

Zeitschrift: Historisches Neujahrsblatt / Historischer Verein Uri
Herausgeber: Historischer Verein Uri
Band: 107 (2016)

Artikel: Gründung der Luftseilbahn Andermatt-Gemsstock (LAG)
Autor: Halter, Silvio
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-842156>

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

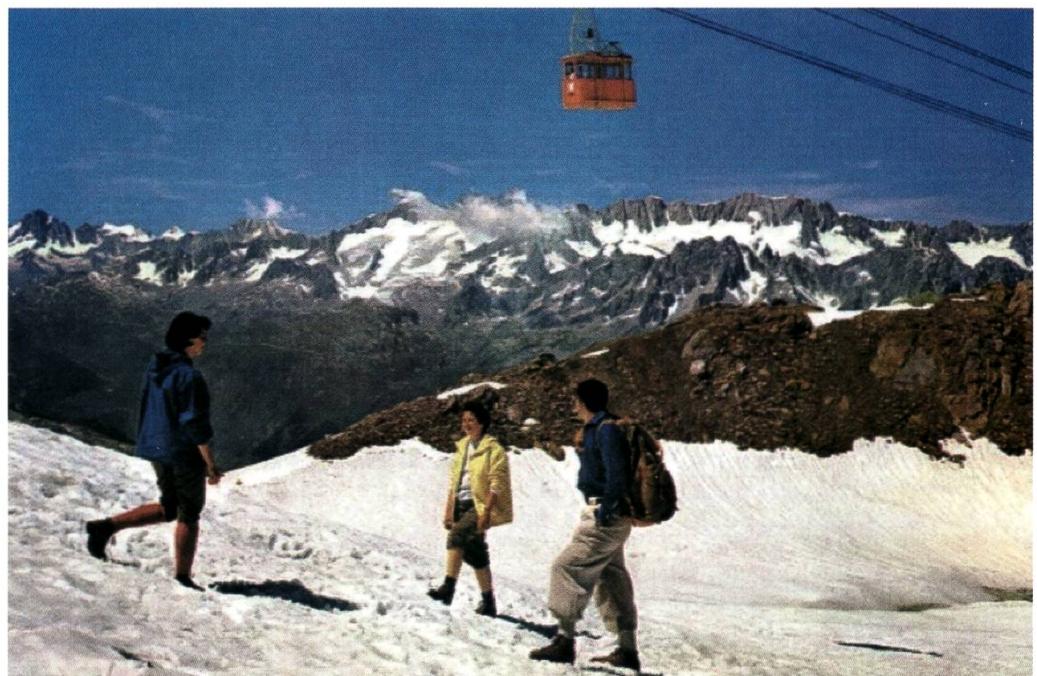
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media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

Download PDF: 10.12.2025

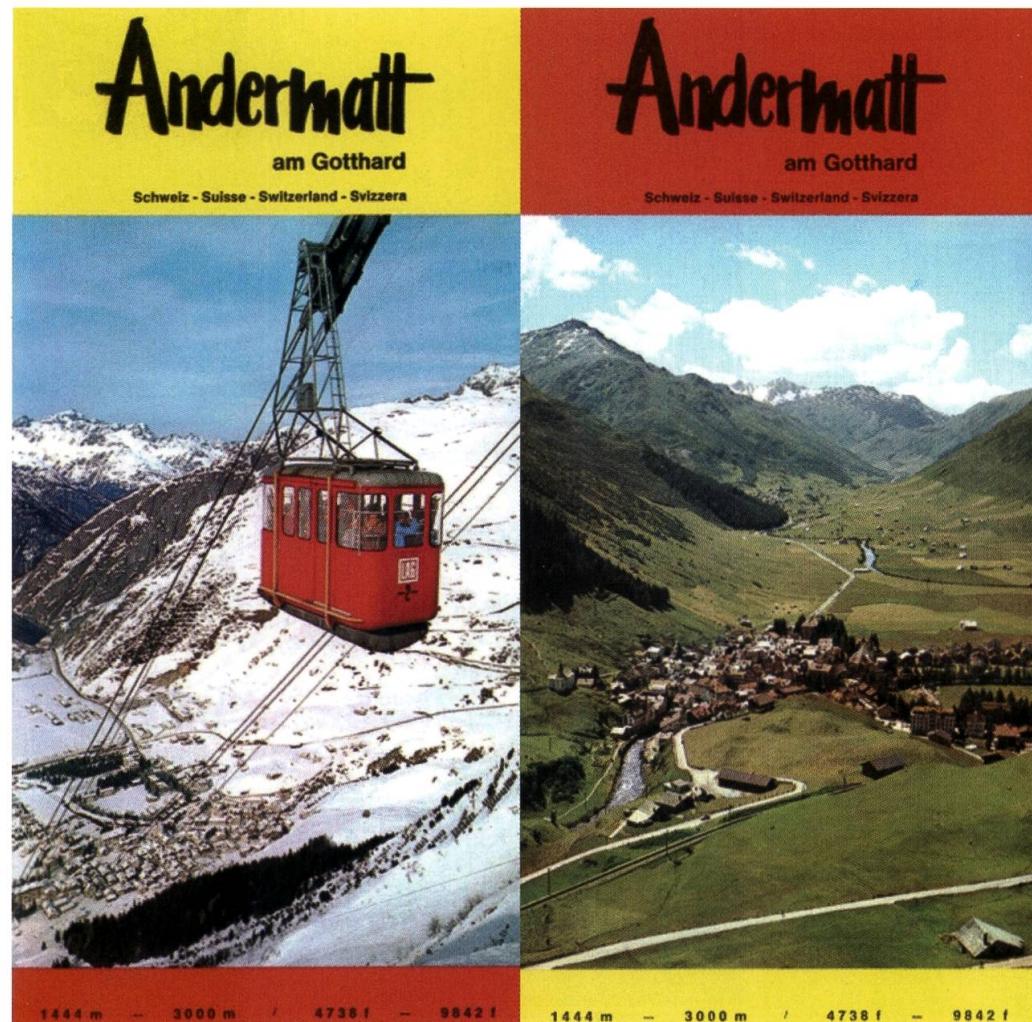
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Gründung der Luftseilbahn Andermatt-Gemsstock (LAG)

von Silvio Halter



Ich habe in meiner Maturaarbeit die Gründungsphase der Luftseilbahn Andermatt-Gemsstock (LAG) aus historischer Sicht untersucht. Welche Probleme und Herausforderungen mussten während der Gründungsphase der LAG zwischen 1958 und 1963 bewältigt werden? Darf die Gründung der LAG als eigentliche Pioniertat bezeichnet werden, weil sie trotz anfänglichen Mangels an Geld, Vertrauen und Rückhalt in der Bevölkerung schliesslich erfolgreich realisiert wurde? Inwiefern war ihre Gründung eine Pioniertat für den Kanton Uri? Die LAG ist ein wichtiger Bestandteil unserer Familien geschichte, da mir mein Grossvater und letzter lebender Gründer Hans Danioth schon als Kind Geschichten und Anekdoten zur LAG erzählte. Nebst meinem Grossvater war auch mein Urgrossvater



Faltprospekt LAG (s.d.).
Privatarchiv Hans
Danoth.

Ludwig Danoth¹ als damaliger Ständerat massgeblich am Erfolg der LAG beteiligt. Des Weiteren waren die ungebrochene Überzeugung der Gründer und ihr Glaube an den Erfolg für mich Faszination und Beweggrund zugleich, die Gründung der LAG in meiner Maturaarbeit zu untersuchen und aufzuarbeiten. Ich habe auch einen persönlichen Bezug zu dieser Bahn, da der Gemsstock mein liebster Skiberg ist.

Viele benutzte schriftliche Quellen stammen aus dem persönlichen Archiv von Hans Danoth. Alle Informationen, auf welche ich in meiner Arbeit nicht explizit verweise, stammen aus einem Interview mit ihm. Ein Grossteil der Quellen fanden sich zudem im erstmals ausgewerteten Firmenarchiv der LAG. Die Quellenlage im Staatsarchiv Uri und im Talarchiv Ursern war dagegen eher dünn. Auch die Suche nach Literatur gestaltete sich schwierig: Zur eigentlichen Gründung liegt nur eine Festschrift vor, die im Wesentlichen aus der Feder von Hans Danoth stammt.² Ergänzende Literatur zu allgemeineren

¹ Vater von Hans Danoth, Bergbauer und alt Ständeratspräsident der CVP Ludwig Danoth-Helg (1902–1996).

² RUSSI, ALFRED: 50 Jahre Gemsstock. 2013. Firmenarchiv LAG.

Aspekte des Tourismus bilden die Werke «Steinige Pfade 160 Jahre Urner Wirtschaftsgeschichte»³ oder «Das Bellevue in Andermatt 1872–1986.»⁴

Geschichtlicher Hintergrund und Verortung der lokalen Tourismusgeschichte der Zentralschweiz

Geschichtlicher Hintergrund

Die Standseilbahn wurde etwa zur gleichen Zeit wie die heutige Luftseilbahn erfunden. Bereits Johannes Hartlieb schrieb über die damals erste Luftseilbahn aus dem Jahre 1411 in Japan, welche zu militärischen Zwecken erbaut wurde.⁵ Diese soll aus Zugseilen und Körben bestanden haben. Die älteste, bis heute erhaltene Standseilbahn wurde im Jahre 1495 in Salzburg für die Burg Hohensalzburg⁶ erbaut und diente als Transportmittel für Mensch, Tier und Material. Viele Standseilbahnen wurden Ende des 19. Jahrhunderts bei Kanalbauten als Schiffshebewerke verwendet.⁷ Mit den Standseilbahnen konnten Schiffe grosse Höhenunterschiede eines Flusses bewältigen. Im Vergleich zu Schleusen hatten Standseilbahnen den Vorteil, dass sie grössere Höhenunterschiede meistern konnten.⁸ Zu dieser Zeit waren die Bahnen jedoch noch nicht so leistungsstark, weshalb grössere Schiffe nicht transportiert werden konnten. Während Jahrhunderten beschäftigten sich Gelehrte, Wissenschaftler und Ingenieure mit der Verbesserung des Konzepts einer Seilbahn.

Vergleich zur Zentralschweiz

Der Trend des Baus von Standseilbahnen erreichte die Schweiz Ende des 19. Jahrhunderts.⁹ Die Rigi wurde 1871 mit der ersten Berg-

³ ZURFLUH, KURT: 160 Jahre Urner Wirtschaftsgeschichte. Altdorf, 1990.

⁴ SCHEUERER, SILVIA: Das Bellevue in Andermatt von 1872–1986. Altdorf, 2011.

⁵ STEPHEN, PAUL: Die Drahtseilbahnen (Schwebbahnen): Ihr Aufbau und ihre Verwendung. Berlin, 1921, S. 8–12.

⁶ Festung Hohensalzburg erbaut im Jahre 1077, Wahrzeichen Salzburgs und älteste, gut erhaltene Burg des Mittelalters. Wikipedia (17.6.2016): «Festung Hohensalzburg». URL: https://de.wikipedia.org/wiki/Festung_Hohensalzburg [Stand: 25.8.2016].

⁷ Wikipedia (7.8.2016): «Standseilbahn». URL: <https://de.wikipedia.org/wiki/Standseilbahn> [Stand: 25.8.2016].

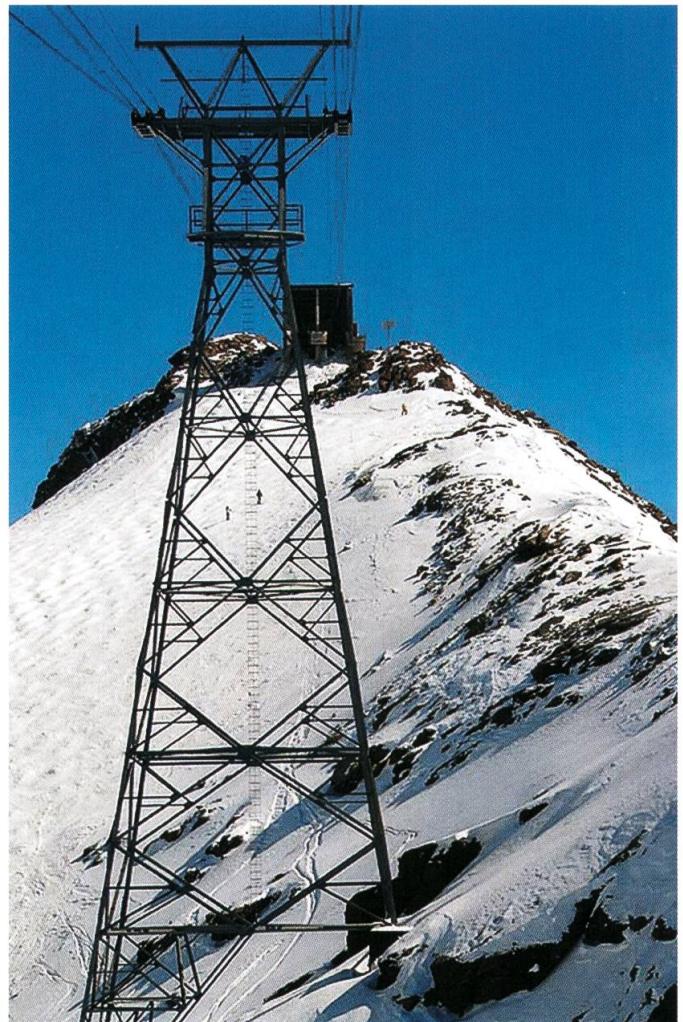
⁸ Wikipedia (2.10.2016): «Schiffshebewerk». URL: <https://de.wikipedia.org/wiki/Schiffshebewerk> [Stand: 6.10.2016].

