
Touristische Landschafterschliessung in der Zentralschweiz



Hammetschwand, Bürgenstock: Eingang in den 1905 erstellten Freiluft-Personenlift, 2011 (© Christian Perret, Emmetten / Vierwaldstättersee Tourismus, Stans)

In Europa bildete sich zum Ende des 18. Jahrhunderts ein spezifischer, für das moderne Leben wesentlicher Umgang mit der Natur aus: die Landschaftsnutzung im Kontext touristischer Reise- und Freizeitpraxis. Von Anfang an war die Region um den Vierwaldstättersee Schauplatz dieser Entwicklung – und zwar im doppelten Wortsinn: Zum einen besuchten die ersten Touristen nebst der Genferseeregion und dem Berner Oberland vor allem Luzern, die Rigi und den Gotthardpass; zum anderen führte diese frühe touristische Betriebsamkeit in der Folge zu einer technischen Erschliessung der Landschaft auf engem Raum, die ihresgleichen sucht. Die Zeit zwischen 1870 und 1950 lässt sich als eine Aneinanderreihung von Pionierprojekten lesen, die elementare touristische Grundangebote wie den Ausflug, die Aussicht, das Panorama oder den landschaftlichen Szenarienwechsel für ein Massenpublikum erlebbar machten. Mit der verkehrstechnischen Erschliessung ging der Bau von Infrastrukturen in der Hotellerie und der Freizeitindustrie einher. Seit der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts liegt der Schwerpunkt nicht mehr bei der Schaffung von Pionierwerken, sondern der Verfeinerung und Verdichtung der Angebote. Die touristische Landschafts- und Naturaneignung ist eine immaterielle Kulturpraxis, die seit über zweihundert Jahren in der Region verankert ist und Ökonomie, Alltag und Mentalität der Menschen prägt.

Verbreitung LU, UR, SZ, OW, NW, ZG

Bereiche Umgang mit der Natur

Version Juni 2018

Autor Marius Risi

Lebendige Traditionen
traditions vivantes
tradizioni viventi
tradiziuns vivas



Die Liste der lebendigen Traditionen in der Schweiz sensibilisiert für kulturelle Praktiken und deren Vermittlung. Ihre Grundlage ist das UNESCO-Übereinkommen zur Bewahrung des immateriellen Kulturerbes. Die Liste wird in Zusammenarbeit und mit Unterstützung der kantonalen Kulturstellen erstellt und geführt.

Ein Projekt von:



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement des Innern EDI
Bundesamt für Kultur BAK

In Europa bildete sich zum Ende des 18. Jahrhunderts ein spezifischer, für das moderne Leben wesentlicher Umgang mit der Natur aus: die Landschaftsnutzung im Kontext touristischer Reise- und Freizeitpraxis. Von Anfang an war die Region um den Vierwaldstättersee Schauplatz dieser Entwicklung – und zwar im doppelten Wortsinn: Zum einen besuchten die ersten Touristen nebst der Genferseeregion und dem Berner Oberland vor allem die Stadt Luzern, den Berg Rigi und den Gotthardpass; zum anderen führte diese frühe touristische Betriebsamkeit in der Folge zu einer technischen Erschliessung der (Berg-)Landschaft auf engem Raum, die ihresgleichen sucht. Die Zeit zwischen 1870 und 1950 lässt sich hier als eine Aneinanderreihung von Pionierprojekten lesen, welche elementare touristische Grundangebote wie den Ausflug, die Aussicht, das Panorama oder den landschaftlichen Szenarienwechsel für ein Massenpublikum überhaupt erst erlebbar machten. Mit der verkehrstechnischen Erschliessung ging der Bau von Infrastrukturen in der Hotellerie und der Freizeitindustrie einher. Seit der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts liegt der Schwerpunkt nicht mehr bei der Schaffung von Pionierwerken, sondern der Verfeinerung und Verdichtung der Angebote. Insgesamt ist die touristische Landschafts- und Naturaneignung eine immaterielle Kulturpraxis, die seit über zweihundert Jahren in der Region verankert ist und Ökonomie, Alltag und Mentalität der Menschen prägt.

Grand Tour

Die Kulturgeschichte des Tourismus beginnt noch im «Ancien Régime» mit den Bildungsreisen adliger junger Männer aus West- und Mitteleuropa sowie aus Grossbritannien. Im Bestreben, vollendete Noblesse und Weltgewandtheit durch persönliche Anschauung verschiedener Länder zu erwerben, zog es die Jünglinge des gehobenen Stands hinaus in die weite Welt – nicht irgendwohin, sondern auf die standardisierte «Grand Tour», die vor allem Kulturstätten in Italien, Spanien und im Heiligen Land zum Ziel hatte.

