

"Die Fremden werden durch unser Tal pfeifen" – Zur Entstehung der obwaldnerischen Hauptverkehrsachsen im 19. und frühen 20. Jahrhundert

Obwaldens Hauptverkehrsträger sind – vom Sonderfall Engelbergs abgesehen – weitgehend dank fremder Initiative bzw. fremdem Geld entstanden. Mehr Zeit als die blosse technische Erschliessung erforderten die kulturellen Veränderungen, welche Bahn und Strasse im Kanton Obwalden auslösten. Sie eröffneten jedoch neue Möglichkeiten, etwa bezüglich der Arbeits- und Ausbildungswege. Heute nimmt Obwalden in der Pendlermobilität einen schweizweiten Spitzenplatz ein.

Wer sich am Sonntag, 15. Juli 1838 beim Alpnachersee aufhielt, konnte Zeuge eines denkwürdigen Ereignisses werden. Mit der "Stadt Luzern" steuerte erstmals ein Dampfschiff das obwaldnerische Ufer in Alpnachstad an. Die Zuschauer staunten zweifellos über deren Fahrgeschwindigkeit von ungefähr 18 Stundenkilometern: Die altbekannten Ruder- und Segelschiffe wurden nun schlagartig als langsam empfunden. Noch besass die "Stadt Luzern" auf dem Vorderdeck ebenfalls einen Segelmast, um bei günstigem Wind den Maschinenantrieb zu unterstützen und den Brennholzverbrauch zu senken. Auf der offenen Ladefläche bot ein weites Sonnensegel den Schiffspassagieren Schutz, jedoch keinen Salon – erst im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts wurden die Dampfschiffe auf dem Vierwaldstättersee allmählich damit ausgestattet.¹

Urner Nauengesellschaft kämpft ums Überleben

Tatsächlich war die "Stadt Luzern" nicht nur für den Personen-, sondern auch für den Waren- und Güterverkehr bestimmt, und zwar vornehmlich auf der Gotthardroute. Der bisherige Nauenverkehr genügte den Anforderungen nicht mehr, weshalb die Kantone Basel, Solothurn und Tessin ab 1826 Luzern und Uri zum Betrieb eines Dampfschiffs auf der Strecke Luzern-Flüelen drängten. Die Pläne stiessen auf den erbitterten Widerstand der luzernischen und ernerischen Nauengesellschaften, die berechtigterweise um ihre wirtschaftliche Existenz fürchteten. Als die "Stadt Luzern" im Herbst 1837 erste Fahrten nach Flüelen unternahm, kam es ebendort zu bedrohlichen Volksaufläufen. Doch die Entwicklung liess sich nicht mehr aufhalten, insbesondere als die Gotthardkantone 1842 beschlossen, eine tägliche, mit der Schiffsroute gekoppelte Postverbindung über den Gotthardpass einzurichten. In jenem Jahr beförderte die "Stadt Luzern" bereits 38'000 Personen auf der besagten Route. Erst in den 1870er Jahren gaben die ernerischen Nauengesellschaften ihren vergeblichen Überlebenskampf auf.²

Obwaldner Fährleute verzögern Entwicklung

Der obwaldnerische Schiffsverkehr entwickelte sich aufgrund seiner geringeren Bedeutung wesentlich langsamer. Bei der eingangs erwähnten Fahrt der "Stadt Luzern" nach Alpnachstad handelte es sich nur um eine Spazierfahrt – erst 1862 wurde die Obwaldner Station in den Kursfahrplan aufgenommen. Der Güterverkehr setzte erst 1876 ein, obwohl die Dampfschiffe des Vierwaldstättersees in jenem Jahr bereits 24'000 Tonnen sowie 16'000 Stück Vieh transportierten. Die Passagiere mussten 1838 noch mit Ruderbooten ein- bzw. ausgeschifft werden, weil in Alpnachstad jegliche Landungsbrücke fehlte. Während nämlich die Nauen vom Heck aus be- und entladen werden konnten, benötigten Dampfschiffe einen seitlichen Zugangsweg. Eine erste Landungsbrücke wurde erst 1854 gebaut. Zehn Jahre später bat der Besitzer des nahe gelegenen Hotels Pilatus um die Erlaubnis, einen neuen Landungssteg bauen zu können. Auch andernorts regten Hoteliers und Gastwirte neue Landungsbrücken an, um Gästen den Zugang zu ihrem Betrieb zu erleichtern. Die obwaldnerische Regierung machte jedoch Schwierigkeiten, worauf der unternehmungsfreudige Hotelier seine Pläne vorerst wieder aufgab.³

Die zögerliche Entwicklung der Dampfschiffahrt hing vornehmlich mit der starken Stellung der obwaldnerischen Fährleute zusammen. Was die wirtschaftliche Versorgung betraf, war Obwalden spätestens seit der Reformationszeit stark auf Luzern ausgerichtet. Die Obwaldner bezogen dort

¹ Zur "Stadt Luzern" vgl. Gwerder u.a. 1987: 20-27.

² Baumann/Fryberg 1993: 19-26.

³ Gwerder 2007: 218-221, 235-241.

