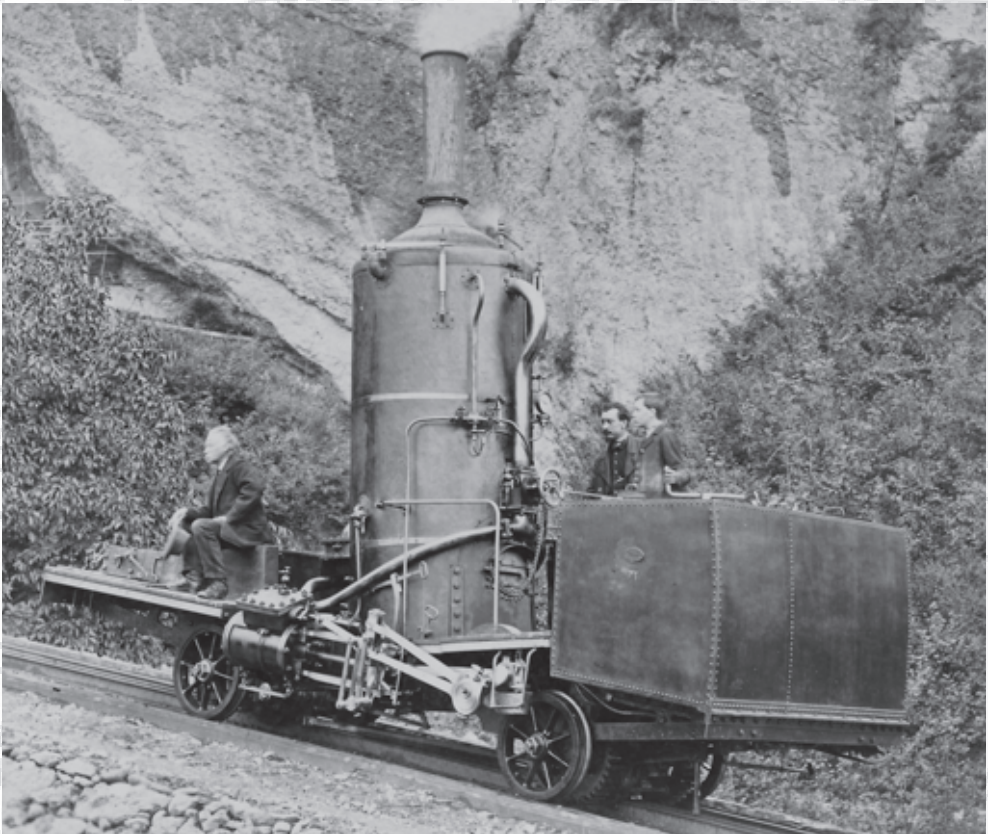


pioniere

Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik



Sieben Bergbahnpioniere

Sieben Bergbahnpioniere

Niklaus Riggerbach

(1817–1899)

von Werner Latscha

Carl Roman Abt

(1850–1933)

von Hans G. Wägli

Emil Strub

(1858–1909)

von Hans Wismann

Eduard Locher

(1840–1910)

von Hans Wismann

Franz Josef Bucher

(1834–1906)

von Alfred Waldis

Josef Durrer

(1841–1919)

von Alfred Waldis

Karl Garaventa

(1888–1965)

von Hans G. Wägli

**Die Herausgabe dieses Bandes war möglich dank Beiträgen
folgender Sponsoren:**

Alex Riggenbach

Ulrico Hoepli-Stiftung, Zürich
Joh. Jacob Rieter-Stiftung, Winterthur
Familien-Vontobel-Stiftung, Zürich

Kulturpflege Kanton Obwalden, Sarnen
Bürgergemeinde Trimbach, Trimbach

Locher AG, Zürich
Obwaldner Kantonalbank, Sarnen
UBS AG

Brienz Rothorn Bahn AG, Brienz
Bürgenstock-Bahnen, Bürgenstock
Ferrovia Monte Generoso SA, Capolago
Garaventa AG, Goldau
Giessbachbahn, Brienz
Jungfraubahnen, Interlaken
Matterhorn Gotthard Bahn, Brig
Pilatus-Bahnen, Kriens LU
Rigibahnen AG, Vitznau
Stanserhorn-Bahn-Gesellschaft, Stans
zb Zentralbahn AG, Stansstaad

© Copyright 2005 by Verein für wirtschaftshistorische Studien.

Alle Rechte vorbehalten.