Als immer häufiger auch wohlhabende Bürgerliche an diesem Initiationsritus teilnahmen, erlebte die «Grosse Rundreise» ihre eigentliche Blütezeit. Sie dauerte ungefähr von 1760 bis 1830 und brachte bezeichnenderweise den Begriff «Tourist» hervor. In diese Phase fiel auch die Etablierung einiger schweizerischer Etappenorte entlang des Alpenbogens (die höher gelegenen Bergorte mied man noch), insbesondere der Stadt Luzern und ihrer Umgebung. Die Besteigung der Rigi, deren Fuss von Luzern aus bequem mit dem Schiff erreicht werden konnte, entwickelte sich zu einem unverzichtbaren Programmpunkt jeder Bildungsreise. Damit zählt das 1'800 Meter über Meer gelegene, mar-

kante Massiv aus Kalk und Nagelfluh zu den ersten Bergen im (erweiterten) Alpenraum, die touristisch intensiv genutzt wurden. Um 1800 liessen sich die ersten Touristen mit Pferden zum Gipfel transportieren und lösten damit einen Trend aus, der sich in den 1820er-Jahren im grösseren Stil durchsetzte; zuvor war der Gang zu Fuss üblich. Mit dem Bau der ersten Herberge auf Rigi Kulm entsprach man 1816 dem Bedürfnis der Reisenden, auf dem Berg übernachten zu können. Noch vor der Jahrhundertmitte folgten weitere Gasthäuser und Hotels (1817, 1830 und 1838). Im alpenquerenden Reiseverkehr brachte die Fertigstellung der neuen Gotthardstrasse 1830 neue Impulse. Den Reisenden standen nun Postkutschenkurse zwischen Flüelen (Kanton Uri) und Chiasso (Kanton Tessin) zur Verfügung, die zunächst drei Mal pro Woche fuhren, ab 1842 dann täglich.

Wegweisende Erschliessung von Bergen und Seen

Die reiselustigen Adligen und Bildungsbürger sorgten dafür, dass man in der Zentralschweiz das wirtschaftliche Potential des sogenannten Fremdenverkehrs früh erkannte. Mit Anbruch des industriellen Zeitalters und seinen neuen technischen Möglichkeiten setzten auch die ersten Unternehmungen ein, die voralpine Berg- und Seenlandschaft für ein breiteres Publikum zugänglich und erlebbar zu machen. 1837 begann mit der Jungfernfahrt der «Stadt Luzern» die Dampfschiffahrt auf dem Vierwaldstättersee. Bis heute sind – nebst den vierzehn Motorschiffen – noch regelmässig fünf Raddampfer in Betrieb, die in der Zeit zwischen 1901 und 1928 vom Stapel gelassen wurden. Auf dem Zugersee stach ab 1852 ein Dampfboot zu Ausflugsfahrten See. Es trug den Namen «Rigi», war also nach jenem bereits berühmten Berg benannt, der die Herzen der immer zahlreicher werdenden Touristen höher schlagen liess und neunzehn Jahre später neuerdings für Aufsehen sorgte. Denn im Jahr 1871 stand Vitznau am Ausgangspunkt einer spektakulären Neuheit auf dem europäischen Kontinent: Vom Luzerner Dorf am Vierwaldstättersee dampfte mittels Zahnradtechnik der erste Zug die steilen Hänge des Bergs hinan, zunächst bis Rigi Staffelhöhe, zwei Jahre später dann bis ganz zuoberst auf den Kulm. Wie eindrücklich die Fahrt auf die Zeitgenossen gewirkt haben musste, klingt in den Schilderungen des amerikanischen Schriftstellers Mark Twain an. Im 1880 erschienenen Werk «A Tramp Abroad» beschrieb er seine zwei Jahre zuvor unternommene Europareise, die ihn – natürlich – auch auf die Rigi führte. Nachdem er den Kulm zu Fuss bestiegen hatte, entschied er sich, mit der Bahn nach Vitznau zurück zu gelangen. Diese Entscheidung sollte ihm, so gestand er freimütig, eine Gänsehaut, stockenden Atem und eine meist sehr angespannte Sitzhaltung bescheren. Sein Fahrerlebnis brachte Twain mit

einem aufschlussreichen Vergleich und einer vielsagen- den Anspielung auf den Punkt: Es habe ihm als Knabe nichts ausgemacht, das Treppengeländer hinunterzurutschen; aber in einem Zug sitzend das Geländer hinunterzusausen, sei doch sehr schauerlich. Und spätestens wenn der Zug gegen Ende der Strecke dann noch auf die Schnurtobelbrücke zurattere, habe niemand mehr Schwierigkeiten, sich all seiner Sünden zu erinnern.