Salz, Getreide und andere wichtige Nahrungsmittel und setzten ihrerseits ihre Erzeugnisse ab. Im späten 16. Jahrhundert wurden die obrigkeitlich ernannten Fährleute verpflichtet, dienstags – also am Luzerner Markttag – zweimal mit dem grossen Nauen auszufahren. Von Alpnachstad wurden auch Vieh- und Spalentransporte nach Flüelen für den Welschlandhandel nach Norditalien durchgeführt. Grosse Nauen liessen sich mit knapp 50 Stück Grossvieh beladen und bewahrten selbst im Zeitalter der Dampfschiffe einen majestätischen Charakter.⁴ Die Alpnachersee blieb bis ins späte 19. Jahrhundert Obwaldens Nordtor, jedenfalls kam dem Saumweg über die Rengg nur eine untergeordnete Bedeutung zu.⁵ Entsprechend verteidigten die Schiffer ihre Fahrrechte gegenüber der Dampfschiffgesellschaft, zumal die eidgenössisch angeordnete Schifffahrtsfreiheit nur für den übrigen Vierwaldstättersee galt. Als die Dampfschiffgesellschaft 1851 um die Erlaubnis ersuchte, Reisende in der Sommerzeit zweimal täglich nach Alpnachstad fahren zu dürfen, verweigerten sich die Fahrinhaber. Fünf Jahre später scheiterte auch eine neue Postverbindung über Alpnachstad am Widerstand der Fährleute. Erst 1870 wurde nach zähem Ringen eine Aufgabenteilung erreicht, indem die Dampfschiffe den Personenverkehr und die Nauen den Warenverkehr besorgen sollten. Nur allmählich verschwanden die Nauen, die während Jahrhunderten zum Landschaftsbild des Alpnacher- sowie Sarnersees gehört hatten.⁶

Postkutsche läutet neues Kommunikationszeitalter ein

Die Postkutsche läutete auf europäischer Ebene ein neues Kommunikationszeitalter ein. Entsprechende Einrichtungen mit auswechselbaren Kutschern und Pferden, festen Etappen, regelmässigen Kursen, durchgehenden Fahrten ohne Nachtruhe usw. entwickelten sich ab 1400 ausgehend von Norditalien. In der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts folgte der Durchbruch des Postkutschensystems, als unter Kaiser Karl V. die kaiserliche Post bzw. Reichspost geschaffen wurde. Erste transkontinentale Postkutschenrouten entstanden um 1600, so die Verbindung zwischen Rom und Antwerpen. Zwei Jahrhunderte später zählte man allein in Deutschland und Frankreich ungefähr 2'500 Poststationen. Das Postwesen förderte auch den Ausbau der kostspieligen Fernstrassen, den Chausseen. Postkutschen wurden – ungeachtet der formell hohen Fahrpreise – von breiteren Bevölkerungsschichten genutzt. Eine touristische Nutzung stellte sich in Italien bereits im 17. Jahrhundert ein. Die Postkutsche war allerdings nicht nur ein Verkehrs-, sondern auch ein Kommunikationsmittel. So tauchten um 1550 erste Zeitungen bzw. zeitungähnliche Schriften auf, deren rasche Verbreitung erst durch das Postwesen ermöglicht wurde. Mit den Postkutschen veränderte sich auch die Wahrnehmung der Zeit: Anfang des 17. Jahrhunderts kamen erste Fahrpläne mit genauen Zeitangaben in Umlauf und stiessen die Entwicklung zur Standardzeit an. Dank der Postkutsche nahm die Reisegeschwindigkeit in den beiden Jahrhunderten vor 1820 stärker zu als in den darauffolgenden Jahrhunderten bis zur Gegenwart. Dementsprechend schrumpften Räume und Distanzen in der zeitgenössischen Wahrnehmung. Die Postkutsche wurde so zum Sinnbild für Geschwindigkeit und rastlose Bewegung, wie noch Rudolf Kollers berühmte "Gotthardpost" von 1873 erahnen lässt.⁷

Auf schweizerischem Gebiet bestand um 1850 ein Postkursnetz von ungefähr 4000 Kilometern Länge. Während überregionale Verbindungen bereits im 18. Jahrhundert ausgebaut worden waren, folgten die regionalen Fahrstrassen vorab zwischen 1830 bis 1870. Die (vor)alpinen Gebiete verfügten bis dahin kaum über eine moderne Verkehrsinfrastruktur. Dies änderte sich mit dem Bau von Pass-Fahrstrassen, die vornehmlich als Durchgangsrouten für den Fernverkehr dienten. Die lokale Erschliessung bildete nicht unbedingt den vorrangigen Zweck dieser Strassenbauprojekte. Der Ausbau der (vor)alpinen Verkehrsinfrastruktur ging ferner auch von stark besuchten Tourismusorten aus, wie etwa das Beispiel von St. Moritz zeigt. Umgekehrt entwickelten sich Gebiete ohne Fremdenverkehr verkehrsmässig kaum weiter.⁸

⁴ Vgl. die Photographien in Gwerder 2007: 241.

