei ein neues Zahnradsystem (Eduard Locher) angewendet werden, was sie zur steilsten Zahnradbahn der Welt machte. Über Jahre hinweg wurde sie als «Wunder der Technik» angepriesen. Sie symbolisierte geradezu den Fortschrittsglauben, wonach es mit moderner Technik gelinge, selbst die allgewaltigen Berge zu bezwingen und damit die Landschaft nicht nur nutzbar zu machen, sondern dem menschlichen Willen zu unterwerfen.¹⁴

Wirtschaftlich eröffnete die Brünigbahn der Industrie im Kanton neue Perspektiven. Einerseits wuchsen die bestehenden Unternehmen (darunter eine Vielzahl von Parkettfabriken, Sägereien, Möbelhersteller) rasant an, andererseits entstanden neue Zweige. Von der Tabakfabrik Halter in Giswil über die Maschinenfabrik Sigrist in Sachseln bis zum Turbinenhersteller Stockmann in Sarnen entstanden in den Gemeinden des alten Kantonsteils mehr oder weniger erfolgreiche Industriebetriebe. Teilweise in Branchen, die noch Jahre zuvor als undenkbar galten. Der direkte Eisenbahntransport nach Luzern vereinfachte die Situation. Nicht zuletzt dürften diese Industrien Arbeitsplätze geschaffen haben, welche durch den Eisenbahnbau verloren gegangen waren. Nicht umsonst waren speziell die Kutscher, Fuhrwerker und Träger die stärkste organisierte Opposition gegen den Brünigbahnbau gewesen.

Kaum Opposition dieser Art gab es dagegen bei den Projekten zum Bau einer Eisenbahn nach Engelberg. Hier fanden sich die Bedenken speziell hinsichtlich der Streckenführungsvorschläge, die sich der bestehenden Landschaft anpassen mussten. Die schwierigen Verhältnisse sowohl am Lopper zwischen Hergiswil und Stansstad, als auch am «Widerwällhubel» zwischen Grafenort und Engelberg bereiteten den Initianten Sorgen. Aus Kostengründen konnte nur eines dieser beiden Probleme durch die Bahn gelöst werden, sodass diese nicht (wie ursprünglich geplant) in Hergiswil ihren Ausgang nahm, sondern im Stansstader Hafengebiet, welcher mit Dampfschiffen von Luzern und Hergiswil her erschlossen war. Am 5. Oktober 1898 in Betrieb genommen, war die Stansstad-Engelberg-Bahn (StEB) die damals längste elektrische Bergbahn der Welt.¹⁵ Die schwierigen topographischen Verhältnisse auf der Bergstrecke nach Engelberg hatten besondere technische Einrichtungen erfordert, die in der Folge in Technikerkreisen auf grosses Interesse stiessen. Eine Weiterführung der Bahn über den Jochpass bis nach Meiringen, die ab 1906 von einem Initiativkomitee um Eduard Cattani angestrebt wurde, konnte allerdings nicht mehr realisiert werden.

Schwierigkeiten und Dorfentwicklung

Unter den Brünigbahngegnern im Sarneraatal fanden sich auch zahlreiche Gasthofbesitzer, welche befürchteten, dass mit dem Rückgang der Bedeutung der Brünigstrasse der Fremdenverkehr entlang der Route zum Erliegen komme. Tatsächlich waren die 1890er Jahre in der Folge für die Passantenhotels – zu denen praktisch alle Gasthöfe des alten Kantonsteils gehörten – schwierige Jahre. Verschärft wurde das Gasthofsterben durch einen

¹³ HEINRICH FEDERER, Am Fenster. Jugenderinnerungen, Berlin 1927.

¹⁴ Zur Pilatusbahn: PETER A. MEYER, Der Pilatus zwischen Mystik und Tourismus (Festschrift), Alpnachstad 1989.

¹⁵ PETER BERGER/HANS WALDBURGER/CHRISTOPH BERGER, Bahnen nach Engelberg, Luzern 1998.