⁹ Die folgenden Darlegungen zur Entwicklung der Standseilbahnen und Seilbahnen in der Schweiz im Unterkapitel «Vergleich zur Zentralschweiz» stützen sich auf eigenen Interpretationen und auf: Seilbahnen Schweiz (2013): «Pioniergeist prägte die Geschichte der Schweizer Seilbahnen». URL: <http://www.seilbahnen.org/de/Branche/Fakten-Zahlen/Geschichte?printview=1> [Stand: 13.6.2016].

bahn in Europa erschlossen. Diese war eine Zahnradbahn, welche von Vitznau und Arth-Goldau hinaufführte. Weitere Bahnen in der Zentralschweiz wurden auf den Bürgenstock im Jahre 1888, auf den Pilatus 1889, auf das Stanserhorn 1893, auf den Titlis 1913, nach Seelisberg 1916 und auf den Fronalpstock 1933 erbaut. Heute sind noch 53 Standseilbahnen in der Schweiz in Betrieb. Diese haben im Vergleich zu Luftseilbahnen den Vorteil, dass sie wetterunempfindlicher sind und höhere Geschwindigkeiten fahren können.

Die erste Luftseilbahn der Schweiz wurde 1907 in Grindelwald errichtet. Diese wurde aber acht Jahre später wegen ausbleibender Gäste und des Ersten Weltkriegs wieder demontiert. In der Zentralschweiz entstand 1927 die Luftseilbahn Trübsee bei Engelberg. Sie führte im Titlisgebiet von der Gerschnialp (1267 m.ü.M.) zum Trübsee (1764 m.ü.M.). Die zweite Seilbahn in der Zentralschweiz wurde auf die Rigi Scheidegg im Jahre 1953 und die dritte auf den Pilatus 1954 eröffnet. 1959 wurde auf dem Titlis eine Parallelbahn zu der im Jahre 1927 erbauten Luftseilbahn in Betrieb genommen.

Am 8. Juni 1963 wurde die LAG eröffnet. Somit war sie erst die fünfte Luftseilbahn in der Zentralschweiz. Was sie jedoch von den anderen unterschied und zu einer Pionierat machte, war ihre geogra-



Gentil, Claude (s.d.):
«Masten der Luftseilbahn Gornergrat - Hohtälli-Stockhorn». URL: <http://www.seilbahn-nostalgie.ch/stockhorn.html> [Stand: 8.10.2016].



Bildarchiv Andermatt Gotthard Sportbahnen AG

Bildarchiv Andermatt Gotthard Sportbahnen AG (Januar 2006):
«Abfahrtsrampe vom Gemsstockgipfel auf den Gurschengletscher». URL: <http://www.raonline.ch/pages/edu/nat/glacier08a02.html> [Stand: 14.10.2016].

fische Lage und Höhe. Sie war die erste Bahn in der Gotthardregion und führte bis ins Hochgebirge. Die Bergstation befindet sich auf einer Höhe von 2961 m.ü.M. Nur die Luftseilbahn Corviglia-Piz Nair und die Luftseilbahn Gornergrat-Hohtälli-Stockhorn führten höher hinauf. Die damals anspruchsvollsten Seilbahnen waren die Säntisbahn mit der Bergstation auf einer Höhe von 2474 m.ü.M., die Luftseilbahnen Corviglia-Piz Nair und Gornergrat-Hohtälli-Stockhorn. Vor allem die Luftseilbahn auf den Piz Nair war anspruchsvoll, da die Ingieure das erste Mal mit Permafrostproblemen zu kämpfen hatten. Die Säntisbahn ist in der Schwierigkeit des Baus mit der LAG vergleichbar. Die enormen Berggipfel und die darunterliegenden Gletscher mussten möglichst sicher sowie kostengünstig überwunden werden. Die LAG führte – wie auch bei anderen Bahnen üblich – auf den Gipfel. Der Unterschied war, dass das Skigebiet am Gemsstock bereits auf dem Gipfel auf 2961 m.ü.M. begann. In Skigebieten wie dem Säntis und Titlis war es hingegen nicht möglich, den Berg vom Gipfel aus mit Skatern zu befahren. Nur in den Skigebieten Corviglia-Piz Nair und Gornergrat-Hohtälli-Stockhorn war dies zu dieser Zeit schon möglich. Ein weiterer Unterschied zwischen der Säntisbahn und der LAG lag in der Finanzierung. Obwohl beide stark vom Militär geprägt wurden, gab es markante Unterschiede. Die Verbundenheit der Armee mit dem Säntismassiv wegen des Schiessplatzes erwies sich als immenser Vorteil. Die Säntisbahn wurde zuerst für militärische Zwecke erbaut und darum auch vom Militär finanziert. Noch heute befindet sich ein Grundnetzsender mit einem 123 Meter hohen Sendeturm auf dem Säntis. Seit 1882 befindet sich eine Wetterstation auf dem Grat des Berges. Bei der LAG musste das Geld trotz der Gebirgsausbildung der Armee, welche den Gemsstock als Trainingsgebiet nutzte, durch Darlehen bei Banken und Aktienkapital von Unternehmen und Privatpersonen aufgebracht werden. Deshalb erreichte die LAG nie eine vergleichbare finanzielle Absicherung und Stabilität. Der Erfolg in der Jahresabrechnung musste nur durch den Betrieb der Seilbahn und des Skigebietes erwirtschaftet werden.

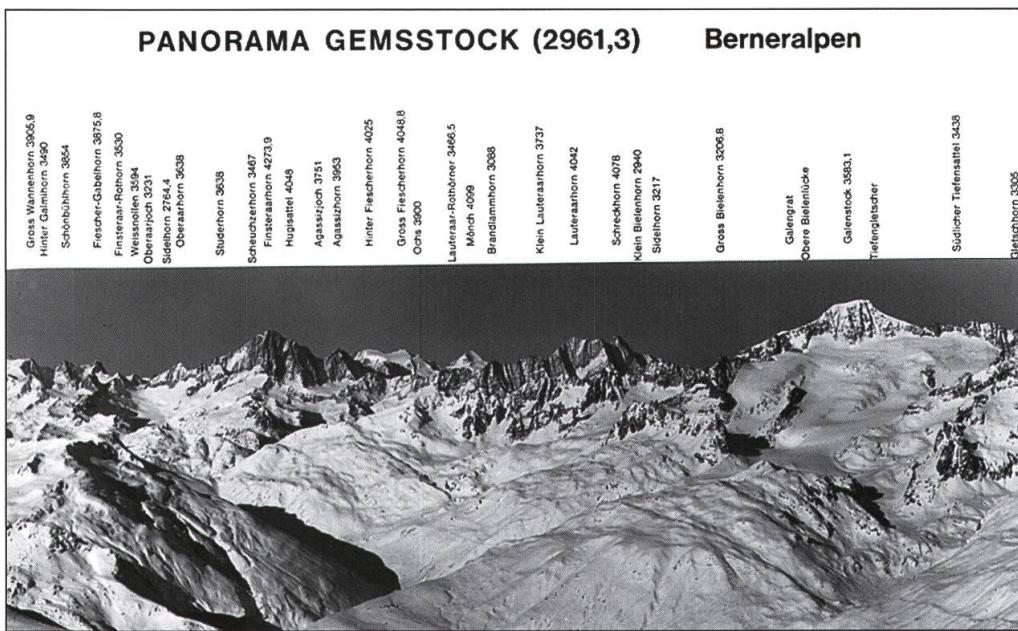
Ziel und Zweck der Gründung

Das Hauptziel der Gründer war, die Seilbahn und den Berg mit der gigantischen Aussicht auf die Vielfalt der Alpen als Tourismusziel vorwiegend im Sommer zu etablieren.¹⁰ Das Panorama ist überwälti-

¹⁰ Vgl. DANIOTH, HANS: Konzessionsgesuch der LAG an das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement, 6. 2.1959. Firmenarchiv LAG.

gend: Ca. 600 Gipfel sind vom Gemsstock aus zu sehen.¹¹ Der Bau der LAG sollte der Wirtschaft des Urserntals neuen Schwung verleihen und Andermatt als Tourismusort für Sommer und Winter etablieren. Die Kabinen waren exakt auf die Grösse der Reisecars ausgelegt, welche die naheliegenden Pässe des Urserntals überquerten. Damit sollte erreicht werden, dass die Reisegruppen nach den Passfahrten einen Ausflug auf den fast 3000 Meter hohen Hausberg von Andermatt machen konnten. An schönen Sommertagen hielten bis zu 40 Reisecars in Andermatt. Diese Möglichkeit, Touristen auf den Gemsstock zu locken, wollte genutzt werden. In- und ausländische Reisebüros bestätigten ihr Interesse an Ausflügen auf den Gemsstock. Im Sommer war die Mittelstation Gurschenalp Ausgangspunkt für verschiedenste Wanderrouten im Gebiet des Gemsstocks. Während an anderen Fremdenverkehrsorten Bad-Kuranlagen die Gäste anzogen, entstanden am Titlis und am Säntis schon Seilbahnen und Skigebiete mit grösseren Kapazitäten. In Andermatt war jedoch keine solche Entwicklung zu erkennen.

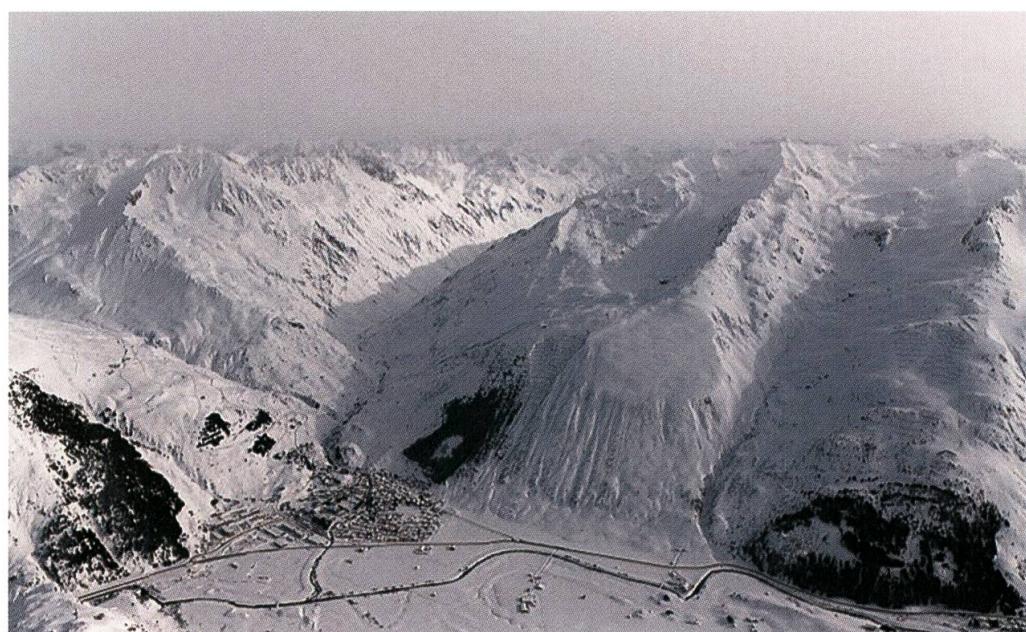
Nach Jahrzehntelanger Überlegung, sich an ein derart grosses Projekt heranzuwagen, gab zuletzt die immer stärkere volkswirtschaftliche Notwendigkeit den Ausschlag, den Berg auch im Winter zu nutzen. Das in den 1950er Jahren einzige, mit öffentlichen Transportmöglichkeiten erreichbare Skigebiet im Urserental war am Nätschen und Gütsch. Trotz der damals grossen Kapazität der Sessel- und Bügellifte sowie der Furka-Oberalp-Bahn konnte der zuneh-



Burkhardt, Willy:
Panorama Gemmstock
(2961,3) Berner Alpen,
(s.d.). Privatarchiv
Hans Danoth.

¹¹ Urner Wochenblatt: «Auf dem Dach des Gotthards». 21. Ausgabe 16.3.2016, S. 23 (In der Reihe «Vor 50 Jahren» reproduzierter Originalartikel vom März 1966).

Andermatt mit dem Gemsstock rechts und dem Nätschen links.
Schweizer Luftwaffe
(2012): «Andermatt-Gemsstock».
URL: <http://luftbilder-der-schweiz.ch/Andermatt-Gemsstock>
[Stand: 14.10.2016].



mende Ansturm an Skifahrern bei Hochbetrieb nicht mehr ohne Verzögerungen und Wartezeiten bewältigt werden. Die Überlastung der Pisten wirkte sich negativ auf die Anzahl der auswärtigen Gäste aus. Der Bedarf nach einem neuen Skigebiet war ausgewiesen. Die LAG diente somit der Entlastung und war keineswegs als Konkurrenz zum Skigebiet Nätschen-Gütsch gedacht. Das Skigebiet am Gemmstock sollte auch durch seine schwierigeren Berghänge und steilen Pulverschneefahrten geübteren Skifahrern ein geeignetes Terrain für die Ausübung ihrer Aktivitäten eröffnen. Die Schneesicherheit des Urserntals erlaubte das Skifahren am Sonnenhang,¹² dem Nätschen, bis im März. Durch den Bau der LAG und der Erschließung eines neuen Skigebiets am Gemmstock konnte man ein bis zwei Monate im Jahr länger Ski fahren. Das heißt, dass das Skifahren bis Ende Mai möglich wurde. Dies war auf die Lage und die Höhe des Skigebiets zurückzuführen. Das Skigebiet des Gemmstocks befindet sich am Nordhang des Berges und ist dadurch geschützt vor Sonneneinstrahlung. Durch die hohe Lage fällt der Schnee früher und schmilzt später als auf dem ca. 2300 m.ü.M. hohen Gütsch. Der Gletscher des Gemmstocks erhöhte die Dauer der Schneetage dadurch, dass er den Schnee durch seine natürliche Kälte vor Schmelze bewahrte.

