Zeitschrift: Nidwaldner Kalender
Herausgeber: Nidwaldner Kalender
Band: 150 (2009)

Artikel: Eyses Bähnli gahd obsi : Bergbahnen Beckenried-Emmetten AG
Autor: Metzger-Breitenfellner, Renate
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1030010

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Bergbahnen Beckenried–Emmetten AG

Eyses Bähnli gahd obsi

Die Klewenbahn ist 75, die Gondelbahn Emmetten–Stockhütte 40 Jahre alt. Der Blick zurück zeigt eine wechselvolle Geschichte mit Intermezzi und Turbulenzen.

Text: Renate Metzger-Breitenfellner
Bilder: zvg, Christian Perret

Die Klewenalp im Winter: Ein Paradies für kleine und grosse Schneesportbegeisterte.

Die Schweiz hat 124 Pendelbahnen, 214 Gondelbahnen, 59 Standseilbahnen, 3143 Sessellifte und 1072 Skilifte*. Da kann ja die Klewenbahn wohl nichts Besonderes sein. Falsch geraten! Für Beckenried ist das «Klewenbähnli» etwas Einzigartiges. Es gehört zum Ortsbild wie See und Berge, Kirche und Autofähre. «Eyses Bähnli» sagen die Einheimischen liebevoll – und besitzergreifend. Die Klewenbahn erleichtert ihnen Schul- und Arbeitsweg, sie bringt im Sommer die Älpler auf den Berg und die Milch ins Tal. Und im Winter bietet das Unternehmen willkommene Nebenerwerbsmöglichkeiten: Landwirte und Bäuerinnen bedienen die Skilifte, grillieren Würste, kochen Suppe, servieren an der Schneebar oder fahren mit dem Pistenbully. Mit mehr als 80 Mitarbeitenden ist die Klewenbahn dann einer der grössten Arbeitgeber im Ort.

Die Einheimischen verbinden mit der Klewenbahn aber auch Freizeit, Hobby und Erholung. «Eyses Bähnli» transportiert sie an die Sonne, wenn das Dorf im Nebel versinkt, es ist Ausgangspunkt für Wanderungen, Bike-, Ski- und Schneeschuhtouren. Und wer an einem sonnigen Tag von der Bergstation ins Tal hinunterschaut, die vielen Seen und Berge sieht, der ist begeistert. Immer und immer wieder.

Eine honorige Runde

Begeistert von dieser Aussicht war vor etwa 80 Jahren auch ein Freund von alt Genossenvogt Eduard Amstad. An einem Neujahrstag waren die beiden Männer auf die Klewenalp gewandert. Dort, wo heute die Bergstation steht, blickten sie hinunter ins Tal. Der Engländer, aus St. Moritz angereist, war begeistert: «Baut doch hier herauf eine Bahn, wie sie auf die Corviglia führt», habe er gerufen. Die Idee war geboren. Eine Idee, die Eduard Amstad nicht mehr losliess und in deren Realisierung er in der Folge so viel Zeit und Energie investierte, dass man sie wohl als eine seiner Lebensaufgaben bezeichnen kann.

Eduard Amstad scharte eine Gruppe angesehener

*www.seilbahnen.org

Beckenrieder um sich und berief am 16. März 1930 eine erste Versammlung ein. Von dieser erhielt das Initiativkomitee unter Amstads Leitung den Auftrag, ein baureifes Projekt auszuarbeiten. Zwei Jahre später wurde die Genossenschaft gegründet. Mit einem Obergerichtspräsidenten, einem Regierungsrat, einem Kantonsgerichtspräsidenten, einem Ratsherr und einem Landammann als Vorstandsmitglieder. Die Entscheidung war gefallen: Beckenried sollte eine Luftseilbahn erhalten. Und Eduard Amstad, Bauunternehmer Franz Murer, Wilhelm Kaeslin, Josef Kaeslin (Oberacheri, der einzige Landwirt im Gremium) und Posthalter Otto Wymann sollten sie realisieren.

