



Diese Seilbahn durfte Leonardo Torres nicht am Pilatus bauen. Schliesslich stand sie in San Sebastian.

torresquevedo.org

«Verwilderung des Bergbahnwesens»

Am Pilatus hätte um 1890 die erste Luftseilbahn der Schweiz entstehen sollen. Zwist zwischen Kantonen, Vorurteile gegenüber dem spanischen Erfinder und Inkompetenz der Behörden verhinderten das Pionierprojekt. Von *Adi Kälin*

Am 4. Juni 1889 wird die Zahnradbahn von Alpnachstad (Obwalden) auf den Pilatus eröffnet – ein technisches Meisterwerk mit einer unerreicht starken Steigung von 48 Prozent. Kurz zuvor lanciert der spanische Ingenieur Leonardo Torres Queveda die Idee einer Luftseilbahn, die vom Gipfel des Pilatus auf der anderen Seite zum weiter unten und auf Nidwaldner Boden liegenden Hotel Klimsenhorn führen soll – 465 Meter lang, Höhendifferenz: 194 Meter, eine Kabine für acht Personen, aufgehängt an sechs unabhängig voneinander belasteten Tragseilen, angetrieben von einer Dampfmaschine. Der Zugang zur Bergstation soll über Obwaldner Boden führen.

Die Vertreter der Zahnradbahn sind alarmiert: «In mehrfacher Hinsicht» könnte ein solches Projekt Nachteile für ihre Bahn haben, schreibt das Unternehmen an die Obwaldner Regierung. Diese muss, ebenso wie jene von Nidwalden, über das waghalsige Bahnprojekt entscheiden, weil

sich das eidgenössische Eisenbahndepartement für nicht zuständig erklärt hat. Die Luftseilbahn sei schliesslich keine Eisenbahn, heisst es aus Bern. Da hilft auch der Einwand des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins (SIA) nicht, dass ja auch ein Dampfschiff keine Eisenbahn sei – und dennoch unter der Obhut des Eisenbahndepartements stehe.

Obwalden sieht die Argumente der Bahngesellschaft sofort ein und lehnt das Konzessionsgesuch ab. Erstaunlich ist das nicht, denn der Obwaldner Landammann ist gleichzeitig Verwaltungsratspräsident der Zahnradbahn. Ganz anders sieht man es in Nidwalden: Am 29. Mai, nur gerade eine Woche vor der Eröffnung der Zahnradbahn, erteilt das Kantonsparlament Leonardo Torres die Konzession für seine Luftseilbahn.

In der schweizerischen Bauzeitung äussert der SIA derweil grundsätzliche Zweifel am Projekt des spanischen Ingenieurs. Es könne ja durchaus

geschehen, dass einer der «eisernen Kasten» abstürze. «Wie steht dann die Schweiz vor der ganzen civilisirten Welt da?» Vor allem aber solle man die Verantwortung nicht den Kantonen überlassen, «wenn ein unbekannter Unternehmer seine Seilbahn in die Luft hängt.»

Auch in den Zeitungen wird gegen das Projekt und den spanischen Urheber polemisiert. Es wäre doch höchst bedauerlich, schreibt das «Nidwaldner Volksblatt» 1891, wenn sich die beiden seit Jahrhunderten verbrüdernten Völkerschaften von Ob- und Nidwalden «wegen eines Spaniolen» verfeinden sollten. Wer wolle denn schon in einen Vogelkäfig sitzen, diese Luftfahrt mitmachen und sein Leben auf diese Weise aufs Spiel setzen, heisst es im «Obwaldner Volksfreund». Das Nidwaldner Volksblatt findet: «Das Project einer schwebenden Drahtseilbahn auf den Pilatus erfährt in der Presse eine Beurtheilung, die weder eine sachliche noch vorurtheilsfreie genannt werden kann.»