Das Aktionskomitee war der Überzeugung, dass durch den Betrieb der LAG-Bahnen ein grosser Personalbedarf entstehen würde. Sowohl saisonales als auch ganzjähriges Personal sollte eingestellt

¹² Ausrichtung des Nätschens Richtung Süden und die daraus folgende starke Sonneneinstrahlung bewirken eine frühe Schmelze im Vergleich zu nach Norden ausgerichteten Hängen.

werden. Vorab einheimische Arbeitskräfte sollten zum Zuge kommen. Des Weiteren waren auch Spezialfirmen für den Bau der Seilbahn gefragt. Bei konkurrenzfähigen Offerten von einheimischen Firmen sollten zuerst im Kanton Uri ansässige Firmen berücksichtigt werden. Von den erhofften Touristenströmen würden sowohl Hotels sowie auch Restaurants in Andermatt und Hospental profitieren, waren die Initianten überzeugt.

Das Gotthardgebiet war schon seit dem Bau der Festung Foppa Grande 1940, der Festung Sasso da Pigna 1941 und der Festung Gütsch 1942 ein Teil des Schweizerischen Réduits.¹³ Die Festungsbri-gade 23 nutzte den Gemsstock oft als Ausgangspunkt für Touren- und ihr Hochgebirgstraining. Somit profitierte auch die Armee von der Seilbahn, da sie den mühseligen Aufstieg auf den Gipfelgrat vermeiden konnte. Unter den vielen Nutzniessern waren auch die Bauern. Die Gurschenalp war ein geeignetes Alpgebiet, jedoch nicht mit einer Strasse erschlossen. Bisher wurde diese Alp nur von Hirten und Schafen genutzt. Aus logistischen Erwägungen wählten viele Bauern für den Sommeraufenthalt ihrer Kühe die damals völlig überfüllte, aber strassenverbundene Ober- und Unteralp. Durch den Bau der LAG konnte die Alp im Sommer durch den Transport von Vieh in der Seilbahn besser genutzt werden. Die Gemsstockbahn war somit auch ein Paradebeispiel der Gebirgshilfe aus eigener Initiative.¹⁴ Durch die neu geschaffenen Arbeitsplätze, zusätzlichen Logiernächte und höheren Steuereinnahmen sollten die Einwohner sowie die gesamte Wirtschaft des Urserntals und des Kantons Uri profitieren.

¹³ Wikipedia (5.10.2016): «Festungsgebiet Gotthard». URL: https://de.wikipedia.org/wiki/Festungsgebiet_Gotthard [Stand: 9.10.2016].

¹⁴ Aktionskomitee der LAG: Was bedeutet die Verwirklichung des Luftseilbahn Andermatt-Gemsstock für Andermatt. Undatiertes Werbeplakat für die Abstimmung an der Talgemeinde Ursern vom 10.5.1959. Firmenarchiv LAG.

Porträts der Gründer



Ernst Christen,
(s.d.) Privatarchiv Hans
Danioth.

Ernst Christen (1905–1987) wurde am 14. November 1905 in Andermatt geboren. Nach seiner obligatorischen Schulpflicht begann er eine Lehre als Coiffeur, um später einen eigenen Herrencoiffuresalon zu eröffnen. Nebst seinem Beruf war er während Jahren Präsident des 1910 gegründeten Verkehrsvereins Andermatt. Mit seiner immensen Erfahrung in Tourismus- und Verkehrsfragen sowie seiner Verhandlungsfähigkeit trug er entscheidend zum Erfolg der Gründung bei. Er war erster Verwaltungsratspräsident der LAG.

«Interview mit Mon Christen vom 12.8.16; Scheuerer, Silvia:
Bellevue. 2011, S. 88.»



Adrian Christen, (s.d.).
Privatarchiv Mon
Christen.

Adrian Christen (1932–2005) wurde am 3. März 1932 in Andermatt als Sohn von Ernst und Helen Christen-Simmen geboren. Das elterliche Geschäft war eine eigentliche Informationsbörse und war später die Geburtsstätte für die Idee zur Gründung und des Baus der LAG. Nach diversen Stationen eröffnete der Arzt 1963 seine eigene Arztpraxis in Erstfeld. Auch nach der Gründung engagierte sich Adrian Christen noch lange für die LAG und die Winterhorn AG, als Verwaltungsratsmitglied der LAG oder als Präsident der Winterhorn Bahnen in Hospental.

«Nachruf im UW, 18.2.2006; Interview mit Mon Christen vom 12.8.16.»



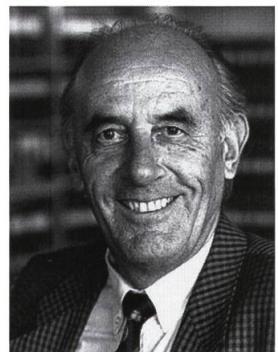
Reto Fryberg, (s.d.).
Privatarchiv Madeleine
Fryberg.

Reto Fryberg (1931–2002) wurde am 18. Mai 1931 in Andermatt geboren. Er schloss als Ökonom an der Hochschule St. Gallen ab. Das anschliessende Jurastudium in Zürich musste Reto Fryberg abbrechen, um den elterlichen Hotelbetrieb des noch heute bestehenden Hotels Bergidyll in Andermatt zu übernehmen. Fryberg führte in der Anfangsphase sowohl das Sekretariat wie auch die Betriebsleitung der LAG. Später war er langjähriges Mitglied des Verwaltungsrats. Er war zuerst Gerichtsschreiber und dann bis zu seinem Tod Präsident des Landgerichts Ursern.

«Interview mit Stefan Fryberg vom 18.8.2016.»

Hans Danioth wurde am 25. Mai 1931 in Andermatt geboren. Nach dem Rechtsstudium erlangte er 1957 das Anwalts- und Notariatspatent des Kantons Uri. Von 1959 bis 1966 war er erster Gerichtsschreiber der Zivilabteilung des Obergerichts. Am 1. Januar 1967 eröffnete Hans Danioth sein eigenes Anwalts- und Notariatsbüro in Altdorf. Von 1959 bis 1963 war er als Jurist, Sekretär und Geschäftsführer der LAG einer der «Architekten» des neuen Unternehmens. Hans Danioth war von 1978–1988 Regierungsrat und von 1987–1999 Urner Ständerat. Er verbringt seinen Lebensabend in Altdorf.

«Interview des Autors mit Hans Danioth vom 20.3.2016.»



Rieben, Eduard: Hans Danioth, (s.d.). Privatarchiv Hans Danioth.

Die Pioniertat: Phasen der Gründung

Geburt der Idee

Ursprünglich entstand die Idee des Baus der LAG im Gespräch unter den drei Jugendfreunden Adrian Christen, Reto Fryberg und Hans Danioth. Nach dem Entschluss, Zeit und Studienabschlüsse wie auch eine Doktorarbeit für dieses Unternehmen zu opfern, zogen die drei jungen und noch unerfahrenen Gründer mit Ernst Christen einen Fachmann bei. Er war zu dieser Zeit Präsident des Verkehrsvereins Andermatt und brachte durch sein Amt viel Erfahrung mit. Ernst Christen war der Vater von Adrian Christen. Während der 1950er- und 1960er-Jahre war die Entwicklung des Tourismus in der Schweiz in vollem Gange. Viele Tourismusorte entdeckten den Wintersport und bauten neue Infrastrukturen. Trotz der Schneesicherheit des Urserntals im Winter bis in den späten Frühling hinein wollten die Gründer vor allem die im Sommer über die Pässe vorbeifahrenden Reisecars auf den Gemsstock locken.¹⁵ «Nur das Urserental im Gotthardmassiv verharrte lange im Winterschlaf». Trotz des vorhandenen Skiliftes auf den Gütsch, welcher am 26. Dezember 1937 eröffnet wurde,¹⁶ schien Andermatt den damaligen Boom verpasst zu haben. Das Gastronomie- und Hotelgewerbe schien in den 1950er-Jahren nicht auf ausländische Gäste angewiesen zu sein. Dies war auf die Vormachtstellung des Militärs durch das Reduit im Gotthard nach

¹⁵ Die Rentabilitätsrechnung des Verwaltungsrates vom 1.12.1960, Firmenarchiv LAG sollte den Gründern aufzeigen, dass die LAG im Sommer rentabler als im Winter sei.

¹⁶ RUSSI, ALFRED (11.12.12): «75 Jahre Skigebiet Nätschen Gütsch». URL: <http://bergstimme.ch/2012/12/75-jahre-skigebiet-natschen-gutsch/> [Stand: 16.5.2016].

dem Zweiten Weltkrieg zurückzuführen. Trotz der zum Teil fehlenden Beliebtheit der Soldaten und Offiziere wegen ihrer oft rüden Umgangsart¹⁷ waren sie überlebenswichtige Gäste für die Restaurants. Die Schweizer Armee war damals Arbeitgeber Nummer eins im Urserntal.¹⁸ Durch die Eröffnung der Furka-Oberalp-Bahn im Jahre 1926 war das Gebiet für Touristen gut erreichbar. Im Gegensatz zum einfachen Skiberg Güttsch war der Gemsstock als anspruchsvolles Skitourengebiet mit steilen und breiten Hängen bekannt. Der Aufstieg erforderte eine robuste Kondition, weshalb das Militär oft Kurse auf dem Gemsstock organisierte.¹⁹

Die Idee der Bezungung des Gemsstocks mithilfe einer Seilbahn ging den Urschnern schon lange durch die Köpfe. Niemand wollte sich jedoch an dieses gigantische Projekt wagen. In der Erinnerung meines Grossvaters ist die Idee fortlaufend im Gespräch mit Freunden entstanden und weiterentwickelt worden. Sie wollten neue touristische Akzente mit dem Bau einer Seilbahn und eines Skigebiets setzen. Ihre Vision war, dass dem Urserntal eine weitere Option für ein erfolgreiches und stark frequentiertes Touristendorf bleibe, wenn das Militär einmal nicht mehr für ausgebuchte Hotels und gut besuchte Restaurants sorgte.



Hotelarchiv Schweiz (7.1.2010): «Prospekt des Hotels Bellevue 1910: Schlittschuhlaufen vor dem Hotel.» URL: [https://www.htr.ch/hotel-bellevue-andermatt-ur\)-17973.html](https://www.htr.ch/hotel-bellevue-andermatt-ur)-17973.html) [Stand: 14.10.2016].

Die glorreichen Zeiten des Urserntals als Kurort mit dem bekannten Hotel Bellevue Ende des 19. Jahrhunderts bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges waren schon lange vorbei. Damals logierten vor allem wohlhabende Engländer im Bellevue.²⁰ Die Gäste kamen entweder wegen der Bekanntheit Andermatts als Kurort für Lungenschädigte oder wegen des aufkommenden Angebots an Wintersportaktivitäten wie Schlitteln und

Eislaufen.²¹ Als alleiniges Reiseziel für den Wintersport kam Andermatt erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts auf. Die Truppen der Gebirgsinfanterie von Andermatt waren damals die ersten, welche die Skier

¹⁷ SCHEUERER, Bellevue, S. 80.

¹⁸ ZURFLUH, Wirtschaftsgeschichte, S. 144.

¹⁹ Interview des Autors mit Hans Danoth vom 20.3.2016.

²⁰ ZURFLUH, Wirtschaftsgeschichte, S. 151.

²¹ SCHEUERER, Bellevue, S. 58.

in der Schweiz testeten. Die Kunst des Skifahrens kam ursprünglich aus Norwegen.²² Schon am 26. Januar 1902 veranstaltete der Skiclub Glarus einen Ski-Schneeschuh-Wettkampf, an welchem die Fortwache von Andermatt und Airolo teilnahm.²³ Durch die Gründung des Glarner Skiclubs und die von ihm organisierten Skirennen wurden die Andermattser angeregt, den Skiclub Gotthard Andermatt mit Angeboten wie Skikursen 1903 zu gründen. Die ersten Skilehrer waren die zwei Norweger Leif Berg und Thorleif Björnstadt. Anfangs bezeichnete die Mehrheit des Ursertals das Skifahren noch als Spinnerei. Doch schon nach einigen Jahren löste der Skitourismus die Kurkurse als beliebteste Attraktion in Andermatt ab.

Durch die Eröffnung der Schöllenenbahn am 12. Juli 1917 wurde das Tal einfacher erreichbar für Touristen. Doch schon während des Ersten Weltkrieges musste der Betrieb eingestellt werden, da durch die kriegsbedingten finanziellen Ausfälle die Bahn nicht mehr rentabel war.²⁴ Bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges nahm die Anzahl der Übernachtungen stetig zu. Nach dem Weltkrieg schien die erfolgreiche Zeit des «Bellevues» abgelaufen. In den 1920er-Jahren erholtete sich aber der Tourismus bis zur Weltwirtschaftskrise 1930, wo ein weiterer herber Rückschlag in Kauf genommen werden musste. Mitte der 1930er-Jahre erlebte das «Bellevue» seine letzte Blütezeit, welche durch den Ausbruch des zweiten Weltkrieges 1939 jäh beendet wurde.

Die Gründer erkannten, dass Andermatt drohte, den Anschluss an weiter entwickelte Tourismusorte wie St. Moritz und Zermatt zu verpassen. Zuerst sei nur aus Spass über den Bau der LAG diskutiert worden. Denn viele Einheimische glaubten nicht an die Umsetzung des Vorhabens. Die Realisierung des ambitionierten Projektes sei wegen den topografischen und technischen Schwierigkeiten nämlich nicht möglich. Als die vier Urschner begannen, ihren Traum zu verwirklichen, trafen sie sich regelmässig im Coiffeursalon von Ernst Christen, welcher laut Hans Danioth eine wahre Informationsbörse war. Nach reiflicher Überlegung entschlossen sie sich: «Wir bauen eine Seilbahn auf den Gemsstock.» Die definitive Entscheidung, sich an das Projekt zu wagen, fällten sie im Gasthaus Bergidyll, welches damals Reto Fryberg führte.