Nicht nur für den Tourismus

Beckenried hatte sich damals vom historischen Tagungs- und Tagsatzungsort zum Kurort entwickelt. Es gab Gasthöfe, Hotels und Pensionen, einen eigenen Prospekt, ein Kurorchester und eine Wanderkarte; dazu eine beachtliche Mischung von Berufs- und Wirtschaftszweigen, eine stattliche Zahl Gewerbebetriebe. Der Ort war regionales Zentrum des Käsehandels, hatte eine Zementfabrik und ein gemeindeeigenes Elektrizitätswerk. Die ungünstige Verkehrslage – das Projekt einer linksufrigen Gotthardbahn war gescheitert – wurde durch die Autofähre Beckenried-Gersau kompensiert. Doch die neue Luftseilbahn sollte nicht nur touristischen Zwecken dienen. Es ging vor allem auch darum, einen Zugang zu den rechts vom Lielibach gelegenen Berggütern und zu den diversen Alpliegenschaften zu schaffen.

Knatsch um Konzession

Die Erstellungskosten von 285'000 Franken sollten durch Genossenschaftskapital einerseits und Anteilscheine im Wert von je 100 Franken andererseits beglichen werden. Der Weg war zäh, Auswärtige mussten der Genossenschaft unter die Arme greifen. Doch dann war das Geld beisammen, die Firma Robert Aebi & Cie AG Zürich begann mit dem Bau – und am Karsamstag, den 15. April 1933, konnte die neue Bahn offiziell den Betrieb aufnehmen. Das Aussergewöhnliche an der neuen Anlage waren die Länge von mehr als drei Kilometern, aber auch

Die Klewenalp im Sommer: Ein Paradies für Wanderer, Familien, Biker, Kletterer, Gleitschirmflieger.

die beiden Zwischenstationen auf Hartmannix und Tristelen. Der Wermutstropfen: Die von der Erstellerfirma zugesicherte eidgenössische Konzession für die 12er-Kabinen wurde nicht erteilt. So musste man sich mit einer kantonalen Konzession – die lediglich 4er-Kabinen erlaubte – begnügen. Nachdem die Fahrzeit 15 Minuten betrug, konnten auf diese Art allerdings nur gerade 16 Personen pro Stunde befördert werden.

Ausbau auf 20er-Gondeln

Das war zu wenig. Denn die Bahn hatte von Anfang an Erfolg. Der grosse Andrang führte schnell dazu, dass die Beschränkung auf vier Personen pro Kabine da nicht immer eingehalten wurde. Was schon ein Jahr nach der Eröffnung, am 23. April 1934, einen Regierungsratsbeschluss provozierte: «Nach der Weisung des Bundesrates wird verfügt, dass der Personenverkehr auf der Luftseilbahn Beckenried-Klewenalp sofort eingestellt wird auf solange, als die Kabinen den Bestimmungen des Bundesratsbeschlusses vom 13. Oktober 1932 nicht entsprechen. Wenn dieser Verfügung nicht nachgelebt wird, müssten die Kabinen beschlagnahmt werden. Die Polizeiorgane werden beauftragt, die Nachachtung dieses Beschlusses zu überwachen. Dem Bundesrat ist davon Kenntnis zu geben.»
Die Verantwortlichen wollten verhindern, dass ihre Kabinen beschlagnahmt wurden. Sie bauten in die 12er-Gondeln «Schikanen» aus Holz ein, so dass pro Kabine nur noch vier Personen Platz fanden. Der Erfolg der Bahn und «die Uneinsichtigkeit der eidgenössischen Behörden» führten bereits 1936 zum ersten Umbau. Die Klewenbahn investierte 600'000 Franken, erhielt 20er-Gondeln, erhöhte dadurch die Förderkapazität auf 80 Personen stündlich – und war eines von fünf Unternehmen (die anderen waren Gerschnialp-Trübsee, Schwägalp-Säntis, Riddes-Isérables und die Zürichsee-Schwebebahn an der Landesausstellung 1939), die vor dem Zweiten Weltkrieg eine eidgenössische Konzession erhielten.