⁵ Loepfe 2007: 45-48.

⁶ Vgl. Kuchler 2003: 64-65, 192-194, ferner von Flüe 2004: 141-147.

⁷ Vgl. Behringer 2006.

⁸ Vgl. Frey 2010.

Während Postkutschen um 1800 auf Europas Fernstrassen eilten, hielt man in Obwalden vergeblich nach ihnen Ausschau. Das Postwesen erfuhr dennoch spürbare Verbesserungen, auch wenn sie sich nicht auf den Personenverkehr bezogen. Die helvetische Post eröffnete erstmals staatliche Poststellen in Sarnen und Stans, die mit regelmässigen Botenkursen nach Luzern bedient wurden. Als die helvetische Zentralpost wieder aufgelöst wurde, vermochten Ob- und Nidwalden keine eigenständige Postorganisation aufzubauen. Ab 1811 übernahm ein bernisches Privatunternehmen die Postversorgung in Unterwalden, wobei die Postverbindung von Bern über den Brünig nach Beckenried verlief. Als die zürcherische Kantonalpost 1834 den Auftrag übernahm, wurde jedoch die Verbindung über den Brünig wieder eingestellt. Die Postroute Sarnen-Stans-Beckenried ermöglichte – und das war ihr wesentlicher Vorteil – die Anbindung an die Gotthardroute. 1831 wurde eine Fahrpost über den Gotthard eingerichtet, 1842 folgte der tägliche Eilkurs. Die Dampfschiffe der Gotthardroute bremsten auf offenem See auf Höhe Beckenrieds ihre Fahrt ab, damit rasch heranfahrende Ruderboote die Postfracht für Ob- und Nidwalden übernehmen konnten. Die malerische Szene steht auch sinnbildlich dafür, wie die modernen Verkehrs- und Kommunikationsmittel vorerst an Unterwalden vorbeizogen. Von Beckenried aus wurde das Postgut mit einem Einspanner bis Sarnen bzw. Giswil transportiert, worauf wiederum Fussboten übernahmen. In den 1850er Jahren lehnte die (nunmehr wieder eidgenössische) Postverwaltung eine Kursverlängerung nach Lungern ab, da bereits die Postverbindung zwischen Beckenried und Sarnen ein Verlustgeschäft war. Unter Umständen dauerte es damals drei Tage, bis ein Brief von Giswil nach Kerns gelangte.⁹

Tourismus initiiert Veränderung

An der misslichen Verkehrslage Obwaldens hätte sich auf längere Zeit nichts geändert, wäre in den umliegenden Gegenden nicht das Interesse an einer Durchgangsrouten aufgekommen. Nidwalden hatte zwar bereits 1811 den Ausbau des Brünigs angeregt, war aber erfolglos geblieben. Der erstarkende Tourismus am Vierwaldstättersee und dem Berner Oberland änderte allerdings die Ausgangslage. Die bernische Regierung erkannte, dass eine direkte Verbindungsrouten die touristische Attraktivität beider Regionen steigern würde, und setzte sich ab 1837 für die Errichtung einer Fahrstrasse zwischen Brienz und Luzern ein. Die Verhandlungen zwischen Bern und Obwalden kamen allerdings nur schleppend voran – jedenfalls lag am Vorabend des Sonderbundkrieges noch keine Lösung in Sichtweite. Das lag nicht zuletzt daran, dass Obwalden die voraussichtlichen Baukosten nicht schultern konnte. Erneut brachten äussere Umstände die erhoffte Wende.

Berner Regierung fördert Bau der Lopperstrasse

Mit der neuen Bundesverfassung – welche die Obwaldner übrigens entschieden abgelehnt hatten – eröffnete sich die Möglichkeit, erhebliche Bundesbeiträge für den Strassenbau zu beantragen. Obwalden stimmte das Unterstützungsgesuch mit der bernischen Regierung ab, die in dieser Angelegenheit wiederum die Führung übernahm. Als beide Kantone 1854 diesbezügliche Verhandlungen aufnahmen, zeigten sich allerdings unterschiedliche Auffassungen, was die Teilstrecke Alpnachstad bis Luzern betraf. Während die Obwaldner den Schiffsweg für selbstverständlich gehalten hatten, forderte die bernische Regierung nicht nur die freie Schifffahrt auf dem Alpnachersee, sondern auch die Weiterführung der Fahrstrasse entlang des Loppers nach Hergiswil bzw. Luzern. Eine solche Streckenführung verringerte die Abhängigkeit vom Schiffsverkehr, zudem brauchten Passagiere nicht erneut umzusteigen. Die obwaldnerische Seite hielt die Lopperstrasse zwar für überflüssig, unterstützte das Projekt aber dennoch, um die Unterstützung Berns nicht zu verlieren. Nidwalden war vom Plan hingegen wenig angetan und befürchtete verständlicherweise, dass mit der Lopperstrasse der Reiseverkehr vom Gotthardpass über Beckenried ins Berner Oberland verschwinden würde. Folgerichtig forderte Nidwalden, die Brünigstrasse sei über Kerns bzw. Stans nach Beckenried weiterzuführen, also auf der bestehenden Poststrecke. Hätte sich diese Streckenführung durchgesetzt, wäre das Sarneraatal wohl noch heute über die Stanser Ebene an das Nationalstrassennetz angeschlossen. Der mächtige Kanton Bern setzte die See- strasse jedoch in allen Verhandlungen durch. Die Baukosten der Brünigstrasse wurden auf eine

⁹ Vgl. Flüeler-Martinez 1997: 110-124 und von Flüe 2004: 59-65.