²² ZURFLUH, Wirtschaftsgeschichte, S. 144.

²³ ZURFLUH, Wirtschaftsgeschichte, S. 144.

²⁴ Vgl. SCHEUERER, Bellevue, S. 72.

Aktionskomitee Luftseilbahn Andermatt-Gemsstock

Am Anfang des Unternehmens stand die Gründung des Aktionskomitees der LAG am 19. Januar 1959.²⁵ Die erste offizielle Sitzung fand am 30. Januar 1959²⁶ statt. Das Aktionskomitee bestand aus den späteren vier Hauptgründern, welche zusätzlich Vertreter der hiesigen Behörden, wie des Talarats der Korporation Ursern, des Gemeinderats und des Verkehrsvereins Andermatt, sowie externe Fachleute beizogen.²⁷ Insgesamt bestand das Aktionskomitee aus 30 Mitgliedern. Die vier Gründer mussten einen persönlichen Beitrag von 300 Franken leisten, was für die Jungen viel Geld für ein vages Projekt war. Im Rahmen des Aktionskomitees wurde die Idee der Gründung einer Aktiengesellschaft besprochen und im Detail vorbereitet. So verfassten die Gründer das Gesuch um Erteilung der erforderlichen Rechte bei der Korporation Ursern²⁸ aber auch in Bezug auf die Seilbahn beim Eidg. Amt für Verkehr.²⁹ Des Weiteren führten sie zur Finanzierung des Vorhabens die Gründung der Aktiengesellschaft mit Kapitalbeschaffung und Aktienzeichnung durch und gaben das Vorprojekt bei der Firma Bell Maschinenfabrik AG in Auftrag. Diese seriösen und ausserordentlich umfangreichen Vorarbeiten waren entscheidend für den Erfolg.

Der Anfang gestaltete sich harzig. Trotz der in der ersten Informationssitzung am 30. Januar 1959 dargelegten Vorteile für die Bevölkerung des Urserntals war die Skepsis stark zu spüren.³⁰ Die Bedenken waren auch darauf zurückzuführen, dass Änderungen und Neues in kleinräumigen Gebieten wie dem Urserntal schnell Widerstand erzeugen konnten. Trotz dieser Vorbehalte haben die vier Gründer der späteren LAG ihr Vorhaben zielstrebig angepackt und verwirklicht. Die Vorteile – mehr Touristen und dadurch mehr Übernachtungen in Hotels und Gäste in den Restaurants – sollten die Einheimischen überzeugen. Die Geschäfte wie Sporthäuser und Kleiderläden sollten auch profitieren.

²⁵ DANIOTH, HANS: Protokoll der konstituierenden Versammlung, 17.1.1959. Firmenarchiv LAG.

²⁶ DANIOTH, HANS: Protokoll der Aktionskomitesitzung, 30.1.1959. Firmenarchiv LAG.

²⁷ DANIOTH, HANS: Gründungsversammlungsprotokoll, 30.1.1960. Firmenarchiv LAG.

²⁸ DANIOTH, HANS: Konzessionsgesuch der LAG an den Korporationsrat Ursern, 25. Februar 1959. Firmenarchiv LAG.

²⁹ DANIOTH, HANS: Konzessionsgesuch der LAG an das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement, 6. Februar 1959. Firmenarchiv LAG.

³⁰ DANIOTH, HANS: Protokoll der Aktionskomitesitzung, 30.1.1959. Firmenarchiv LAG.

Erster Verwaltungsrat

Bis zur Gründungsversammlung der LAG am 30. Januar 1960 führte das Aktionskomitee 17 Sitzungen durch, um die Gründung der LAG vorzubereiten.³¹ Die Gründungsversammlung bedeutete das Ende des Aktionskomitees und den Anfang des Unternehmens LAG. Der erste Verwaltungsrat wurde bei der Gründungsversammlung am 30. Januar 1960 bestellt und durch eine Abstimmung unter den Aktionären bestätigt.³² Ein Anrecht auf einen Sitz im ersten Verwaltungsrat der LAG hatten Gründer, Vertreter des Urserntals, der Korporation Ursern und der Gemeinde Andermatt, die bauführende Bell Maschinenfabrik AG sowie die drei grössten Aktionäre der LAG. Meist schickten Firmen und Grossaktionäre aus Mangel an Zeit eine Vertrauensperson in den Verwaltungsrat, die sie vertrat. Als erster Präsident wurde Ernst Christen gewählt. Der Mitgründer der Säntisbahn und Grossaktionär der LAG, Joachim Meyer, wurde zum Vizepräsidenten gekürt in Anerkennung seiner Dienste. Er war an jeder Versammlung der LAG anwesend, während er Mitglied des Aktionskomitees und des Verwaltungsrates war. Die folgende Tabelle zeigt die Zusammensetzung des ersten Verwaltungsrates.³³

Erster Verwaltungsrat der LAG 1960

Name	Funktion im VR	Beruf und Tätigkeit
Ernst Christen	Präsident	Coiffeur, Präsident des Verkehrsvereins Andermatt
Joachim Meyer	Vizepräsident	Verwaltungsratsmitglied der Säntisbahn, Herisau
Ernst Näf	Mitglied	Verwaltungsrat der Dätwyler AG, Altdorf
Paul Vonderwahl	Mitglied	Vizedirektor der Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon
Ernst Wacher	Mitglied	Direktor der Bell Maschinenfabrik AG, Kriens
Adolf Müller	Mitglied	Bankverwalter Urner Kantonalbank, Andermatt, Berater in Finanzfragen
Pius Regli	Mitglied	Gemeindepräsident und Landrat von Andermatt
Franz Meyer	Mitglied	Korporationsvertreter als Talammann des Urserntals
Hans Danioth	Sekretär und Geschäftsführer (CEO)	Anwalt und Notar, Altdorf

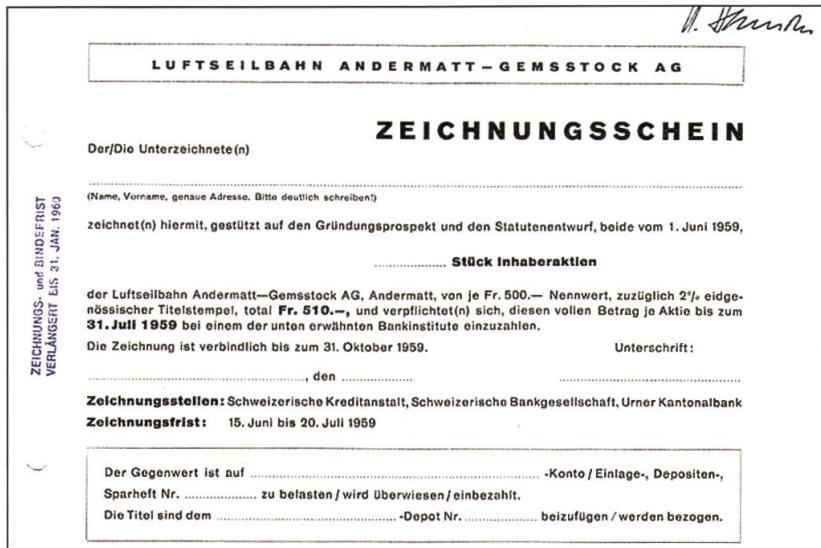
³¹ DANIOTH, HANS: Einladung der Mitglieder des Aktionskomitees der LAG zur letzten Aktionskomiteesitzung, 21.10.1960. Firmenarchiv LAG.

³² DANIOTH, HANS: Gründungsversammlungsprotokoll, 30.1.1960. Firmenarchiv LAG.

³³ DANIOTH, HANS: Gründungsversammlungsprotokoll, 30.1.1960. Firmenarchiv LAG.

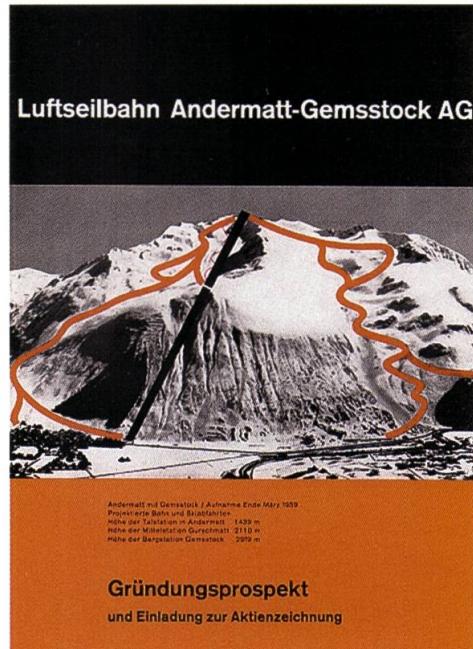
Kapitalbeschaffung

Geldgeber und Aktionäre



oben: Zeichnungsschein
der LAG, 1. Juni 1959.
Firmenarchiv LAG.

rechts: Aktionskomitee
der LAG: Gründungsprospekt
der LAG, 1.6.1959. S.1. Firmen-
archiv der LAG.



Die mit dem Bau der Seilbahn betraute Bell Maschinenfabrik AG hatte erste Kostenberechnungen angestellt und kam auf eine Summe von 3 Millionen Franken.³⁴ Für die Gründung waren Darlehen sowie Aktienkapital nötig, um die Kosten vollständig zu decken. Die Banken verlangten ein damals immens hohes Eigenkapital von 2 Millionen Franken.³⁵ Normalerweise wurde bei der Finanzierung einer Luftseilbahn von den Banken ein Verhältnis zwischen dem Aktienkapital und den Darlehen von 50:50 verlangt.³⁶ In diesem Fall bestanden die Banken aber auf die Verteilung der Finanzierung von zwei Dritteln durch Aktienkapital und einem Drittel durch Darlehen.³⁷ Somit stellte die Bank dem Aktionskomitee 1 Million Franken als Darlehen in Aussicht, und 2 Millionen Franken mussten durch Aktienverkäufe selbst aufgebracht werden, was enorm hoch war.³⁸ Damit war das Aktienkapital der LAG das zweithöchste im Handelsregister des Kantons Uri. Mehr Aktienkapital wies damals lediglich die Dätwyler AG vor.

³⁴ Aktionskomitee der LAG: Gründungsprospekt, 1.6.1959. Firmenarchiv LAG.

³⁵ Aktionskomitee der LAG: Gründungsprospekt, 1.6.1959. Firmenarchiv LAG.

³⁶ Notiz für die Besprechung von Herrn Landammann Ludwig Danioth mit Herrn Nell vom Eidg. Amt für Verkehr, 10.3.1959. Firmenarchiv LAG.

³⁷ Brief des Aktionskomitees der LAG an die Bell Maschinenfabrik AG Kriens, 3.4.1959. Firmenarchiv LAG.

³⁸ DANIOTH, HANS: Protokoll der Aktionskomiteesitzung, 12.1.1960. Firmenarchiv LAG.

Der Gründungsprospekt mit der Einladung, eine von 4000 Inhaberaktien zu erwerben, gab das Aktionskomitee am 1. Juni 1959 heraus.³⁹ Die Aktien wurden zum Nominalwert von 500 Franken pro Aktie ausgegeben.⁴⁰ Die Aktienzeichnungen und Zahlungen konnten bei allen Niederlassungen der Urner Kantonalbank, der Schweizerischen Kreditanstalt und der Schweizerischen Bankgesellschaft speziell frei getätigten werden.⁴¹ Die Hypothekar- und andere Darlehen im Wert von 1 Million Franken⁴² wurden bei der Schweizer Reisekasse, der Schweizerischen Kreditanstalt (heute Credit Suisse) und der Urner Kantonalbank aufgenommen.⁴³ Die Gründer mussten sogar persönlich eine Solidarbürgschaft eingehen. Das heißt, wenn das Vorhaben der Gründung der LAG gescheitert oder die Rückzahlung der Zinsen durch die Firma unmöglich gewesen wäre, hätten die Gründer die Zinsen von über 150'000 Franken mit ihrem privaten Einkommen und Vermögen beglichen müssen. Die drei Banken zeichneten selber überraschend wenig Aktien, obwohl sie wegen der Zinsen des Darlehens stark vom Bau der LAG profitierten.

Das Aktionskomitee entschloss sich zur Sukzessivgründung⁴⁴ der Aktiengesellschaft. Dies bedeutete, dass nach dem Start der Zeichnungsphase am 1. Juni 1959 bis zum festgelegten Datum, dem 19. Oktober 1959, der Betrag von 2 Millionen Franken durch Aktienverkäufe erreicht werden sollte.⁴⁵ Die 4000 Aktien à 500 Franken wurden öffentlich bei der Urner Kantonalbank, Schweizerischen Kreditanstalt und Schweizerischen Bankgesellschaft aufgelegt.⁴⁶ Um den Betrag überhaupt zu erreichen, sind Grossaktionäre für jedes Unternehmen wichtig. Obwohl die Bevölkerung den Grossteil der Aktienverkäufe mit ca. 80% tätigte, waren die Grossaktionäre entscheidend. Nebst dem Geld hatten sie auch eine Werbefunktion. Durch ihre Kontakte konnten weitere Aktionäre angezogen werden. Die LAG konnte dabei auf die Unterstützung von drei Grossaktionären zählen. Dieter Bührle, der Direktor der Maschinenfabrik Oerlikon, welche sich am Bau der Luftseilbahn beteiligte und diverse Aktien zeichnete, stellte aus seinem Privatvermögen ebenfalls eine grosszügige Summe bereit. Zurückzuführen war dieses Interesse wohl auf seine lange Dienstzeit als Oberst im Gotthardgebiet. Aus diesem Grund kannte er den Gemb-

³⁹ Aktionskomitee der LAG: Gründungsprospekt, 1.6.1959. Firmenarchiv LAG.