Landsgemeindebeschluss von 1891, der aus Gründen des Kampfs gegen den Alkoholismus die Schliessung zahlreicher Betriebe zur Folge hatte. Zugleich mehrten sich die Stimmen, im Sarneraatal ebenfalls auf das «Engelberger Modell» zu setzen und auch im alten Kantonsteil ausserhalb der Melchsee-Frutt den Kurbetrieb in grossem Stil durchzusetzen.

Einige Umsetzungen dieser Ideen wurden verwirklicht: 1896 war auf dem Plateau des Flüeli-Ranfts durch den Hotelier Franz Hess das *Hotel Nünalphorn* errichtet worden. Analog zur Familie Cattani verwandelte er mit Promenaden, Wander- und Spazierwegen etc. die Umgebung in eine künstliche Parklandschaft. Der besondere Wert, der hier der Landschaft beigemessen wurde, zeigt die sorgfältige Standortwahl. Jedes Zimmer bietet einen publikumsgerechten Ausblick: Entweder in das «alpine» Melchtal mit der «urtümlichen» Ranftschlucht oder über die «lieblichen» Anhöhen um den Sarnersee.¹⁶ Nur ein Jahr später (1897) eröffnete auch Joseph Imfeld in Lungern die erste Etappe seines *Kurhaus & Parkhotel Lungern*. Imfeld nimmt als Standort die (technisch bedingte) erhöhte Lage des Lungerner Bahnhofs auf – womit er eine ideale Erschliessung des Hotels gewährleistet – und kann gleichzeitig einen Ausblick über das gesamte Tal erreichen.

Das Landschaftserlebnis im Winter

Mit dem Beginn des 20. Jahrhunderts eröffnete sich im touristischen Bereich eine zusätzliche Perspektive, um insbesondere die Hotels – welche nur während wenigen Sommermonaten in Betrieb waren – zusätzlich auch im Winter auszulasten. Obschon beispielsweise St. Moritz und Davos seit den 1860er Jahren einen gewissen Winterbetrieb kannten, der spätestens 1886/87 in Obwalden wahrgenommen wurde, etablierte sich dieser hier nicht vor der Jahrhundertwende.¹⁷

Erst um 1900 tauchten in Engelberg und im Sarneraatal die ersten Skifahrer auf. Die Durchführung der ersten offiziellen Wintersaison 1903/04 in Engelberg wurde in Hotelierkreisen positiv aufgenommen. Noch im folgenden Herbst begannen die Gebrüder Cattani mit dem Bau des «Grand Hotel Winterhaus». Dieses wurde am 10. Dezember 1905 eröffnet, praktisch zeitgleich mit dem «Grand Hotel» in St. Moritz, welches ebenfalls für den Winterbetrieb konzipiert wurde. Somit etablierte sich Engelberg schlagartig als alpiner Wintersportort ersten Ranges. Das Kräftemessen mit St. Moritz in diesem Jahrzehnt ist unübersehbar. Die dort erfolgreich erprobten Sportarten wurden sofort übernommen und die Infrastruktur ausgebaut, darunter neben dem Skifahren auch das Bobfahren, Skeleton, Eishockey, Schlittschuhlauf und Curling. Ein Höhepunkt dieser Entwicklung stellte der Bau der Drahtseilbahn Engelberg-Gerschnialp 1912/13 mit der dazugehörigen Bobbahn dar. Letztere war mit 3.5 Kilometern doppelt so lange wie das St. Moritzer Vorbild. Es dürfte dabei kein Zufall sein, dass die Gerschnibahn nicht nur gleichzeitig mit der Drahtseilbahn St. Moritz-Chantarella errichtet wurde, sondern beide Anlagen vom gleichen Hersteller (Bell & Cie. in Kriens) und vom gleichen Ingenieur (Christian R. Rychener) stammten.¹⁸ Der Umstand, dass noch im Februar 1913 – kurz nach Eröffnung der Anlage – der sportbegeisterte Deutsche Kronprinz Wilhelm von Preussen nach Engelberg zum Bobfahren reiste, nachdem er während eines Jahrzehnts ein treuer Stammgast von St. Moritz gewesen war, zeigt den Kampf dieser beiden Wintersportorte um die auserlesene Gästeschar. Dabei stellte neben der Infrastruktur die Landschaft ein Kriterium dar. In seinen Briefen aus Engelberg beschreibt der

¹⁶ NIKLAUS VON FLÜE/ROMANO CUONZ, Paxmontana. Hotelgeschichte, Geschichten, Landschaft, Sarnen 1996.