Million Franken veranschlagt. Die obwaldnerischen Streckenabschnitte kosteten in der Endabrechnung 442'000 Franken, wovon die Eidgenossenschaft 390'000 Franken übernahm. Obwalden verbesserte zudem verschiedene Strassenabschnitte der bestehenden Landstrasse, ferner wurden in den Dörfern Engstellen schrittweise behoben. Dank der grosszügigen Trassierung von 18 Fuss sollte die ausgebaute Landstrasse den Verkehrsanforderungen noch lange Zeit genügen. Wie landschaftsprägend die ausgebaute Landstrasse war, bezeugen die ersten Luftaufnahmen des Sarneraataals im frühen 20. Jahrhundert: Selbst aus grosser Höhe hob sich die Hauptschlagader Obwaldens von der übrigen Landschaft deutlich ab.¹⁰

Obwaldens Ankunft im modernen Verkehrszeitalter

So folgte im Sommer 1861 ein weiterer Meilenstein der obwaldnerischen Verkehrsgeschichte, als erstmals Postkutschen von Luzern durch Obwalden nach Brienz fuhren. Die zwei täglichen Kurse genügten bald nicht mehr, so dass ein dritter Kurs eingerichtet werden musste. Pro Kurs konnten bis 25 Reisende transportiert werden, wobei während einer Saison bis 700 Passagiere über den Brünig geführt wurden. Zudem boten auch private Fuhrunternehmen ihre Dienste auf der Strecke an. Obwalden war dank bernischer Initiative und eidgenössischen Subventionen im modernen Verkehrszeitalter angekommen. Nun gab es nicht nur Postkarten von der rasenden Gotthardpost, sondern auch von der Brünigpost.

Teure Reise nach Engelberg

Im neuen Kantonsteil fuhr allerdings noch immer keine Postkutsche. Obwalden hatte zwar die Strasse ins obere Engelbergertal als Kantonsstrasse anerkannt, aber an deren Ausbau wenig Interesse gezeigt. Der Saumweg wies streckenweise eine Steigung über 20 Prozent auf, während auf der neuen Brünigstrasse ein maximales Gefälle von 10 Prozent galt – eine Befahrung mit Postkutschen war also ausgeschlossen. Nidwalden hatte allerdings die Landstrasse bis Grafenort derart ausgebaut, dass ab 1860 Postwagen bis dorthin fahren konnten. Die unzulängliche Verkehrerschliessung wirkte sich umso schwerer aus, als sich Engelberg zu einem bedeutenden Kurort entwickelte. Die Gemeinde bat den Kanton seit 1857 wiederholt darum, die Landstrasse auszubauen. Wegen kleinlicher Zänkereien wurde jedoch erst 1870 ein Ausbauprojekt über 100'000 Franken beschlossen. Das Benediktinerkloster, aber auch Hoteliers beteiligten sich mit namhaften Beiträgen am Ausbau der Kantonsstrasse. Die Baupläne erstellte derselbe Ingenieur, der auch die Brünigstrasse geplant hatte. Die Bauarbeiten waren im steilen Gelände bei der Ruchegg sehr anspruchsvoll, wie Photographien der Baustelle eindrücklich bezeugen. Ab 1874 konnten Postkutschen endlich bis ins obere Engelbergertal fahren. Im Sommer fuhr ein Vier- bzw. Fünfspänner zweimal täglich, im Winter ein Zweispanner einmal täglich. Die Fahrt ab Stansstad dauerte vier Stunden. Ab Luzern kostete die Fahrt im Coupé stolze 7.90 Franken, Plätze auf der Banquette waren bereits für 6.10 Franken erhältlich. Für die einheimische Bevölkerung blieben solche Fahrpreise jedenfalls unerschwinglich.¹¹

Schrittweise Ankunft der Eisenbahn in der Innerschweiz

Mitte des 19. Jahrhunderts erreichte die Eisenbahn schrittweise die Innerschweiz. Nachdem der Luzerner Bahnhof 1856 errichtet wurde, folgte 1859 die Verbindung nach Basel und 1864 jene nach Zürich. So fand Luzern den Anschluss an das europäische Eisenbahnsystem. Die Eisenbahn entwickelte sich zum Fernverkehrsmittel schlechthin, insbesondere für vermögende Reisende. Aber auch im Güterverkehr gewann das neue Verkehrsmittel rasch an Bedeutung. Was die Erschliessung Unterwaldens mit der Eisenbahn betrifft, spielten nationale Bahnprojekte eine wesentliche Rolle. Bevor sich die Gotthard- bzw. Simplonlinie als Eisenbahntransversalen durchsetzten, stand auch die sogenannte Grimselbahn im Gespräch, welche den Nord-Süd-Verkehr auf der Linie Luzern-Meiringen-Goms-Bedretto erlaubt hätte. In den 1860er Jahren schwand jedoch die Hoffnung auf einen baldigen Bau der Grimselbahn, worauf sich das Interesse auf die sogenannte Jura-Gotthard-Bahn verschob. Auf der Linie Delsberg-Altendorf sollte das französische Schienennetz mit der Gotthardlinie verbunden werden. Als Ost-West-Transversale hätte die Jura-Gotthard-

¹⁰ Vgl. Flüeler-Martinez 1997: 110-124 und von Flüe 2004: 114-128.