Die Vitznau-Rigi-Bahn gab den Startschuss zu einer ganzen Reihe weiterer Pionierprojekte im Zentralschweizer Bergbahnbau. Mit Innovationsgeist, Durchsetzungswillen und wohl auch einer guten Portion Risikobereitschaft trugen Unternehmer, Ingenieure und Arbeiter je das ihre zur verkehrstechnischen Erschliessung der Region und zur Attraktivitätssteigerung des Reiseerlebnisses bei. Dabei nutzten sie den Schwung, den der Bau und die Eröffnung (1882) der Gotthardbahn als gross angelegte, technisch bemerkenswerte, international organisierte Transitlinie mit sich brachte. 1888 nahm die erste Standseilbahn der Schweiz von der Schiffstation Kehrsiten (Kanton Nidwalden) auf den Bürgenstock ihren Betrieb auf. Ein Jahr später, 1889, eröffnete die bis heute steilste Zahnradbahn der Welt: Sie führt von Alpnachstad (Kanton Obwalden) mit einer Maximalsteigung von 48 Prozent auf den Pilatus und überwindet dabei eine Höhendifferenz von 1'629 Metern. Auch der Rekord für die steilste Drahtseilbahn der Welt ging 1933 in die Zentralschweiz: Die Wagen der damaligen Bahn von Schwyz Schlattli auf den Stoos überwinden stellenweise eine Steigung von 78 Prozent. 2017 ersetzte ein kompletter Neubau mit futuristisch anmutenden Waggonen die alte Anlage, womit der – inzwischen verloren gegangene – Weltrekord wieder zurück in den Kanton Schwyz kam. Das Trasse der neuen Stoosbahn weist eine maximale Neigung von 110 Prozent auf.

Die Eröffnungen der ersten drei elektrischen Zahnradbahnen in der Schweiz fielen allesamt ins Jahr 1898, darunter – neben der Jungfraubahn und der Gornergratbahn – auch die 23 Kilometer lange Bergbahn zwischen Stansstad (Kanton Nidwalden) und Engelberg (Kanton Obwalden). Vom Klosterdorf ging es ab 1913 mit einer Standseilbahn auf die Gerschnialp, und von dort ab 1927 mit der zweitältesten Luftseilbahn der Schweiz weiter nach Trübsee. (Die älteste Luftseilbahn nahm ihren Betrieb 1904 im Berner Oberländischen Grindelwald auf, musste diesen zehn Jahre später aber wieder einstellen.) Auf der anderen Seite des Bergseeleins installierte man 1944 die Masten und das Tragseil des ersten Sessellifts in Europa. In jüngerer Zeit, 1992, ist die Inbetriebnahme der ersten drehbaren Luftseilbahn-Gondel der Welt, der «Rotair», vom Stand auf den Titlis zu ver-

zeichnen. Und 2012 eröffnete schliesslich die neue Luftseilbahn «Cabrio» aufs Stanserhorn, die weltweit erste doppelstöckige Gondelbahn mit offenem Oberdeck.

Grenzenloses Staunen: Aussicht, Rundblick, Panorama

Der Reiz der Rigi lag von Anfang an in ihrer Qualität als Aussichtsberg begründet. Vom Kulm aus bietet sich dem Besucher ein Rundumblick in alle Himmelsrichtungen, der schon in den frühen Reiseführern und -berichten des 18. Jahrhunderts als «umwerfend», «marvelous» oder «magnifique» gefeiert wurde. Als 1815 das vom Zürcher Kartografen Heinrich Keller gezeichnete «Panorama vom Rigi Berg» erstmals erschien, waren auch die Voraussetzungen für eine massenwirksame bildliche Vermittlung der Gipfelaussicht gegeben. Viele Touristen verlängerten das vor Ort erlebte und zelebrierte Staunen über die entgrenzte Landschaft in die eigene Stube, indem sie das Kartenwerk als Souvenir mit nach Hause brachten. Angesichts der Durchschlagskraft des touristischen Modells Rigi überrascht es nicht, dass die Promotoren des Fremdenverkehrs, insbesondere einige renommierte Hoteliers, weder Mühe noch Kosten scheuten, um weitere Aussichtspunkte in der freien Natur zugänglich zu machen.

Der wohl spektakulärste Wurf gelang 1905 auf dem Bürgenstock mit der Inbetriebnahme des Hammetschwand-Lifts. Er verbindet einen in den Felsen gesprengten Spazierweg mit einer 150 Meter höher gelegenen Aussichtsplattform. Im unteren kurzen Teil verkehrt die Kabine in einem Schacht, im oberen langen Teil folgt sie einer dem senkrecht abfallenden Fels entlang geführten, turmartigen Metallkonstruktion – womit die Anlage den Status des ersten Freiluft-Lifts Europas für sich beanspruchen kann. Aber auch unscheinbarere infrastrukturelle Einrichtungen wie Wanderwege, Höhenwege, Brücken oder Terrassen trugen in ihrer Gesamtheit wesentlich zu einer dichten und effektvollen Inszenierung von Landschaft bei, die für den modernen Umgang mit Natur geradezu paradigmatisch geworden ist.