⁴⁰ DANIOTH, HANS: Gründungsversammlungsprotokoll, 30.1.1960. Firmenarchiv LAG.

⁴¹ Aktionskomitee der LAG: Gründungsprospekt, 1.6.1959. Firmenarchiv LAG.

⁴² Aktionskomitee der LAG: Gründungsprospekt, 1.6.1959. Firmenarchiv LAG.

⁴³ DANIOTH, HANS: Protokoll der Aktionskomiteesitzung, 7.1.1960. Firmenarchiv LAG.

⁴⁴ Bei der Sukzessivgründung fordern die Gründer öffentlich Dritte auf, sich durch Aktienzeichnung an der zu gründenden AG zu beteiligen. Vgl. GUHL, THEO (et al.): Das Schweizerische Obligationenrecht. Zürich 1980.

⁴⁵ Aktionskomitee der LAG: Gründungsprospekt, 1.6.1959. Firmenarchiv LAG.

⁴⁶ Aktionskomitee der LAG: Gründungsprospekt, 1.6.1959. Firmenarchiv LAG.

stock und seine Qualitäten als Skiberg. «Seine Begeisterung an diesem Projekt ist von Anfang an zu spüren gewesen», sagte Dieter Bührle über den Gründer Hans Danioth.⁴⁷

Der Apotheker Joachim Meyer war bekannt als Vizepräsident der Säntisbahn, welche schon im Jahre 1935⁴⁸ eröffnet wurde. Vermittelt wurde er durch Godi Moser-Russi, der ihn beruflich bereits kannte. Godi Moser, der mit einer Andermutterin verheiratet war und deshalb oft am Gemsstock Ski fuhr, zeigte als erster die Vorzüge des Bergs auf. Von ihm stammt der Ausspruch: «Es goldigs Schneeli het's am Gemsstock». Joachim Meyer war begeistert von der Idee der LAG und stellte ihr grosse Geldsummen in Form von Aktienkäufen bereit. Er zog durch seine internationalen Beziehungen auch ausländische Aktienkäufer an.⁴⁹

Die dritten Grossaktionäre, die Gebrüder Peter und Max Dätwyler, kamen aus dem Kanton Uri. Später sagte Peter Dätwyler schmunzelnd zu Hans Danioth, dass die Gebrüder Dätwyler eigentlich nicht an das Gelingen des Vorhabens geglaubt hätten, das Aktienkapital aber vor allem wegen dem Enthusiasmus, der Leidenschaft und der Überzeugung der Gründer zeichneten. Nach der Gründung schickten die Gebrüder Dätwyler Ernst Naf als ihre Vertretung in den Verwaltungsrat der LAG. Peter Dätwyler gestand dann Hans Danioth Jahre später, er bereue es heute noch, nicht persönlich im Verwaltungsrat mitgewirkt zu haben.

Probleme bei Kapitalbeschaffung und Werbung

Schon früh war ersichtlich, dass bis zum Ende der Zeichnungsphase am 31. Oktober 1959 das Ziel von 2 Millionen Franken Aktienkapital nicht zu erreichen war.⁵⁰ Verantwortlich dafür war die Ferienzeit während der Zeichnungsphase.⁵¹ Des Weiteren verunmöglichte die zu kurze Emissionsdauer⁵² das angestrebte Ziel.⁵³ Zu Beginn der Zeichnungsphase musste sich das Aktionskomitee nach Kritiken in Zeitungen (u.a. im Urner Wochenblatt) rechtfertigen und zum wiederholten Mal die Vorteile der Erstellung der Seilbahn aufzeigen.⁵⁴

⁴⁷ Interview des Autors mit Hans Danioth vom 20.3.2016.

⁴⁸ Säntis-Schwebebahn AG (s.d.). «Über Säntis». URL: <https://saentisbahn.ch/uebersaentis/> [Stand: 17.9.2016].

⁴⁹ DANIOTH, HANS: Protokoll der Aktionskomiteesitzung, 19.9.1959. Firmenarchiv LAG.

⁵⁰ DANIOTH, HANS: Protokoll der Aktionskomiteesitzung, 19.9.1959. Firmenarchiv LAG.

⁵¹ DANIOTH, HANS: Protokoll der Aktionskomiteesitzung, 19.9.1959. Firmenarchiv LAG.

⁵² Die Emissionsdauer ist die Zeitspanne, während der Aktien öffentlich aufgelegt sind und gekauft werden können. Vgl.: Interview des Autors mit Patrizia Danioth-Halter vom 15.6.2016.

⁵³ DANIOTH, HANS: Protokoll der Aktionskomiteesitzung, 19.9.1959. Firmenarchiv LAG.

⁵⁴ Brief und Artikel von Hans Danioth an die Redaktion Urner Wochenblatt, 25.5.1959. Firmenarchiv LAG.

Als die Gründer bemerkten, dass die Frist für die Zeichnung der Aktien nicht mehr reichte, verlängerten sie diese bis zum 31. Januar 1960.⁵⁵ Bis zum Ende der ersten Zeichnungsphase am 31. Oktober 1959 waren Aktienzeichnungen im Wert von 1.4 Millionen Franken eingegangen.⁵⁶ Mit Annoncen, sogar in ausländischen Zeitungen wie dem «Corriere della Sera» und der «Frankfurter Allgemeinen Zeitung», wurde versucht, neue Geldgeber anzulocken.⁵⁷ Die Inserierungskosten beliefen sich auf 7000 Franken. Joachim Meyer spielte dank seinen ausgezeichneten Beziehungen nach Deutschland eine tragende Rolle.⁵⁸ Dank seinem Engagement konnten weitere Aktionäre hinzugewonnen werden. Des Weiteren wurde Werbung in Form von Faltprospektan⁵⁹ an 4600 Adressen in Uri, Schwyz, Luzern, Aargau, Zürich, Winterthur und Olten verschickt.⁶⁰ Diese Werbebemühungen halfen, dass schlussendlich ein Glanzresultat erzielt werden konnte. Das Ziel von 2 Millionen Franken Aktienkapital wurde sogar um 100'000 Franken übertroffen.⁶¹

Die Fristverlängerung war zu Beginn keine gute Idee, da verschiedene Geldgeber wie die Urner Kantonalbank, die Schweizerische Kreditanstalt sowie die Schweizerische Bankgesellschaft insgesamt 139 Aktienrückzüge tätigten, ein Verlust von 69'500 Franken.⁶² Doch wurden neue Aktionäre angezogen sowie schon bestehende Aktionäre davon überzeugt, ihre Zeichnungen zu erhöhen. Schliesslich stand dem Aktionskomitee überraschenderweise mehr

Gotthard-Luftseilbahn Andermatt-Gemsstock

1444 m – 3000 m / 4724 ft – 9750 ft

Weg vom Rummel! Entspannen Sie sich in der Ruhe der Bergwelt auf Gurschenalp-Gemsstock

Das müssen Sie selbst erleben: die lautlose Fahrt über Gletscher, die wundervolle Aussicht auf hunderte von Gipfeln. Dieses Erlebnis allein bringt das Gefühl der Befreiung und Beglückung

Loin du bruit! Relaxez-vous dans la tranquillité de la montagne, au Gurschenalp-Gemsstock

Ceci, vous devez le vivre vous-même: la montée silencieuse au dessus des glaciers, la vue magnifique sur des centaines de sommets. Cet événement unique, vous laissara un souvenir inoubliable

Via dai fastidiosi rumori! Ritroverete sul Gurschenalp-Gemsstock nel silenzio poetico alpino la vera pace e serenità

Il silenzioso viaggio sopra i ghiacciai, un magnifico panorama, centinaia di cime circostanti vi daranno un complesso che porterà a sentirvi in un'atmosfera di felice libertà. Salite lassù, è indimenticabile!

Far from the madding crowd . . .

To relax in the peace of the Gurschenalp and Gemsstock mountains — this is something that you must experience for yourself. The silent gliding over the glacier, the wonderful view of a hundred peaks — only this can give you that unforgettable feeling of freedom and happiness, which can seldom be found in this world



Firmenarchiv LAG:
Werbekarte der Gott-hard-Luftseilbahn
Andermatt-Gemsstock,
(s.d.). Privatarchiv
Hans Danioth.

⁵⁵ DANIOTH, HANS: Brief des Aktionskomitees der LAG an die Aktienzeichner, 20.10.1959. Firmenarchiv LAG.

⁵⁶ DANIOTH, HANS: Brief des Aktionskomitees der LAG an die Aktienzeichner, 20.10.1959. Firmenarchiv LAG.

⁵⁷ DANIOTH, HANS: Protokoll der Aktionskomiteesitzung, 3.12.1959. Firmenarchiv LAG.

⁵⁸ DANIOTH, HANS: Protokoll der Aktionskomiteesitzung, 19.10.1959. Firmenarchiv LAG.

⁵⁹ DANIOTH, HANS: Protokoll der Aktionskomiteesitzung, 21.11.1959. Firmenarchiv LAG.

⁶⁰ DANIOTH, HANS: Protokoll der Aktionskomiteesitzung, 10.12.1959. Firmenarchiv LAG.

⁶¹ DANIOTH, HANS: Gründungsversammlungsprotokoll, 30.1.1960. Firmenarchiv LAG.

⁶² DANIOTH, HANS: Protokoll der Aktionskomiteesitzung, 16.11.1959. Firmenarchiv LAG.

Geld zur Verfügung. Der Überschuss blieb die Absicherung für schlechte Zeiten. Dank den drei Grossaktionären Dieter Bührle, Joachim Meyer und den Gebrüdern Dätwyler sowie den vielen Kleinaktionären aus der lokalen Bevölkerung konnte diese Überzeichnung der Aktien erzielt werden. Es war ein perfektes Zusammenspiel zwischen den drei Grossaktionären und den unzähligen Kleinaktionären. Die Kleinaktionäre sahen, dass auch Grossaktionäre an das Projekt Gemsstockbahn glaubten. Im Gegenzug wurden die Grossaktionäre in ihrem Entscheid, das Projekt finanziell zu unterstützen, bekräftigt, da sie sahen, wie viele Privatpersonen sich mit kleinen Aktienkäufen engagierten. Durch diese Konstellation konnten zusätzliche Aktionäre gewonnen werden. Allerdings beteiligte sich das einheimische Gewerbe nur mässig an der Aktienzeichnung. Entscheidend war die Unterstützung des Projekts durch die Behörden. Die Korporation Ursern verlieh an der Talgemeinde vom 10. Mai 1959 die erforderlichen Rechte und auch eine Zinsgarantie⁶³ von 10'000 Franken.⁶⁴ Die Gemeinde Andermatt hatte an der Volksabstimmung vom 14. Juni 1959 ebenfalls eine Zinsgarantie von 7000 Franken erteilt.⁶⁵ Zusätzlich übernahm der Verkehrsverein Andermatt eine Zinsgarantie von 5000 Franken.⁶⁶

Gründungsversammlung

An der Gründungsversammlung vom 30. Januar 1960⁶⁷ im Hotel Schlüssel in Andermatt konnte der Tagespräsident Ernst Christen das grossartige Resultat der Aktienzeichnungen verkünden, nämlich 2.1 Millionen Franken. Das Aktionskomitee war damit weder von Beiträgen der öffentlichen Hand noch von Subventionen abhängig.⁶⁸ Des Weiteren wurde über die Arbeiten des Aktionskomitees Bericht erstattet, wie die Projektierung, die Finanzierung und das Konzessionsverfahren beim Bund. Die Bell AG, welche für den Bau der Seilbahn zuständig war, stellte ihr Projekt sowie den Finanzierungsplan den anwesenden Aktionären vor. Zum ersten Mal wurden auch die von Hans Danioth ausgearbeiteten Statuten vorgetragen und geneh-

⁶³ Jährlicher Zins für die Bank von 1% der Hypothek.

⁶⁴ DANIOTH, HANS: Brief des Aktionskomitees der LAG an den Korporationsrat Ursern, 13.12.1959. Firmenarchiv LAG.

⁶⁵ Protokoll der Gemeinderatssitzung, 27.1.1960. Gemeindearchiv Andermatt.

⁶⁶ DANIOTH, HANS: Brief des Aktionskomitees der LAG an den Verkehrsverein Andermatt, 13.12.1959. Firmenarchiv LAG.

⁶⁷ Alle Ausführungen zur Gründungsversammlung basieren auf: DANIOTH, HANS: Gründungsversammlungsprotokoll, 30.1.1960. Firmenarchiv LAG.

⁶⁸ RUSSI, ALFRED: 50 Jahre Gemsstock. 2013, S. 7. Firmenarchiv LAG.

migt. Das Aktienkapital von 2.1 Millionen Franken war auf über 600 Aktionäre verteilt.⁶⁹ Der Verwaltungsrat sollte aus fünf bis neun Mitgliedern bestehen. Die Anwesenden sprachen sich für neun Mitglieder aus, wobei fünf Auswärtige und vier Einheimische vorgeschlagen wurden. Neben den Gründern sowie den Vertretern der Korporation Ursern und der Gemeinde Andermatt sollten auch Firmen und Privatpersonen Einsitz nehmen, welche in finanzieller Hinsicht massgeblich am Erfolg der Gründung beteiligt waren. Doch nicht alle Interessierten konnten Mitglied des Verwaltungsrates werden. Alle Kandidaten wurden im Voraus auf ihre familiäre und finanzielle Situation überprüft. Aus diesem Grund mussten einige schon vor der Versammlung als Kandidaten ausgeschlossen werden. Als Präsident wurde der Gründer Ernst Christen bestätigt. Des Weiteren wurde Hans Danioth als Sekretär und Aktuar gewählt.⁷⁰ Drei Revisoren hatten als Kontrollstelle zu fungieren.⁷¹ Gewählt wurden der Direktor der Schweizer Reisekasse Bern, Werner Riesen, der Direktor der UKB, August Püntener, und der Gemeindepräsident von Andermatt, Heinrich Zurgilgen. Zum Schluss wurde festgelegt, dass die Jahresrechnung beginnend mit der Betriebsaufnahme am 31. Dezember des Jahres abgeschlossen werde.