¹¹ Vgl. von Flüe 2004: 132-137 sowie Berger u.a. 1998: 32.

Bahn zudem eine direkte Transitlinie zwischen Frankreich und dem Habsburgerreich ermöglicht. Die Zugstrecke Luzern-Altdorf sollte entlang des linken Ufers des Vierwaldstättersees geführt werden. Weiter waren auch Anschlüsse an die Rigibahn (über die Seeenge bei Ennetbürgen) sowie an Alpnachstad (über das rechte Ufer des Alpnachersees) vorgesehen. Wäre die Jura-Gottard-Bahn verwirklicht worden, hätte Nidwalden über eine hervorragende Anbindung an das internationale Eisenbahnnetz verfügt. In den 1870er Jahren schien das Bahnprojekt jedenfalls nahe der Verwirklichung.¹²

Bau der Brünigbahn in bloss eineinhalb Jahren

Die äusseren Umstände waren auch für die Erschliessung Obwaldens durch die Eisenbahn förderlich. Die Fremdenverkehrsorte des Berner Oberlandes waren an einer Eisenbahnverbindung über den Brünig nach Luzern sehr interessiert. Bereits in den 1860er Jahren bildete sich auf bernischer Seite ein Komitee, das sich für den Bau der Brünigbahn einsetzte. Mehrere Anläufe waren nötig, bis sich das Projekt einer Schmalspurbahn ab 1880 allmählich durchsetzte. Bemerkenswerterweise war bis 1886 eine Streckenführung über Alpnachstad nach Stansstad vorgesehen. Schliesslich baute die Jura-Bern-Luzern-Bahn die Brünigbahn in nur anderthalb Jahren, so dass am 19. Mai 1888 die erste Probefahrt erfolgen konnte. So fuhren erstmals auch Dampflokomotiven durch das Sarneraatal bis nach Alpnachstad. Die Strecke Alpnachstad-Luzern wurde aufgrund hängiger Abklärungen erst ein Jahr später eröffnet. Die Brünigpost wurde mit Inbetriebnahme des Bahnverkehrs eingestellt. Man könnte rückblickend vermuten, dass die obwaldnerische Bevölkerung die neue Eisenbahnlinie, die ihr dank des bernischen Einsatzes zuteil wurde, dankbar begrüsste. Allerdings traf das Gegenteil zu.¹³

Obwaldner Widerstand gegen Eisenbahn

Gewiss erhoben sich auch in Obwalden Stimmen, welche auf die Vorteile einer Eisenbahn hinwiesen. Mit der Bahn liessen sich landwirtschaftliche Güter und Erzeugnisse (Vieh, Käse, Holz, usw.) leichter ausführen, zudem würde auch die Ansiedlung von Industriebetrieben gefördert. Demgegenüber wurden unzählige Einwände vorgebracht, die in politischen Verhandlungen und Zeitungen vorherrschend waren. So wurde die Eisenbahn als überflüssig betrachtet, da die Dampfschiff- und Postwagenstrecken als ausreichend empfunden wurden. Zudem würde die Bahn private Fuhrunternehmen um ihren Verdienst bringen. Weiter war davon die Rede, dass die Touristen nicht mehr in Obwalden Halt machen würden und – wie es bereits 1869 hiess – "durch unser Tal pfeifen [würden] ohne abzusteigen". Was die wirtschaftlichen Vorteile einer Eisenbahn betraf, wiesen manche darauf hin, dass die Touristenbahn lediglich während der Sommerzeit fahren würde. Da aber die landwirtschaftliche Ausfuhr in der Herbst- bzw. Winterzeit anstand, würden dann die Züge still stehen. Auch beklagte man die landschaftlichen Veränderungen, die sich aus dem Bahnbetrieb ergeben würden: Zusammenhängende Bauerngüter würden zerteilt, Strassen und Wege blockiert, Landenteignungen kaum abgegolten, Bahnstationen ausserhalb der Dörfer angelegt, usw. Als der Bahnbau dennoch erfolgte, entstanden in fast jeder Gemeinde Auseinandersetzungen bezüglich der genauen Lage der Bahnstation bzw. deren Gestaltung sowie der Zufahrtsstrassen. Weiter wurde beklagt, dass der Bahnbetrieb von einer auswärtigen Gesellschaft abhängt, die wenig Gehör für obwaldnerische Interessen haben würde. Zudem würden die zahlreichen auswärtigen Gastarbeiter, die für den Bau der Brünigbahn nötig würden, zum Sittenzerfall beitragen. Allgemeiner fürchtete man, dass mit der Bahn Luxus und neue Moden leichter ins Sarneraatal fänden. Im Zeitalter des Kulturkampfes löste auch eine verstärkte Anbindung ans protestantische Bern Ängste aus. Obwohl sich die Bahngesellschaft den obwaldnerischen Forderungen gegenüber sehr aufgeschlossen zeigte und obwaldnerische Landeigentümer mit über einer halben Million Franken entschädigte, standen manche der Bahn weiterhin feindselig gegenüber. So wurden Steine und Telegraphenstangen mutwillig auf die Gleise gelegt, Bahnwärter bedroht und Bahnabschrankungen ignoriert. Ferner beschwerte sich Lungern heftig über den eingeschränkten Winterbetrieb, so dass ein Kutschendienst eingerichtet werden musste. Die einheimische Bevölkerung nutzte die Bergstrecke über den Brünig wenig, zumindest wurden in den ersten