Torres aber treibt sein Projekt voran. «Obacht!» steht am 9. Mai 1891 über einem Inserat, das er in Zeitungen schalten lässt. Man beginne mit den Sprengungen für den Bau der Luftseilbahn. Das Publikum wird gebeten, die Anweisung der Wachen zu befolgen – «zur Verhütung von Unglücksfällen in Folge herabrollender Steine». Kurz darauf eskaliert der Streit: Die Pilatusbahn-Gesellschaft beschwert sich bei der Obwaldner Regierung über die Sprengarbeiten, bei denen «Sprengstücke auf dem ganzen Platz herumfliegen». Eines dieser Stücke sei sogar durch das Küchenfenster des Hotels Bellevue geflogen. Der Stein liegt dem Brief bei.

Man habe den Bauführer auf die Gefahr aufmerksam gemacht, dieser sei aber nicht beeindruckt gewesen und habe seine Arbeit einfach fortgesetzt. Weil die Nidwaldner Regie-

rung nicht sofort reagiert, wendet sich der Kanton Obwalden an den Bundesrat. Er möge doch bitte eingreifen. Der Bundesrat tut, worum er gebeten worden ist. Nach kurzer Zeit erlaubt er die Sprengungen unter strengen Auflagen aber wieder.

Weil sich die Bauarbeiten verzögern, verlängert der Kanton Nidwalden die Frist für die Inbetriebnahme der Bahn bis Ende 1893. In der Zwischenzeit schaltet sich der Bund aber doch noch in die Debatte ein. Josef Zemp, der Vorsteher des Eisenbahndepartements, hält Luftseilbahnen grundsätzlich nicht für sicher genug. Es sei nicht notwendig, dass sich ausgerechnet die Schweiz für solche Experimente zur Verfügung stelle. «Es ist sicherlich nicht geraten, durch Anlagen ähnlich derjenigen des Herrn Torres eine förmliche Verwilderung des Bergbahnwesens herbeizuführen.»

Kurioserweise beschliesst der Bundesrat noch im gleichen Jahr, dass für den Betrieb von Luftseilbahnen nicht das Eisenbahngesetz, sondern das Postregalgesetz von 1849 angewendet werden müsse. Und dieses erlaubt keine Personentransporte. Das Gesetz befindet sich zwar gerade in einer Revision, doch Torres wird die Sache nun zu viel. Es habe ihn den Mut verlassen, sich weiter mit dem Projekt zu befassen, schreibt er Ende 1893 an die Nidwaldner Regierung.

Später stellt sich heraus, dass die Schweiz den «Spaniolo» damals sträflich unterschätzt hat: Leonardo Torres war ein äusserst vielseitiger Ingenieur und Erfinder. Er hat unter anderem neuartige Luftschiffe entwickelt, die theoretischen Grundlagen für Rechenmaschinen erarbeitet – und diese auch gleich selber gebaut. Ab 1912 stellte er den ersten funktionierenden Schachautomaten her (der immerhin das Endspiel von König und Turm beherrschte). Und er gilt als einer der Pioniere der Funkfernsteuerung.

Die Seilbahn, die er in der Schweiz nicht bauen konnte, erstellte er stattdessen 1907 in San Sebastian, als Verbindung zu einem Vergnügungspark auf dem Monte Ulia. Damit war er immer noch früher dran als die Schweizer Pioniere, die erst 1908 die erste Touristen-Seilbahn eröffnen konnten – den Wetterhornaufzug in Grindelwald. Das gleiche Seilbahnsystem verwendete Torres 1916 auch für eine Touristen-Luftseilbahn bei den Niagarafällen. Der «Whirlpool Aero Car» ist noch heute in Betrieb.



Der Ingenieur Leonardo Torres 1921. Die Schweizer unterschätzten die Fähigkeiten des spanischen Erfinders.

Foto: Auguste Léon

Adi Kälin ist Journalist; er lebt in Zürich.

Wertung	
Steinschlaggefahr:	●●●○
Fallhöhe:	●●●○
Streitanfälligkeit:	●●●●