Herausgegeben vom Verein für wirtschaftshistorische Studien,
Vogelsangstr. 52, CH-8006 Zürich.

Herstellung: R + A Print GmbH, 8752 Näfels.

ISBN 3-909059-34-1

Inhalt

Einführung	7
Niklaus Riggenbach (1817–1899)	13
Auf Umwegen zum Ziel – Mitarbeiter der Maschinenfabrik Emil Kessler – Werkstättechef und Maschinenmeister der Centralbahn – Ein Gedanke reift heran – Eine Zahnradbahn über den Gotthard? – Die Internationale Gesellschaft für Bergbahnen – Als Civilingenieur in Olten – Niklaus Riggenbach als Erfinder – Niklaus Riggenbach als Mensch – Chronik	
Carl Roman Abt (1850–1933)	23
Das Geschlecht der Abt vom Rütihof – Der begabte Ingenieur – Die Seilbahn-Ausweiche – Ehemann, Autor und Beamter – Die Zahnradbahn nach dem System Abt – Der Bau von Werkbahnen – Die grosse «Rübelandbahn» – Automatische Zahnstangeneinfahrt – Weitere gemischte Zahnrad-/Adhäsionsbahnen – Reine Zahnradbahnen – Der Verzicht auf Zahnstangen – Ein unermüdlicher Tüftler – Abts Wissen war begehrt – Kunstfreund, Kunstkenner, Kunstsammler – Einsamer Mäzen – Chronik	
Emil Strub (1858–1909)	35
Familiengeschichte – Stationen im Berufsleben – Die Idee einer Eiger-Bahn – Visionen einer Jungfraubahn – Eine Bergtour bringt die Lösung – Emil Strub kontra Adolf Guyer – Gründliche Planung für das Grossprojekt – Die Jungfraubahn entsteht – Emil Strubs Zahnstangensystem – Der freischaffende Ingenieur – Der Mensch Emil Strub – Chronik	
Eduard Locher (1840-1910)	45
Familiengeschichte – Ein vielfach geehrter Mann – Die Pilatusbahn: Locher und seine Ideen – Die dampfbetriebene Zahnrad-Einschienenbahn – Das endgültige Werk mit der Locher-Zahnstange – Gründung der Gesellschaft und erfolgreiche Eröffnung – Der Trick mit den Spurringen – Raffinierte Technik – Das Rollmaterial – Fahrkomfort im Wagenkasten – Das weitere Schicksal der Dampftriebwagen – Eduard Lochers Idee einer Jungfraubahn – Druckluft war die Lösung – Eduard Lochers grösstes Werk: die Arbeiten am Simplontunnel – Der Lebensabend – Chronik	
Franz Josef Bucher und Josef Durrer	57
Franz Josef Bucher (1834–1906)	59
Mit dem Bürgenstock fing alles an – Die Bürgenstockbahn: die erste elektrische Standseilbahn der Schweiz – Bahnen im Tessin und auf das Stanserhorn – Bucher & Durrer als Strassenbahnbauer – Weitere Bahnbauten – Die Angelegenheit mit der Million – Der Hotelkönig – Bucher als Bürger	

Josef Durrer (1841–1919)**69**

Bucher & Durrer – Trennung und Wiedervereinigung – Die Zusammenarbeit mit Ingenieur Roman Abt – Die Stanserhornbahn: ein neuer Abschnitt in der Seilbahntechnik – Osteuropa: das neue Tätigkeitsgebiet – Durrer als Bahnbauer – Durrer als Politiker – Chronik Bucher & Durrer

Karl Garaventa (1888–1965)**77**

Garaventa als Gastarbeiter – Akkordant und Familienvater – Sesshaft und Schweizer – Holzer und Seilbahnbauer – Die Gründung des Familienbetriebs – Rückzug aus dem Geschäft – Die Firma Garaventa – «Auf Garaventa ist Verlass» – Chronik

Quellen und Literatur**85**

Bergbahnen spielen in der touristischen Erschliessung des Alpenraumes eine überragende Rolle. Sie waren Bedürfnis, als es galt, bestehende Hotelanlagen zugänglich zu machen und Ansporn, neue Sehenswürdigkeiten und Aussichtspunkte zu erschliessen. Den Anfang machten die Zahnradbahnen, gefolgt von den Standseilbahnen und den Luftseilbahnen. Zu deren Entwicklung haben Schweizer Pioniere, die in dieser Schrift dargestellt sind, massgebende Beiträge geleistet.