Nachfinanzierung

Schon während der Detailprojektierung der Seilbahn prognostizierte die Bell AG, dass der Kostenvoranschlag von 3 Millionen Franken zu niedrig berechnet sei und deutlich übertroffen werde. Eine weitere Kostenberechnung der Bell AG ergab, dass weitere 1 Millionen Franken nötig waren, um den Bau der Seilbahn finanzieren zu können.⁷² In einem früheren Kostenvoranschlag stand, dass die Bell Maschinenfabrik AG sämtliche Mehrkosten übernehme.⁷³ Angesichts der beträchtlichen Mehrkostensumme musste die LAG trotzdem eine weitere Aktienzeichnung eröffnen.

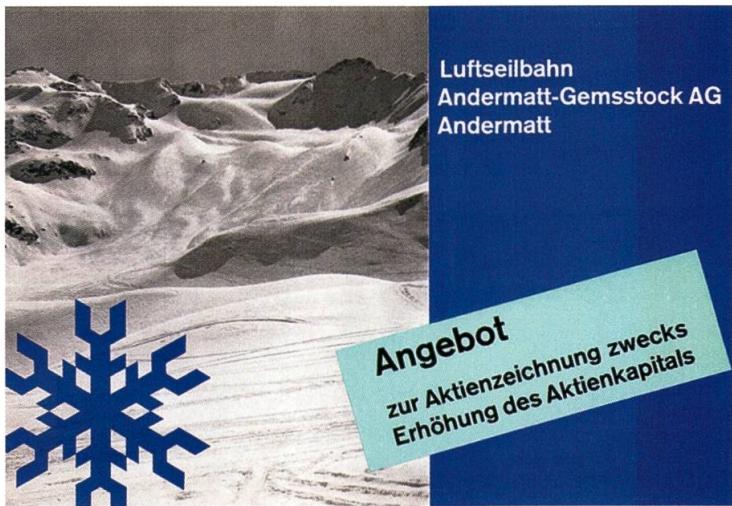
⁶⁹ Verwaltungsrat der LAG: Prospekt zum Angebot zur Aktienzeichnung zwecks Erhöhung des Aktienkapitals, 25.4.1961. Firmenarchiv LAG.

⁷⁰ Vgl. Tabelle Erster Verwaltungsrat 1960 in Kapitel 5.3.

⁷¹ DANIOTH, HANS: Liste zu Vorschlägen für den Verwaltungsrat und die Kontrollstelle der LAG, 30.1.1960. Firmenarchiv LAG.

⁷² Aktionskomitee der LAG: Textentwurf des Gründungsprospekt und Einladung zur Zeichnung, s.d. Firmenarchiv LAG.

⁷³ Abschrift der Auftragsbestätigung der Bell Maschinenfabrik AG, 14.8.1961. Firmenarchiv LAG.



Verwaltungsrat der LAG: Prospekt zum Angebot zur Aktienzeichnung zwecks Erhöhung des Aktienkapitals, 25.4.1961. S.1. Firmenarchiv LAG.

Aus diesem Grund und weil durch Werner Schuler die Detailprojektierung der 2. Sektion präziser erfolgte, wurde die Bell Maschinenfabrik AG für den Bau der 2. Sektion nicht mehr beauftragt. Es wurde ein weiterer Zeichnungsprospekt gestaltet und in Zeitungen publiziert.⁷⁴ Da bei der ersten Aktienzeichnung ein Überschuss von 100'000 Franken erzielt wurde, fehlten nur noch 900'000 Franken. Die Zeichnungsphase vom 12. Mai bis 5. Juni 1961 verlief aber wie erwartet

harzig, da dies schon die dritte Nachfrage nach finanzieller Unterstützung war. 200'000 Franken wurden bei der Urner Kantonalbank, der Schweizerischen Bankgesellschaft und der Schweizer Reisekasse als Hypotheken aufgenommen. 700'000 Franken mussten noch einmal durch Aktienverkäufe eingenommen werden. Der Verwaltungsrat bat die bisherigen und neuen Aktionäre um grosse Aktienkäufe, um den später geplanten Skilift Gurschenalp mithilfe einer allfälligen Überzeichnung ebenfalls finanzieren zu können. Dieser Skilift sollte 800 Meter lang werden, 200 Meter Höhendifferenz zurücklegen und kostete laut Vorprojekt 150'000 Franken. Die Aktionäre begannen langsam am Erfolg des Unternehmens zu zweifeln, und einzelne stornierten ihre Aktienkäufe. Schlussendlich konnte das Ziel eines Gesamtbudgets von 4 Millionen Franken doch noch erreicht werden. Anfangs mussten die Gründer alle Nebenkosten selbst aus ihren eigenen privaten Mitteln zahlen. Doch dank den guten Resultaten beim ersten Aktienverkauf konnten die Nebenkosten von der neu gegründeten Firma übernommen werden. Doch die jahrelange Arbeit der Gründer auch nach der Eröffnung der LAG blieb immer freiwillig und wurde nicht entlohnt. Auch die Mitglieder des Verwaltungsrates bekamen keine Entschädigung.

Technische Probleme und ihre Bewältigung

Der erste Projektvorschlag der Firma Bell AG stammt vom 23. Juli 1958.⁷⁵ Das Vorprojekt mit dem Kostenvoranschlag vom 19. No-

⁷⁴ Alle Informationen zur Nachfinanzierung stammen aus: Verwaltungsrat der LAG: Prospekt zum Angebot zur Aktienzeichnung zwecks Erhöhung des Aktienkapitals, 25.4.1961. Firmenarchiv LAG.

⁷⁵ Bell Maschinenfabrik Kriens AG: Technischer Bericht zur Personenluftseilbahn Andermatt-Gemsstock, 23.7.1958. Firmenarchiv LAG.

vember 1960⁷⁶ der Bell AG sah vor, mit einer Kabinenbahn vom Westausgang des Dorfes Andermatt den Gurschenwald stützenfrei zu überwinden.⁷⁷ In der Mitte der Gurschenalp sollte der Vorgipfel des Gemsstocks bestmöglich mit einer bis zwei Stützen über die grosse Moräne des Gurschengletschers erreicht werden. Es fehlten zu Beginn allerdings zuverlässige Anhaltspunkte über die geologischen Verhältnisse. Mit dem Gründungsbeschluss der Luftseilbahn Andermatt AG am 30. Januar 1960 wurde dem Verwaltungsrat gleichzeitig der Auftrag erteilt, das definitive Bauprojekt ausarbeiten zu lassen und dieses mitsamt dem Konzessionsgesuch beim zuständigen Eidg. Amt für Verkehr in Bern einzureichen. Der für die Realisierungsphase beigezogene Oberbauleiter Werner Schuler führte die erforderlichen Abklärungen über die geologischen Verhältnisse durch. Er konnte dies wegen der grossen Schneedecke erst im August 1960 vertieft vornehmen. Es zeigte sich, dass die vorgesehene Zwischenstütze nicht infrage kommen konnte. Einerseits wegen des vorhandenen Totteises⁷⁸, und anderseits, weil die dortige Moräne sich noch in langsam kriechender Bewegung befand. Das ganze Planungsverfahren musste gestoppt und eine neue Variante für die Stütze der 2. Sektion gesucht werden.

Aufgrund des Vorschlags von Werner Schuler wurde die Linienführung aus dem Gletscherbereich herausgenommen. Dies bedingte



Trasseewahl der 2. Sektion: My Switzerland (s.d.): «Gemsstock».
URL: [http://www.my-switzerland.com/
de-ch/gemsstock-luftseilbahn-ins-gotthardgebiet.html](http://www.my-switzerland.com/de-ch/gemsstock-luftseilbahn-ins-gotthardgebiet.html)
[Stand: 25.8.2016].

⁷⁶ DANIOTH, HANS: Protokollarische Zusammenfassung der Aussprache betreffs Auftrag Bell Maschinenfabrik AG, 21.8.1961. Firmenarchiv LAG.

⁷⁷ Die folgenden Ausführungen beruhen auf dem Bericht der Bauleitung: SCHULER, WERNER: Bericht der Bauleitung – Trasseewahl, 3.6.1963. Firmenarchiv LAG.

⁷⁸ Als Toteis bezeichnet man den Teil des Gletschers, welcher von seinem Nährgebiet abgetrennt wurde. Meistens ist dies die Gletscherzungue, welche dann unaufhaltsam beginnt wegzuschmelzen.

eine Verschiebung des ganzen Trassees der 2. Sektion an die Ostflanke des Gurschen- und Gemsstockgrats. So konnte die Zwischenstütze in den Gurschengrat einbetoniert und zusätzlich mittels Querverstrebungen abgesichert werden. Die Höhe des Mastes betrug 33 Meter. Weiter musste eine zusätzliche Stütze am Vorgipfel des Gemsstocks angebracht werden. Diese Stütze war jedoch mit 15 Metern Höhe nur noch halb so hoch wie der Masten am Gurschengrat. Dadurch verschoben die Planer den Standort der Bergstation etwa um 200 m hinauf direkt auf den Gipfel. Um das Stationsgebäude der Bergstation erstellen zu können, trug man rund 2500 m³ Felsmaterial ab. Trotz Widerstands des Heimatschutzes wurde der eigentliche Gipfel des Gemsstocks weggesprengt, um Platz für die Bergstation und den Antrieb der Seilbahn zu schaffen.

links:

Bergstation 2013: *Bergstimme* (21.11.2013): «Der Gipfel am Gemsstock wird eröffnet». URL: <http://bergstimme.ch/2013/11/der-gipfel-am-gemsstock-wird-eroeffnet/> [Stand: 25.8.2016].



rechts: Geschäftsbericht des Verwaltungsrates der LAG 1979, S. 1, Privatarchiv Hans Danioth.

Der Gedanke an einen Abbruch des Projekts wurde nach reiflicher Abwägung der Vor- und Nachteile verworfen. Dies vor allem mit der Überlegung, dass mit der Trasseverschiebung eine klare Optimierung und damit letztlich ein Erfolg garantiert werden konnte. Die Firma Bell AG durfte nur die 1. Sektion der Bahn planen, da das Aktionskomitee sich nach dem Bericht von Oberbauleiter Werner Schuler dazu entschloss, das Projekt des Baus der 2. Sektion an Werner Schuler selbst zu übertragen. Zuvor war Werner Schuler noch als Ingenieur und Berater des Aktionskomitees tätig.⁷⁹ Die entstandenen Mehrkosten beliefen sich auf rund 1 Million Franken. Nebst den eigentlichen Mehraufwendungen für Gebäudeleichten und Stützen fielen Zusatzkosten für Arbeitsstunden und den Einsatz einer Hilfsbahn ins Gewicht. Die Seilzugsarbeiten stellten höchste Anforderungen an spezialisierte Bauarbeiter bei Temperaturen bis in den Bereich von minus 30 Grad Celsius. Diese im Ausmass unvorhersehbaren Mehrkosten drohten zu einem Kollaps des Unternehmens zu führen. Schliesslich konnten die Arbeiten nicht mehr im gleichen Sommer abgeschlossen werden. Die obere Sektion wurde ein Jahr nach der Eröffnung der unteren Sektion zum ersten Mal für Touristen

⁷⁹ Verwaltungsrat der LAG: Prospekt zum Angebot zur Aktienzeichnung zwecks Erhöhung des Aktienkapitals, 25.4.1961. Firmenarchiv LAG.

freigegeben. Die geologischen Schwierigkeiten, welche bewältigt werden mussten, machten die Realisierung der LAG zu einer Herausforderung.

Erlangung von Konzessionen und Bewilligungen

Abstimmung und Landerwerb

Zuerst war die Talstation hinter dem heutigen Meyer Sporthaus zentral im Dorf geplant. Doch schon bald wurde klar, dass dieser Standort ungeeignet war. Einige Naturschützer wollten verhindern, dass die Seilbahn über den Bannwald, welcher seit 1397 unter Schutz steht⁸⁰, gebaut wird. Zum Bau der Talstation hätte auch eine Brücke zur Überquerung der Reuss gebaut werden müssen. Diese Variante wäre zu teuer gewesen. Der wichtigste Punkt aber waren die ungenügenden Parkierungsmöglichkeiten. Somit entschied das Aktionskomitee, die Talstation an den Ausgang des Dorfes Richtung Hospental zu verlegen.⁸¹ Die LAG erwarb die Landfläche von insgesamt 5000 m² im April 1960 für 18 Franken pro m² von ihrem Besitzer Franz Meyer.⁸² Nach dem Gesuch des Aktionskomitees vom 25. Februar 1959 erteilte am 10. Mai 1959 die Talgemeinde Ursen in einer Abstimmung diskussionslos die Rechte für den Bau und Betrieb der LAG und des Skilifts Gurschenalp.⁸³ Die Korporation Ursen bewilligte dabei die Veräußerung von insgesamt 4000 m² ihres Korporationsbodens zur Erstellung der Masten sowie der Mittel- und der Bergstation für symbolische Fr. 2 Franken pro m² und erteilte die Durchleitungsrechte sowie die Bewilligung zum Überfahren des Landes unentgeltlich.⁸⁴

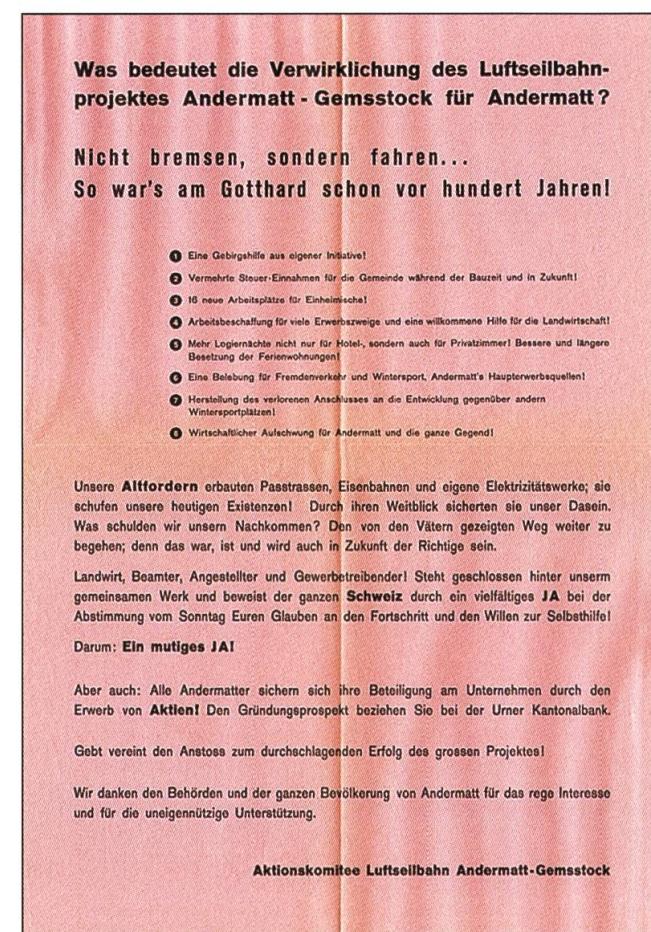
⁸⁰ Schweiz Tourismus (s.d.): «Gemsstock». URL: <http://www.myswitzerland.com/de-ch/bergbahnen/gemsstock-luftseilbahn-ins-gotthardgebiet.html> [Stand: 10.8.2016].