¹² Vgl. Flüeler-Martinez 1997: 129-132 sowie Waldburger/Senn 1980: 8.

¹³ Vgl. von Flüe 2004: 160-184.

zehn Betriebsjahren keine Eisenbahnwagen dritter Klasse auf dieser Strecke eingesetzt. In der Winterzeit wurde die Bergstrecke ab 1892 mit einem Postwagen bzw. -schlittenkurs bedient, was jedoch eine Offenhaltung der Strasse erforderte. Schliesslich besteuerte Obwalden die Bahngesellschaft nach den ersten Betriebsjahren, worauf die meisten anderen Kantone verzichteten.

Die Eisenbahn löste in Obwalden also beträchtliches Unbehagen aus. Die Eisenbahn war der Lebenswelt der überwiegend bäuerlichen Bevölkerung weitgehend fremd. Die Errungenschaften der modernen Technik liessen sich zwar in kurzer Zeit aufbauen, doch die damit einhergehenden kulturellen Veränderungen beanspruchten wesentlich mehr Zeit. Dies galt jedoch keineswegs nur für Obwalden – auch in diesem Fall lohnt es sich, den Blick nicht zu verengen.

Strassen- versus Dampfbahn zwischen Stansstad und Stans

Während im Sarneraatal die Bahnstrecke gebaut wurde, begann auch die Planung für die Erschliessung des Engelbergertals. So beriet man 1887 über eine Schmalspurbahn von Hergiswil nach Grafenort, doch stiess das Projekt auf Ablehnung, hauptsächlich weil die Streckenführung die Lopperstrasse mitbeansprucht hätte. Ein privates Komitee erhielt 1890 die Konzession für eine dampfgetriebene Schmalspurbahn auf der Linie Stansstad-Engelberg. Es dauerte über fünf Jahre, bis die private Finanzierung erfolgreich gesichert werden konnte – die Euphorie des ersten Eisenbahnzeitalters war damals bereits verflogen. Auf der Strecke Stansstad-Stans entstand 1893 – vorerst unabhängig – eine elektrische Strassenbahn, die den Anschluss an die Stanserhornbahn gewährleistete und von den obwaldnerischen Unternehmern Franz Josef Bucher und Josef Durrer vorangetrieben wurde. Beide Bergbahnpioniere waren übrigens der Beweis dafür, dass die moderne Technik auch in Obwalden glühende Befürworter besass. Es lag auf der Hand, die künftige Stansstad-Engelberg-Bahn an die bestehende Strassenbahn anzuschliessen, so dass der elektrische Betrieb für die ganze Strecke vorgesehen wurde. Der elektrische Antrieb von Bergstrecken war in jener Zeit noch sehr unüblich – die Brünigbahn wurde etwa erst 1941 elektrifiziert. Als die Stansstad-Engelberg-Bahn baureif war, scheiterte jedoch der Rückkauf der elektrischen Strassenbahn. So musste eine parallele Eisenbahnstrecke zwischen Stansstad und Stans angelegt werden, was grosse Mehrkosten verursachte und erheblichen Unmut bei den Landeigentümern verursachte. Die Teilstrecke Stans-Engelberg konnte jedoch verzögerungsfrei gebaut werden, obwohl über 80 Landkäufe vorgenommen werden mussten. Das Kraftwerk für die neue Bahn wurde in Obermatt gebaut. Obwohl die Wasserzuleitungen schrittweise verbessert wurden, stellten sich immer wieder Engpässe bei der Stromversorgung ein. Diese liessen sich erst beheben, als der Bahnbetrieb auch über das grosse Kraftwerk versorgt werden konnte, das vom luzernischen Elektrizitätswerk 1904 in unmittelbarer Nähe gebaut wurde. Jedenfalls liess sich die Strecke Stansstad-Engelberg ab der Eröffnung 1898 in 103 Minuten zurücklegen, wobei der Zug auf der Talstrecke eine Geschwindigkeit von 20 Stundenkilometern erreichte. Die Zugverbindung von Stansstad nach Hergiswil sollte erst 1964 verwirklicht werden, allerdings wurde ein Anschluss an die Brünigbahn über das rechte Ufer des Alpachersees immer wieder erwogen.¹⁴