Weitere Schritte und ein Intermezzo

Nach und nach wurde jetzt das Gebiet erschlossen: 1936 zog das Elektrizitätswerk die Stromleitungen, 1937 wurden die bahneigene Wasserversorgung für das gesamte Klewengebiet und – gemeinsam mit der Genossenkorporation – eine Alpstrasse nach Tannibüel erstellt, ab 1938 baute man in verschiedenen Etappen die Bergstation mit Restaurant und Toilettenanlagen aus. 1942 wurde aus der Genossenschaft eine Aktiengesellschaft – und ein Jahr später die Klewenkapelle gebaut. Chalets und Ferienhäuser entstanden und Skihütten wurden ausgebaut.
Zu einem Intermezzo kam es an der Generalversammlung vom Juni 1946: Eine Aktionärsgruppe um den damaligen Vizepräsidenten Franz Murer beschloss gegen den Antrag des Verwaltungsrates, die Bergstation zu einem Berghotel umzubauen. 15 Aktionäre (mit 702 Stimmen) überstimmten 88 Aktionäre (mit nur 506 Stimmen). Diese verlangten die Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung. Das Ziel: Der Baubeschluss sollte aufgehoben und das Stimmrecht für Aktionäre mit mehr als zehn Aktien eingeschränkt werden. Ende Juli fand diese Versammlung dann statt – und stimmte beiden Anträgen zu (die Stimmrechtsbeschränkung wurde erst 1970 wieder aufgehoben).

Erneut zu klein

1943 wurde auf Klewenalp der Skilift Ergglen eröffnet, danach folgten die beiden Peter-Gander-Lifte Junior und Klewenstock. Obschon die Kriegsjahre von 1939 bis 1945 auch die wirtschaftliche Entwicklung der Klewenbahn beeinträchtigten, lief der Betrieb gut: Frequenzen und Ertrag nahmen zu, so dass ab 1944 regelmässig Dividenden von drei bis vier Prozent ausgezahlt werden konnten. 1947 wurde erstmals die Passagierzahl von 100'000 Personen überschritten und ein Bruttoertrag von 150'000 Franken erreicht.
Die Kehrseite der Medaille: Die Anlage stiess erneut an Grenzen. Schönes Ausflugswetter brachte nicht nur viele Gäste, sondern auch lange Wartezeiten. Platzkarten wurden eingeführt, Gruppen wieder nach Hause geschickt, die Kundschaft verärgert. Die ausserordentliche Generalversammlung vom April 1954 stimmte deshalb einem weiteren Ausbauprojekt zu: Man investierte fast eine Million Franken, ersetzte die 20er- durch 40er-Kabinen und erhöhte die Leistung um beinahe das Doppelte.
Publikum und Erfolg blieben der dritten Klewenbahn treu. Das gab Dividenden – und noch mehr Investitionen. 1970 wurden für 6,5 Millionen Franken

40 Jahre Gondelbahn Emmetten-Stockhütte

In Emmetten begann die Erschliessung des Skigebietes später als auf der Klewenalp. Als erste Anlage entstand um 1960 im Dorf ein Skilift (parallel zur heutigen Gondelbahn). Dieser war täglich 13 Stunden von 9 Uhr morgens bis 22 Uhr abends (mit Beleuchtung) in Betrieb. Trotzdem konnte die Höhenlage von nicht einmal 800 Metern über dem Meer auf die Länge nicht befriedigen. 1968 wurde deshalb die Gondelbahn zur Stockhütte gebaut. Durch etliche Investitionen entstand ein familienfreundliches Skigebiet, das neben zwei Skiliften auch eine Doppelsesselbahn vom Choltal zur Stockhütte beinhaltete. Nachdem Mitte der 90er-Jahre die Betriebsbewilligung ausgelaufen war, wollte man eine neue Sesselbahn vom Choltal auf die Twäregg bauen. Das Projekt scheiterte – was auch die Verbindung zum Skigebiet Klewenalp massiv verschlechterte. Seit im Sommer 2004 der Skilift «Twäregg" verlängert wurde, ist dieses Problem behoben. Vor einem Jahr nahm die neu erstellte 6er-Gondelbahn mit kuppelbaren Klemmen den Betrieb auf. Sie überwindet eine Höhendifferenz von 533 Metern, benötigt dafür sechs Minuten und befördert stündlich 600 Personen. Sie ist nicht nur für die BBE AG, sondern auch für Emmetten wirtschaftlich und touristisch wichtig.

In den neuen 6er-Gondeln in 6 Minuten hinauf zur Stockhütte.