⁸¹ Brief des Aktionskomitees der LAG an Talammann Franz Meyer, 28.11.1959. Firmenarchiv LAG.

⁸² Kaufvertrag zwischen Franz Meyer und dem Verwaltungsrat der LAG, April 1960. Firmenarchiv LAG.

⁸³ DANIOTH, HANS: Brief des Aktionskomitees der LAG an den Korporationsrat Ursen, 13.12.1959. Firmenarchiv LAG.

⁸⁴ DANIOTH, HANS: Protokoll der Aktionskomiteesitzung, 22.5.1959. Firmenarchiv LAG.



Aktionskomitee der LAG: Was bedeutet die Verwirklichung der Luftseilbahn Andermatt-Gemsstock für Andermatt?
Undatiertes Werbeplakat für die Abstimmung an der Talgemeinde Ursen vom 10.5.1959. Firmenarchiv LAG.



Erwerb der Rechte bei Behörden

Am 6. Februar 1959 erreichte das Eidg. Post- und Eisenbahndepartement in Bern das Konzessionsgesuch des Aktionskomitees der LAG.⁸⁵ In diesem erläuterte das Aktionskomitee die geografische Lage, die Bedürfnisfrage, die Vorteile für Einwohner und Institutionen in der Region Ursern und die geplante Erschliessung des Skigebiets mithilfe der Seilbahn.⁸⁶ Ludwig Danioth trug als damaliger einflussreicher

Talstation LAG,
24.11.1963. Privat-
archiv Hans Danioth.

Urner Ständerat einiges zur Erlangung der Konzessionen bei. Durch seinen Einfluss und seine Fürsprache in Bern hatte er dem zuständigen Departement aufgezeigt, dass nicht nur das Aktionskomitee an die Verwirklichung der LAG glaubte, sondern auch er als Urner Ständerat. Telefonisch konnte er die Zusage zur Konzessionerteilung⁸⁷ mitteilen. Nach der offiziellen Konzessionerteilung am 18. Februar 1960 konnte mit dem Bau der Talstation ausgangs Andermatt und der Seilbahn begonnen werden.

Nach der Konzessionerteilung wurde das Projekt mit den verschiedenen Aufträgen, unter anderem dem Bau des Restaurants, öffentlich ausgeschrieben. Für den Bau der Bergbahn, bei welchem das Projekt sowie der Kostenvoranschlag Zuschlagskriterien waren, wurde die Bell Maschinenfabrik AG schon 1958 ausgewählt. Der erste Projektvorschlag stammt vom 23. Juli 1958.⁸⁸ In einem freien Wettbewerb wurde Herzog als Architekt verpflichtet.⁸⁹ Die Bauausführung, wie zum Beispiel die Erstellung des Restaurants Gurschenalp, erhielten die einheimischen Firmen Murer AG und Bonetti AG zugesprochen.⁹⁰

⁸⁵ DANIOTH, HANS: Konzessionsgesuch der LAG an das Eidg. Post- und Eisenbahndepartement, 6.2.1959. Firmenarchiv LAG.

⁸⁶ Siehe Kapitel 2 für genauere Informationen zu erwähnten Punkten im Konzessionsgesuch.

⁸⁷ Brief des Aktionskomitees der LAG an das Eidg. Post- und Eisenbahndepartement, 8.2.1960. Firmenarchiv LAG.

⁸⁸ Bell Maschinenfabrik Kriens AG: Technischer Bericht zur Personenluftseilbahn Andermatt-Gemsstock, 23.7.1958. Firmenarchiv LAG.

⁸⁹ Brief des Verwaltungsrates der LAG an den Verkehrsverein Andermatt, 16.1.1961. Firmenarchiv LAG.

⁹⁰ DANIOTH, HANS: Protokoll der Aktionskomiteesitzung, 15.4.1959. Firmenarchiv LAG.

Am 8. Februar 1962 erhielt der Verwaltungsrat der LAG das Kollaudationsprotokoll nach der gründlichen Untersuchung und Erprobung der Seilbahn durch das Eidg. Amt für Verkehr.⁹¹ In diesem Protokoll wurde auf kleine Mängel, wie eine fehlende Heizung im Warteraum, aufmerksam gemacht.⁹² Vor der Eröffnung der LAG leitete das Eidg. Amt für Verkehr ein Plangenehmigungsverfahren ein, um die Konzession für den Betrieb der 1. Sektion zu erteilen, die Fahrpläne sowie weitere Details wie die technischen Betriebsvorschriften zu kontrollieren und zu genehmigen.⁹³ Die Konzessionen für die technischen Betriebsvorschriften und den Betrieb der 1. Sektion wurden dann unter Vorbehalten am 21. Mai 1962 erteilt. Am 6. Juni 1962 folgten die Ergänzungen und Verbesserungen bei den technischen Betriebsvorschriften.⁹⁴ Die Ergänzungen beschränkten sich meist auf Beispiele wie das Nichtüberschreiten der Maximallast des Materialwagens⁹⁵ von 3100 Kilogramm.⁹⁶ Die Konzessionserteilung für die Fahrpläne verzögerte sich, weil die LAG die Fahrpläne nicht rechtzeitig dem Eidg. Amt für Verkehr zugeschickt hatte. Diese Konzession wurde dann aber ausnahmsweise trotz der fehlenden Fahrpläne erteilt.⁹⁷

7. Feierliche Eröffnung

Nach dem Baubeginn verlief die Erstellung der Bahn und des Restaurants planmäßig. Dadurch konnte die 1. Sektion schon am 10. Februar 1962 in Betrieb genommen und feierlich eingeweiht werden.⁹⁸ Schon einen Tag früher, am 9. Februar 1962, durfte die Bevölkerung des Urserntals gratis mit der Bahn bis zur Mittelstation Gurschenalp fahren.⁹⁹ Des Weiteren wurde auch der Skilift Gurschenalp einge-

⁹¹ Eidg. Amt für Verkehr (8.2.1962): Kollaudationsprotokoll zur LAG. Firmenarchiv LAG.

⁹² Eidg. Amt für Verkehr (8.2.1962): Kollaudationsprotokoll zur LAG. Firmenarchiv LAG.

⁹³ Brief des Eidg. Amtes für Verkehr an das Aktionskomitee der LAG zur Genehmigung zum Betrieb der 1. Sektion der LAG, 21.5.1962. Firmenarchiv LAG.

⁹⁴ Brief des Eidg. Amtes für Verkehr an das Aktionskomitee der LAG zur Ergänzung der Betriebsvorschriften der LAG, 6.6.1962. Firmenarchiv LAG.

⁹⁵ Austausch der Kabine einer Seilbahn gegen einen Materialwagen.

⁹⁶ Brief des Eidg. Amtes für Verkehr an das Aktionskomitee der LAG zur Ergänzung der Betriebsvorschriften der LAG, 6.6.1962. Firmenarchiv LAG.

⁹⁷ Eidg. Amt für Verkehr (8.6.1962): Konzessionserteilung für die Fahrpläne der LAG. Firmenarchiv LAG.

⁹⁸ Aktionärsbrief des Verwaltungsrates der LAG und der Betriebsleitung, 1.2.1962. Firmenarchiv LAG.

⁹⁹ Eidg. Amt für Verkehr (s.d.): Kollaudationsprogramm. Firmenarchiv LAG.

*links: Danoth, Hans:
Seilbahn 1. Sektion,
(s.d.). Privatarchiv
Hans Danoth.*



*rechts: Skilift
Gurschenalp, (s.d.).
Privatarchiv Hans
Danoth.*



*Christen, Ernst:
Restaurant Gurschen-
alp, (s.d.). Privatarchiv
Hans Danoth.*



weiht. Der Verwaltungsrat der LAG bezeichnete die Eröffnung des Skilifts und das damit erschlossene Gelände für alle Schwierigkeitsgrade als eine der grössten Attraktionen der Zentralschweiz. Dutzende auswärtige Gäste, Fachleute und Medienvertreter bewunderten den ersten Teil dieses anspruchsvollen Bauwerks. Wegen der Schwierigkeiten beim Bau der Masten in der zerklüfteten Felswand und der Bergstation auf dem schmalen Vorgipfel des Gemsstockes mussten die Gäste mehr als ein Jahr auf die Eröffnung der oberen Sektion des Gemsstockes warten. Am 8. Juni 1963 war es dann so weit. Die roten Kabinen erreichten das erste Mal die damals drithöchste Bergstation der Schweiz.¹⁰⁰ Die LAG war erst die fünfte Seilbahn der Schweiz.¹⁰¹ Der Meilenstein in der Urner Tourismusgeschichte wurde in Anwesenheit aller Beteiligten mit einem grossen Fest gebührlich gefeiert.

Im März 1966 wurde das neu erstellte Bergrestaurant Gurschenalp in Anwesenheit der Schweizer Presse feierlich eröffnet.¹⁰² Die damals knappen Finanzen bewogen den Verwaltungsrat, die Infrastruktur der LAG wie das Restaurant oder die Plätze für Liegestühle erst zu einem späteren Zeitpunkt auszubauen. Zum Zeitpunkt der Eröffnung des Restaurants, welches von Architekt Thomas Schmid entworfen worden war, waren erst ca. 110

¹⁰⁰ Seilbahnen Schweiz (s.d.): «Zeittafel zur Seilbahngeschichte der Schweiz». URL: <http://www.seilbahnen.org/de/Branche/Fakten-Zahlen/Geschichte/Zeittafel?printview=1> [Stand: 14.9.2016].

¹⁰¹ Seilbahnen Schweiz (s.d.): «Zeittafel zur Seilbahngeschichte der Schweiz». URL: <http://www.seilbahnen.org/de/Branche/Fakten-Zahlen/Geschichte/Zeittafel?printview=1> [Stand: 14.9.2016].

¹⁰² Vgl. Urner Wochenblatt: «Auf dem Dach des Gotthards». 21. Ausgabe 16.3.2016, S.23 (In der Reihe «Vor 50 Jahren» reproduzierter Originalartikel vom März 1966).



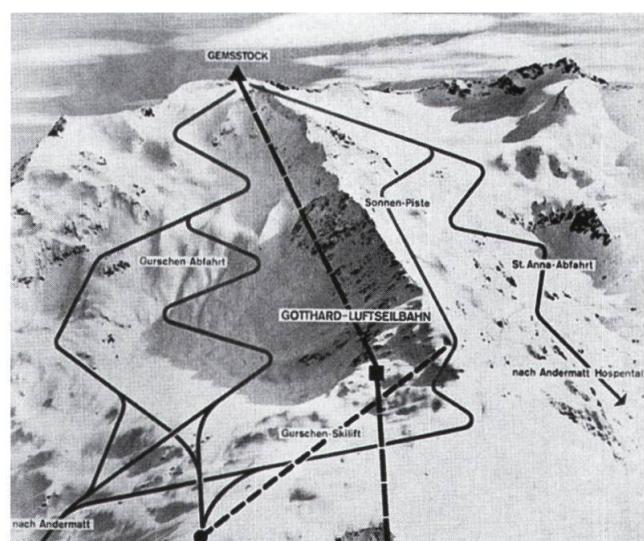
Burkhardt, Willy: Seilbahn 2. Sektion, (s.d.).
Privatarchiv Hans Danoth.

Sitzplätze im Restaurant und 100 Sitzplätze im Lunchraum gebaut und verfügbar. Des Weiteren war auch erst eine begrenzte Anzahl an Plätzen für Liegestühle möglich, da diese nur auf der Terrasse des Restaurants vorgesehen waren.

*Geschäftsbericht des Verwaltungsrates der LAG 1964: Überblick der Pisten am Gemsstock 1964. S.1.
Firmenarchiv LAG.*

8. Erste Betriebsphase

Die Gründer der LAG bauten die Seilbahn, um Touristen vorwiegend im Sommer wegen der atemberaubenden Sicht anzuziehen. Dank dem aufkommenden Skiboom lockten die schwierigen Pisten und guten Schneeverhältnisse immer mehr Skifahrer auf den Gemsstock. Die Rentabilitätsrechnung vom 1. Dezember 1960 prognostizierte, dass Andermatt vor allem im Sommertourismus einen grossen Gewinn machen sollte.¹⁰³ Im Winter waren Einnahmen von 216'000 Franken, im Sommer von 305'000 Franken prognostiziert.¹⁰⁴ Die LAG sah in der



¹⁰³ Verwaltungsrat der LAG: Rentabilitätsrechnung, 1.12.1960. Firmenarchiv LAG.