Bahnhöfe als Blickfang

Das Landschaftsbild veränderte sich durch die neue Eisenbahnstrecke, die nahe Kantonsstrasse sowie den Kraftwerken samt deren Zuleitungen tiefgreifend – noch ein Vierteljahrhundert zuvor hatte lediglich ein Saumweg über die Bauerngüter und den steilen Bergwald geführt. Als Sujet von Werbeplakaten und Postkarten eignete sich allerdings die ausgesprochen malerische Bergstrecke vom Rosshimmel bis zum Taleingang Engelbergs wesentlich besser. Auch die prächtig und elegant gestalteten Bahnhöfe von Stansstad und Engelberg entwickelten sich zu wahren Blickfängen. Im Engelbergertal begegnete man der Eisenbahn ungleich aufgeschlossener als im Sarneraatal. Der Bahnanschluss war tatsächlich unverzichtbar, falls der aufblühende Kurort für die internationale Kundschaft attraktiv bleiben sollte. Auch sonst folgten die bedeutenden Hoteliers dem Beispiel St. Moritz' und griffen moderne Trends, so etwa die elektrische Beleuchtung, rasch auf. Ob diese Entwicklungen in der breiten Bevölkerung unbestritten waren, lässt sich allerdings kaum mehr bestimmen.

¹⁴ Vgl. Berger u.a. 1998: 7-16, 32-58.

Automobilverkehr provoziert Widerstand

Kaum hatte die Verkehrsinfrastruktur Obwaldens im frühen 20. Jahrhundert einen gewissen Abschluss erreicht, warfen die ersten Automobile auf den Strassen Obwaldens neue Fragen auf. Ausblickartig sei diese spätere Entwicklung an der Engelbergerstrasse aufgezeigt. Bereits 1910 verlangten die Gemeinden Stans, Oberdorf und Wolfenschiessen ein Verbot des Automobilverkehrs auf den Strassen Nidwaldens, soweit er dem Personentransport diene. Man beklagte, dass die Automobile die Strasse verstärkt abnutzen, andere Verkehrsteilnehmer gefährden und die Staubplage erhöhen würden – ähnliche Vorwürfe wurden auch gegen den Automobilverkehr auf der Brünigstrasse erhoben. Der Nidwaldner Landrat lehnte das Verbot ab, da er eine Beeinträchtigung des Fremdenverkehrs befürchtete.¹⁵ Auch in den folgenden Jahrzehnten spielte die touristische Attraktivität bei Verkehrsfragen eine ausschlaggebende Rolle.¹⁶ Der private Automobilverkehr nahm immer mehr zu: Bereits 1934 fuhren an Spitzentagen bis 500 Privatfahrzeuge nach Engelberg. Jeder vierte Gast reiste damals mit dem Privatfahrzeug an. Diese Entwicklung war im Tourismusbetrieb durchaus willkommen, auch wenn vereinzelt Hoteliers beklagten, dass der Automobilverkehr die Kurgäste vertreiben würde. Als der Wintertourismus an Bedeutung zunahm, wurde auch die Winteröffnung der Bergstrecke nach Engelberg gefordert – wiederum schielte man in Engelberg nach St. Moritz, wo neuerdings der Julierpass in der Winterzeit geöffnet blieb. Mit Sorge blickte man auch auf die leistungsfähigen Zufahrtsstrassen der benachbarten Konkurrenz, so der Klewen oder des Stosses bei Schwyz. Die Offenhaltung der Strasse wurde von Tourismusverantwortlichen gar zur Existenzfrage erhoben, was jedoch weder den Regierungsrat noch die kantonale Baukommission sonderlich beeindruckte. Die Stansstad-Engelberg-Bahn bekämpfte zudem die Offenhaltung nach Kräften, da sie verständlicherweise erhebliche Einbussen befürchtete. Die Bahngesellschaft stellte im Winter bis 70 Arbeiter an, um die Bahnstrecke vom Schnee zu befreien.

Vergebliche Forderung nach Titlis-Durchstich

Die Landstrasse von 1874 genügte dem starken Automobilverkehr trotz verschiedener Verbesserungen nicht mehr. Die Forderung, die Strasse auf sechs Meter Breite auszubauen, überstieg jedoch die finanziellen Möglichkeiten Obwaldens bei weitem. Entsprechend bemühten sich Kantons- und Gemeindevertreter seit den 1930er Jahren nach Kräften, die Strasse in das eidgenössische Alpenstrassenprogramm aufnehmen zu lassen. In den Kriegsjahren setzten sich manche Kreise sogar für einen Titlisdurchstich ein und suchten die Bundesbehörden davon zu überzeugen, den Nord-Süd-Verkehr nicht über das linke Ufer des Vierwaldstättersees bzw. das Reusstal zu führen, sondern über das Engelbergertal. Die Idee des Titlisdurchstichs wurde noch 1954 im Zusammenhang mit dem projektierten Grimsel-Strassentunnel aufgegriffen. Den Plänen war jedoch kein Erfolg beschieden. Schliesslich wurde die neue Engelbergerstrasse ins eidgenössische Alpenstrassenprogramm 1950/51 aufgenommen und bis 1961 verwirklicht.