Grossraumkabinen montiert – und 1975 das Chälengebiet ebenfalls mit einem Skilift erschlossen. Heute ist die Luftseilbahn Beckenried-Klewenalp eine stattliche Pendelbahn mit zwei Kabinen, die je 81 Personen fassen. Von der Talstation im Zentrum von Beckenried schweben Luft- und Sonnenhungrige 3085 Meter weit zur Bergstation. Sie passieren dabei vier Stützen und zwei Zwischenstationen (Hartmannix und Tristelen), überwinden 1150 Höhenmeter – und brauchen dafür nur zehn Minuten.

Turbulenzen und Fusion

Hatten sich die Frequenzen bis Ende der 80er-Jahre bei zirka 250'000 Personen eingependelt, so stürzten sie Anfang der 90er-Jahre regelrecht ab. Die Bahn kriselte, das Aktienkapital musste aufgestockt werden. Genossenkorporation, Gemeinde und Private sprangen ein, das Unternehmen erholte sich. Es ging wieder aufwärts. «Eyses Bähnli» war gerettet. Die schneereichen Winter Mitte der 90er-Jahre trugen viel zur Gesundung bei. Doch schon bald sorgten Fusionspläne mit der Gondelbahn Emmetten-Stockhütte (siehe Kasten) erneut für Turbulenzen und Diskussionen – im Dorf und im Verwaltungsrat. Die Nidwaldner Regierung knüpfte ein Investitionshilfedarlehen an eine Bedingung: Sie forderte die Zusammenarbeit. 1999 wurde zur Bergbahnen Beckenried Emmetten AG fusioniert – und seither die Infrastruktur auf Klewenalp und Stockhütte – Wanderwege, Bikerouten, Ski- und Sessellifte und Tipidorf – kontinuierlich verbessert.

Der Klewenbahn, der «längsten Seilbahn der Zentralschweiz», geht es gut. «Der Verlust aus dem Vorjahr ist noch nicht verdaut», man sei aber auf dem Weg zurück zu den budgetierten Vorgaben, heisst es im Jahresbericht 2007/08. Das ist schon deshalb nicht selbstverständlich, weil in den letzten vier Jahren 15 Millionen Franken in neue Anlagen investiert worden sind: Der Skilift Twäregg wurde ausgebaut, im Chälengebiet eine 4er-Sesselanlage und auf Emmetten-Stockhütte eine 6er-Gondelbahn realisiert. Auch die künstliche Beschneiung wird intensiviert. Weil das Skigebiet auf einer Höhe von 1600 Metern im Zuge der Klimaerwärmung und der milder gewordenen Winter nicht mehr schneesicher ist. Trotzdem: Die letzten Jahre haben gezeigt, dass sich auf Klewenalp auch mit wenig Schnee gut skifahren oder snowboarden lässt. Die Einheimischen sind überzeugt: «Unsere Pisten sind die besten der Zentralschweiz!»

Naherholungsgebiet für Familien

Seit August diesen Jahres hat die BBE AG einen neuen Geschäftsführer: Sepp Odermatt, in Nidwalden bekannt als «Salomon-Sepp», ist ein waschechter Nidwaldner. «Mein Vater war Betriebsleiter des Skiliftes Gummen auf Wiesenberg», sagt er. Odermatt findet es spannend, für das «grösste Tourismusunternehmen Nidwaldens» arbeiten zu können. Dass sich die aktuelle Finanzkrise negativ auf die BBE AG auswirken könnte, befürchtet er nicht. Im Gegenteil: «Wenn sich die Leute Ferien in der Ferne nicht mehr leisten können, kommen wir als Naherholungsgebiet zum Zug.» Sein Ziel: die Region Klewenalp-Stockhütte als Familienskigebiet etablieren – und gleichzeitig neue Gäste werben. «Einige Ideen haben wir schon in der Schublade, aber die sind noch nicht spruchreif.»

Renate Metzger-Breitenfellner ist freischaffende Journalistin in Beckenried mit Schwerpunkt Reportagen und Porträts aus den Bereichen Bildung und Gesellschaft sowie Redaktionsmitglied der Nidwaldner Internetzeitung onlinequer.ch. 2006 erschien ihr Buch «Das Leben kann nicht warten. Junge Frauen aus Srebrenica».