¹⁷ So regten in den Ausgaben des «Obwaldner Volksfreunds» Nr. 9 vom 27.02.1886 und Nr. 1 vom 01.01.1887 zwei Einsender die Engelberger Hoteliers an, nach dem Vorbild von Davos und St. Moritz eine Wintersaison zu starten.

¹⁸ MIKE BACHER/MELANIE MANCHOT, 100 Jahre Titlis Bergbahnen 1913-2013, Stans 2012.

englische Literatur-Nobelpreisträger Rudyard Kipling auch die Bedeutung der landschaftlichen Einbettung des Kurorts im Hochtal.¹⁹

Kritik an der «Verschandelung der Landschaft»

Abschliessend sei darauf hingewiesen, dass bereits während der Hochkonjunktur vor dem Ersten Weltkrieg kritische Stimmen aufkamen, die vor der Verschandelung der Landschaft und dem Überhandnehmen des Tourismus und seiner negativen Begleiterscheinungen warnten. Bereits mit dem Bau der Rigibahn gingen Karikaturen und Bedenken einher, welche den Bau von Zahnradbahnen auf jeden Gipfel vorsahen. Zwar wurden diese im Laufe der folgenden drei Jahrzehnte immer wieder thematisiert, stiessen aber auf ein geringes Echo. Dies änderte sich im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts markant. Als Umbruch wird vielfach das Projekt einer Matterhorn-Bahn des Obwaldner Ingenieurs Xaver Imfeld angesehen. Hatte er 1892 die Konzession für eine solche Anlage noch weitgehend oppositionslos erhalten, schlug ihm 1905 bei einem erneuten Realisierungsversuch ein öffentlicher Sturm der Entrüstung entgegen. Mit dem 1905 gegründeten Schweizer Heimatschutz war eine schlagkräftige Vereinigung entstanden, welche gegen die «Verschandelung der Landschaft» durch Bergbahnen und Hotels ankämpfte. Unterstützt wurde sie durch bestehende Organisationen, insbesondere dem SAC.²⁰

Die Frage um das Verhältnis zwischen Natur und Technik am Beispiel der alpinen Bergwelt wurde zugleich von zahlreichen zeitgenössischen Literaten behandelt. Als prägend erwies sich das Werk «Berge und Menschen» (1911) des Schriftstellers Heinrich Federer. Er setzt sich darin kritisch mit der Erschliessung der Bergwelt durch Bergbahnen auseinander. Protagonist ist ein Ingenieur, der den Auftrag hat, eine Zahnradbahn auf den «Absomer» (Säntis) zu errichten. Die Naturgewalten (und die stete Opposition der ortsansässigen Bevölkerung) lassen das Werk scheitern. Der Berg bleibt schliesslich in seiner Erhabenheit unberührt. Allerdings weist Federer dem technischen Fortschritt ebenfalls seinen Platz zu, indem sich der Ingenieur schliesslich auf den Bau von elektrischen Strassenbahnen in den Bergtälern am Absomer verlegt und damit zur Hebung des Wohlstands der lokalen Bevölkerung beiträgt.

Mike Bacher

¹⁹ KATHARINA ODERMATT, Mister Kiplings Vergnügen auf dünnem Eis – die Wintersaison der Belle Époque, in: Ängelbärger Zeyt 2012, Stans 2011, S. 61-71.

²⁰ HEINZ SCHILD, Visionäre Bahnprojekte – Die Schweiz im Aufbruch, Zürich 2013.