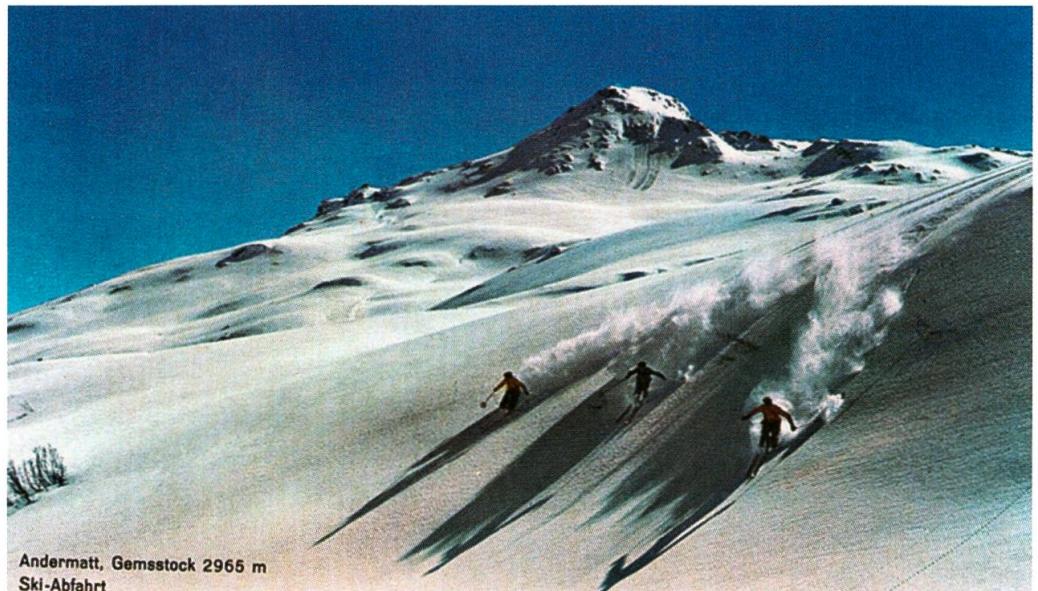
¹⁰⁴ Bell Maschinenfabrik AG Kriens: Mutmassliche Frequenzen, 1.12.1960. Firmenarchiv LAG.

1. Sektion eine jährliche Frequenz von ca. 100'000 und in der 2. Sektion von ca. 120'000 Personen vor.¹⁰⁵ Sie rechnete in den ersten Jahren mit einer Steigerung des Gewinns im Winter von ca. 106'000 Franken und im Sommer von ca. 124'000 Franken.¹⁰⁶ Gemäss dem ursprünglichen Projekt sollten die Einnahmen innert einem Jahr von 521'000 Franken auf 641'000 Franken ansteigen.¹⁰⁷ Daraus ergab sich nach Abzug von 345'000 Franken Ausgaben und 120'000 Franken Zinsrückzahlungen ein Gewinn von 176'600 Franken pro Jahr.¹⁰⁸

In der Saison 1964 mit zwei Sektionen in Betrieb konnten die Einnahmen im Vergleich zum Jahre 1963 verdoppelt werden, von 378'000 Franken auf 672'607 Franken. Doch auch die Kosten durch den Betrieb stiegen wegen der Eröffnung und Inbetriebnahme der 2. Sektion der LAG. Auch hier stiegen die Kosten um das Doppelte, von 275'000 Franken auf 548'000 Franken. Daraus resultierte 1963 ein Reingewinn von 103'000 Franken, 1964 von 124'607 Franken. Die Gewinnerwartungen waren 1960 für die Jahre 1963 und 1964 zu hoch veranschlagt worden.

Bis 1969 konnte die Anzahl der jährlich beförderten Personen kontinuierlich gesteigert werden.¹⁰⁹ Vor allem während des schne-

Scheck, A./Scheck, R.:
Erste Freerider am
Gemsstock, (s.d.).
Privatarchiv Hans
Danioth.



¹⁰⁵ Bell Maschinenfabrik AG Kriens: Mutmassliche Frequenzen, 1.12.1960. Firmenarchiv LAG.

¹⁰⁶ Verwaltungsrat der LAG: Rentabilitätsrechnung, 1.12.1960. Firmenarchiv LAG.

¹⁰⁷ Verwaltungsrat der LAG: Rentabilitätsrechnung, 1.12.1960. Firmenarchiv LAG.

¹⁰⁸ Verwaltungsrat der LAG: Rentabilitätsrechnung, 1.12.1960. Firmenarchiv LAG.

¹⁰⁹ Sämtliche Angaben zu den ersten Betriebsjahren stammen aus: Geschäftsbericht des Verwaltungsrates der LAG 1969. Firmenarchiv LAG.

armen Winters 1963/1964 wurde das Skigebiet Gemsstock bekannt, da es eines der wenigen Skigebiete im gesamten Alpenraum war, welches ausreichend Schnee hatte: Im schneearmen 1964 konnte die LAG im Vergleich zum vorhergehenden Jahr fast dreimal so viele Gäste auf den Gemsstock befördern. Während 1963 die Einnahmen bei 378'000 Franken lagen, stiegen sie im Jahr 1969 auf 978'000 Franken. Der Betriebsüberschuss konnte innerhalb der Zeitspanne von 1963 bis 1969 auf 149'000 Franken erhöht werden. Dieser verbleibende Reingewinn blieb konstant, da Hypotheken zurückbezahlt und weitere Investitionen in die Infrastruktur getätigt werden mussten. Die folgenden Tabellen zeigen die beförderten Personen, ausgeführte Fahrten und die maximalen Tagesleistungen in den Jahren von 1962 bis 1969.¹¹⁰

Beförderte Personen

	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
Sommer	7'336	38'271	66'541	69'655	99'265	106'560	80'568	93'278
Winter	18'349	73'522	215'609	175'513	233'840	265'607	287'106	307'536
Total	25'685	111'793	282'150	245'168	333'465	372'167	367'674	400'814

Ausgeführte Fahrten

	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
Sommer	5'016	7'212	11'228	14'228	13'378	14'560	11'890	12'900
Winter	4'316	5'408	15'534	17'348	20'136	21'342	22'528	23'374
Total	9'332	12'260	26'762	31'576	33'514	35'902	34'418	36'274

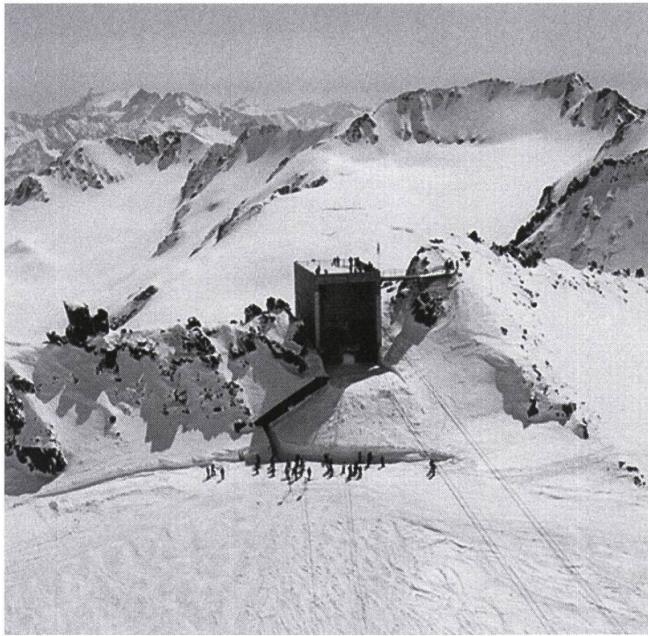
Maximale Tagesleistung

1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
4'039	5'017	5'879	5'517	6'445	6'246	6'369
Am 24.12.	Am 15.3.	Am 4.4.	Am 1.5.	Am 30.4.	Am 31.3.	Am 4.4.

9. Reflexion der Gründungsphase und Ausblick

Es mag Zufall sein, dass die drei jugendlichen Gründer sich zum positiven Entschluss durchrangten. Sie standen alle drei am Anfang ihrer Berufskarriere und waren für idealistische Aufgaben ansprechbar. Allerdings konnten sie zu Beginn das Ausmass des Engagements

¹¹⁰ Geschäftsbericht des Verwaltungsrates der LAG 1969. Firmenarchiv LAG.



oben links: Geschäftsbericht des Verwaltungsrates der LAG 1988: Bergstation 1988. S. 1. Firmenarchiv LAG.



oben rechts: Bergstation mit abgedecktem Gurschengletscher 2005.
Geschäftsbericht des Verwaltungsrates der LAG 2005/2006. S. 1. Firmenarchiv LAG.

nicht absehen. Hans Danoth: «Mein Leben richtete sich neben meinem Job und der Freizeit wesentlich nach der Gründung der LAG.»¹¹¹

Die jungen drei Gipfelstürmer haben mit ihrem unerschütterlichen Enthusiasmus, ihrem enormen Elan und dank der Unterstützung durch den erfahrenen Präsidenten des Verkehrsvereins Andermatt viele Herausforderungen gemeistert. Die finanziellen und technischen Hindernisse waren so gross, dass sie drohten, das Unternehmen zum Scheitern zu bringen. Die vier Gründer gingen auch finanziell ein grosses Risiko ein und setzten sich mit ihrem persönlichen Prestige für den Erfolg des Projekts ein. Das zeigte Wirkung. Trotz spürbarer Skepsis gab es Unterstützung für das Vorhaben bei weiten Teilen der Bevölkerung, einigen grosszügigen Geldgebern und insbesondere auch an der Talgemeinde der Korporation Ursern. In der entscheidenden Abstimmung legte Ernst Christen all seine Erfahrung und sein Ansehen in die Waagschale und überzeugte die Talbürger vom Vorhaben. Die Gründung der LAG darf als eigentliche Pioniertat bezeichnet werden: Sie hat dem Urserntal einen Aufschwung im Tourismus ermöglicht, neue Arbeitsplätze geschaffen und die Erschliessung des Gurschen für die Alpwirtschaft ermöglicht. Die LAG war eine Gebirgshilfe aus eigener, einheimischer Initiative.

¹¹¹ Interview des Autors mit Hans Danoth vom 1.9.2016.

Fakten und Zahlen zur LAG

Technische Daten 1963¹¹²

	1. Sektion	2. Sektion
Talstation	1'438 m.ü.M.	2'212 m.ü.M.
Bergstation	2'212 m.ü.M.	2'958 m.ü.M.
Höhendifferenz	774 m	746 m
Distanz	1843 m	2'200 m
Grösste Steigung	88,5%	71,5%
Fahrzeit	5 Min. 40 Sek.	6 Min.
Antrieb ¹¹³	0 – 7 m/s	0 – 8 m/s
Spitzenleistung	325 PS	400 PS
Dauerleistung	230 PS	245 PS
Fassungsvermögen auf einen Reisecar ausgerichtet	40 Personen pro Kabine 360 Personen pro Stunde	40 Personen pro Kabine 350 Personen pro Stunde

Technische Daten 2016

	1. Sektion ¹¹⁴	2. Sektion ¹¹⁵
Talstation	1'444 m.ü.M.	2'212 m.ü.M.
Bergstation	2'212 m.ü.M.	2'961 m.ü.M.
Höhendifferenz	768 m	749 m
Distanz	2'100 m	2'200 m
Grösste Steigung	88,5%	71,5%
Fahrzeit	5 Min.	5 Min. 40 Sek.
Antrieb ¹¹⁶	0 – 10 m/s	0 – 10 m/s
Fassungsvermögen ¹¹⁷	60 Personen pro Kabine 650 Personen pro Stunde	80 Personen pro Kabine 760 Personen pro Stunde

¹¹² Alle technischen Daten ausser der Höhe der Tal-, Mittel- und Bergstation wurden diesem Bericht entnommen: EHRENSPERGER, E.: Technische Beschreibung der LAG, 19.5.1963. (Firmenarchiv LAG). Die Höhe der Tal-, Mittel- und Bergstation stammen von: Geschäftsbericht des Verwaltungsrates der LAG 1965. Firmenarchiv LAG.

¹¹³ Gleichstrommotor des Ward-Leonard-Antriebes ermöglicht stufenlose Regulierung.

¹¹⁴ GROSS, FELIX (7.12.2015): «Seilbahndatenbank – 60-PB Andermatt-Gurschen (Andermatt)». URL: <http://www.bergbahnen.org/seilbahn/1034/de/daten.php> [Stand: 27.6.2016].

¹¹⁵ GROSS, FELIX (7.12.2015): «Seilbahndatenbank - 80-PB Gurschen-Gemsstock (Andermatt)». URL: <http://www.bergbahnen.org/seilbahn/1035/de/daten.php> [Stand: 27.6.2016].

¹¹⁶ Gleichstrommotor des Ward-Leonard-Antriebes ermöglicht stufenlose Regulierung.

¹¹⁷ Bezuglich der Daten des Fassungsvermögens der 1. und 2. Sektion gibt es Diskrepanzen. Bei KERN, OLIVER/ KRAFFT, PETER (s.d.): «Lifte/Bahnen Gemsstock – Andermatt». URL: <http://www.skiresort.de/skigebiet/gemsstock-andermatt/liftebahnen/> [Stand: 24.9.2016] werden folgende Werte aufgelistet: 1. Sektion 720 Personen/h, 2. Sektion 960 Personen/h.