Lücke zwischen Stansstad und Hergiswil wird geschlossen

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde erwogen, den Bahnverkehr im Engelbergertal durch einen Autobusbetrieb zu ersetzen. Die Befürworter argumentierten, dass der Bahnverkehr unrentabel und der Luzerner Bahnhof überlastet sei. Das Ansinnen wurde mit Gutachten untermauert. Die Gegner des Autobusbetriebs setzten sich jedoch durch. Sie führten unter anderem an, dass ein klassenloser Busbetrieb den Bedürfnissen der internationalen Kundschaft nie gerecht würde. Schliesslich wurde 1964 die Luzern-Stans-Engelberg-Bahn eröffnet und die lästige Lücke zwischen den Bahnhöfen Hergiswil und Stansstad geschlossen. Auf diese Weise wurden die beiden Bahnsysteme Obwaldens verbunden, zudem versiegt der Reiseverkehr an der Schifflande von Stansstad. Damit schloss sich gewissermassen der Kreis, der 1838 begonnen hatte.

Zusammenfassend kann man festhalten, dass Obwaldens Hauptverkehrsträger – vom Sonderfall Engelbergs abgesehen – weitgehend dank fremder Initiative bzw. fremdem Geld entstanden sind. Obwalden profitierte von seiner Lage zwischen zwei starken Tourismusregionen sowie von der

¹⁵ Vgl. Flüeler-Martinez 1997: 90-95.

¹⁶ Vgl. Staatsarchiv Obwalden, Bauwesen (Signaturen D.03.392-404).

Nachbarschaft zur Gotthardlinie. Während die Bevölkerung Obwaldens die Brünigstrasse bzw. die Postkutsche freudig begrüßte, stand sie den Dampfschiff- bzw. Eisenbahnverbindungen vorsichtig bis entschieden ablehnend gegenüber. Man könnte bis zu einem gewissen Grad von einer Verkehrserschliessung wider Willen sprechen. Diese Tatsache ist umso bemerkenswerter, als die obwaldnerische Bevölkerung sich die entstandene Verkehrsinfrastruktur dennoch schrittweise eignete. Die kulturellen Veränderungen brauchten mehr Zeit als die blosse technische Erschliessung. Jedenfalls eröffneten Bahn und Strasse langfristig neue Möglichkeiten, etwa bezüglich der Arbeits- und Ausbildungswege. So erreichte Obwalden 2011 hinsichtlich der Pendlermobilität den schweizweiten Spitzenplatz: Zwei von drei Obwaldnerinnen und Obwaldnern waren in jenem Jahr als Pendler unterwegs.¹⁷ Eine solche Entwicklung hätten sich die neugierigen Zuschauer, die am 15. Juli 1838 die dampfende "Stadt Luzern" in den Alpnachersee einbiegen sahen, niemals träumen lassen.

¹⁷ Vgl. Bericht des Tagesanzeigers vom 30. Mai 2013.

Baumann, Heinz/Fryberg, Stefan: Der Urnersee (= Verkehrswege in Uri 1). Altdorf: Raststätte-Gesellschaft N2 Uri AG, 1993.

Behringer, Wolfgang: Communications Revolutions: A Historiographical Concept, in: German History 24, 2006, 333-374.

Berger, Peter u.a.: Bahnen nach Engelberg – 100 Jahre Schienenverkehr vom Vierwaldstätter See ins Klosterdorf. Luzern: Minirex AG, 1998.

von Flüe, Niklaus: Obwalden 1848-1888 – Die Einordnung in den Bundesstaat. Sarnen: Historischer Verein Obwalden, 2004.

Flüeler-Martinez, Josef: Schlüssel zum Tor der Welt – Die Erschliessung des Landes Unterwalden. Dallenwil: Druckerei Odermatt AG, 1997.

Frey, Thomas: Lokaler Raumwiderstand – Die kleinräumige Verkehrserschliessung 1750-1910, in: Schiedt, Hans-Ulrich u.a., Verkehrsgeschichte – Histoire des transports, Zürich: Chronos Verlag, 2010, 245-258.

Gwerder, Josef u.a.: Die Geschichte der Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee. Luzern: Reuss Verlag, 1987.

Gwerder, Josef: Die Schiffstationen am Vierwaldstättersee – Mit Blick auf die Entwicklung der maschinengetriebenen Schifffahrt seit 1837, ihre Aufgaben und Verkehrsstrukturen. Emmenbrücke: Verlag Die Region, 2007.

Küchler, Remigius: Obwaldens Weg nach Süden durch Oberhasli, Goms und Eschental. Sarnen: Historischer Verein Obwalden, 2003.

Loepfe, Andres: Historische Verkehrswege im Kanton Obwalden (Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz). Bern: Bundesamt für Strassen, 1997.

Waldburger, Hans/Senn, Martin: Die Brünigbahn – SBB auf schmaler Spur. Luzern: Minirex, 1980.