Aneignung durch die einheimische Bevölkerung

Die Nutzung der touristischen Infrastruktur in der Zentralschweiz blieb aus ökonomischen, aber auch aus kulturellen Gründen lange Zeit hauptsächlich den «Fremden» und der schmalen Schicht der lokalen Eliten vorbehalten. Breitere einheimische Bevölkerungskreise eigneten sich die mit der Landschafterschliessung verbundenen Praktiken erst ab den 1960er-Jahren an – dafür dann mit einiger Konsequenz. Dies zeigt sich beispielhaft an den öffentlichen Badeanstalten am Vierwaldstättersee. Obwohl das erste Strandbad der Schweiz 1919 in Weggis (Kanton Luzern) zu stehen

kam und weitere etwas später in Stansstad (Kanton Nidwalden) und Luzern folgen sollten, entwickelten sich die Bäder erst Jahrzehnte nach ihrer Erstellung zu einem – nun äusserst beliebten – Ort der Freizeitgestaltung der Einheimischen. Auch Outdoor-Aktivitäten wie Klettern, Mountainbiken oder Hiken sind heute verbreitete Hobbys, deren Ausübung durch eine historisch gewachsene, touristische Infrastruktur begünstigt wird.

Das Vorbild der frühen Luftseilbahnanlagen beförderte zahlreiche Initiativen zum Bau kleinerer Personenseilbahnen, die den Zugang sowohl zu Wandergebieten wie zu Alpgütern erleichterten. So verfügt das Engelberger Tal heute über eines der dichtesten Seilbahnnetze im Land. Vielerorts existiert in der Bevölkerung auch ein ausgeprägtes Bewusstsein für die touristische Pionierrolle der Region. Am eindrücklichsten zeigt sich dies beim Verein «Dampferfreunde Vierwaldstättersee», der über 10'000 Mitglieder zählt. Seine Gründung im Jahr 1972 geht auf eine Zeit zurück, als die Verschrottung der Dampferflotte bereits geplante Sache war. Mit Überzeugungsarbeit, Geldbeiträgen und Arbeitseinsätzen trugen die Vereinsmitglieder während bald fünfzig Jahren massgeblich dazu bei, dass die Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees ihre fünf noch vorhandenen Raddampfer revidieren konnte. Insgesamt flossen rund fünfzehn Millionen Franken Spendengelder. Auch verschiedene Bergbahnen pflegen das Angebotssegment der Nostalgiereise und bieten Fahrten mit historischem Rollmaterial an. Über den Gotthardpass verkehrt die «Historische Reisepost», ein originalgetreu nachgebauter Fünfspänner.

[Historische Reisepost](#)

[Klewenalp Stockhütte](#)

[Melchsee-Frutt
Pilatus](#)

[Rigi](#)

[Seelisberg](#)

[Stanserhorn](#)

[Sörenberg](#)

[Stoss](#)

[Titlis](#)

[Zugerberg Bahn](#)

Weiterführende Informationen

Daniel Anker (Ed.): Titlis. Spielplatz der Schweiz. Zürich, 2001

Josef Flüeler-Martinez: Im Land der 100 Bahnen. Buochs, 2010

Heinz Horat: Seelust. Badefreuden in Luzern. Baden, 2008

Adi Kälin: Rigi. Mehr als ein Berg. Baden, 2012

Peter A. Meyer: Der Pilatus zwischen Mystik und Tourismus. Eine Festschrift zum 100-jährigen Bestehen der Zahnradbahn Alpnachstad-Pilatus. Ed. Pilatus-Bahn-Gesellschaft. Luzern, 1989

Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (Ed.): 150 Jahre Dampfschifffahrt auf dem Vierwaldstättersee. Luzern, 1987

Schweizerisches Alpines Museum (Ed.): Augenreisen. Das Panorama in der Schweiz. Bern, 2001

Daniel Speich: Wissenschaftlicher und touristischer Blick. Zur Geschichte der «Aussicht» im 19. Jahrhundert. In: Traverse. Zeitschrift für Geschichte 3. Zürich, 1999, p. 83–99

Romano Cuonz, Christof Hirtler: Hotelkönig und Bergbahnpionier. Franz Josef Bucher und Josef Durrer. Kriens 2015

[Dampferfreunde Vierwaldstättersee](#)

[Felsenweg – Höhenpromenade am Bürgenstock](#)