Zeitschrift: Nidwaldner Kalender
Herausgeber: Nidwaldner Kalender
Band: 159 (2018)

Artikel: Sie drehen am Rad
Autor: Flüeler, Elsbeth
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1030169

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: 13.02.2026

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

Sie drehen am Rad

Was ist die Kunst des Seilbahnbaus? Wir fragen Baldi, Delf und Bärti.

Text ***Elsbeth Flüeler,*** *Bilder* ***Christian Hartmann***

Adolf Niederberger, Baldomer Niederberger und Albert Durrer (von links): 140 Jahre Handwerkerwissen vereint.

«Doch schon wieder», sagt Adolf Niederberger und nimmt einen Schluck Kaffee. Es ist seine wenig erstaunte Antwort auf den Einwurf, dass man im Seilbahnbau erneut auf das Gewicht der Anlage und ihrer Teile achten würde. Denn in Zeiten, in denen die Energie zum kostbaren Gut wird, kann alles, was deren Verbrauch reduziert, ein Erfolgsfaktor sein.

Darum, «doch schon wieder», spielt das Gewicht eine Rolle. Wie damals, als die Firma Niederberger in Dallenwil ihren Luftseilbahnen leichte Speichenräder gab, wenn auch aus anderem Grund.

Die Speichenräder waren die Spezialität der Dallenwiler Seilbahnbaufirma. Kein anderes Unternehmen konnte derart leichte Räder fertigen wie die Firma Niederberger, dauerhaft dazu, mit einer knappen Rille, in der die Zugseile laufen konnten «wie am Schnürchen», hinauf und hinunter zwischen der Berg- und der Talstation und von einer Spur zur anderen.

136 Jahre lang haben die Niederbergers in Dallenwil Luftseilbahnen gebaut. Und während mehr als einem Drittel dieser Zeit haben die drei Herren Adolf Niederberger, Baldomer Niederberger und Albert Durrer – Delf, Baldi und Bärti – die dazugehörenden Speichenräder geschmiedet, geschlossert und gedreht und damit zum Erfolg der Firma beigetragen. Das ist Grund genug, sie nach dem Geheimnis dieser Speichenräder und des Erfolgs der Firma zu fragen.

Es ist ein Mittwoch Mitte Juli 2017. Das Wetter ist prächtig, es ist warm. In Oberrickenbach schlägt die Kirchenglocke eben zehn Uhr morgens. Pünktlich wie vereinbart fahren Delf, Baldi und Bärti beim Gasthaus Post vor. Ein volles Programm steht auf ihrem Plan: Sie wollen die Luftseilbahn, die vom Fellboden zum Bannalpsee fährt, anschauen gehen.

Pläne rund um Räder

Über die Wintermonate wurden die Anlage erneuert, der Antrieb ausgewechselt und die alten Speichenräder, welche Delf, Baldi und Bärti im Jahr 1967 gefertigt hatten, ersetzt. Es nimmt sie also wunder, wie die Anlage heute aussieht. Anschliessend, so ist es besprochen, wollen sie ihr Geheimnis, das Geheimnis des perfekten Speichenrads lüften und der Nachwelt überliefern.

Nun sitzen sie am Tisch auf der Terrasse des Gasthauses Post mit Sicht auf die Bannalp und rechts davon die Walenstöcke. Baldi bestellt ein Kaffee Zwetschgen, Bärti und Delf Kaffee crème. «Ich habe mehr als tausend Speichenräder gemacht», sagt Delf. Bärti doppelt nach: «Jedes Rad war eine Einzelanfertigung», und Baldi schliesst ab: «Man hat nichts anderes gewusst.» Es sind Sprüche, wie man sie vielleicht an einem Stammtisch hört. Doch schnell wird klar: Dahinter steckt mehr. Hier sitzen drei Männer, die in ihrem Handwerk Meister und als Dreiblatt schlicht unschlagbar sind. Sowohl was ihren Witz als auch ihre Leistung für den Seilbahnbau betrifft.

Delf, Baldi, Bärti: Gemeinsam haben sie 140 Jahre in der Werkstatt der Firma Niederberger gearbeitet. Adolf, der älteste in der Runde mit Jahrgang 1927, der Schlosser, ist 1944 mit 17 Jahren als Lehrling eingestiegen. 48 Jahre war er der Firma treu. «Inklusive der Lehre», präzisiert er. Und Baldomer? «Auch 48 Jahre», antwortet er. Er ist nur drei Jahre jünger, hat Jahrgang 1930. Baldi lernte Schmied.

Beide heissen sie Niederberger und beide gehören sie der Niederberger-Dynastie an, eben jenen

Niederbergers aus Dallenwil, denen die Seilbahnbaufirma Niederberger gehörte.
Nur Bärti ist kein Niederberger, ein Dallenwiler hingegen schon. Aufgewachsen ist er auf dem Bauernhof Breitenacher. Nach der Schule arbeitete er auf dem Betrieb der Eltern. Ab 1955 half er ab und zu bei den Niederbergers aus, schlosserte und schweisste, sechs Jahre lang. Bis sie ihm eine Anstellung anboten und er Dreher wurde, «weil es einen an der Drehbank brauchte», sagt er. Gelernt habe er dies nicht. Aber das Gefühl für den Stahl, das hatte er, ausserdem das Interesse und die Freude an der Arbeit. «Von da an habe ich dann immer nur gedreht.»
Im immer gleichen Ablauf und mit der gleichen Präzision haben die drei während Jahrzehnten Speichenräder herstellt: Bärti die Nabe gedreht, Baldi und Delf den Kranz des Speichenrads vorgebogen und gewalzt. Delf dann die Speichen auf die Nabe geschweisst und Bärti schliesslich den Kranz auf die Speichen gepresst und auf der Drehbank die Rille, in der das Seil läuft, gedreht. «Die Stelle, wo der Kranz auf die Speichen zu liegen kommt, war ganz wichtig», sagt er, steht auf, holt ein Blatt Papier und macht eine Skizze der Verbindung von Speichen und Kranz. Dann zeichnet er die Rille, da, wo das Seil drin läuft. Fast wie ein Schlüsselloch sieht sie aus mit einer schmalen Öffnung nach oben.

Von der Karrette zum Bahn

Die Entwicklung der Speichenräder ist eng mit der Geschichte der Seilbahnbaufirma Niederberger in Dallenwil verknüpft. Angefangen hatte alles zwei Generationen vor Delf und Baldi, nämlich mit Remigi und Meinrad Niederberger. Die beiden Brüder hatten Ende der 1870er-Jahre eine Gipsader ob Dallenwil aus einer Konkursmasse erstanden. Doch die Erträge blieben aus. Sie sahen sich gezwungen aufzugeben und suchten nach einem Erwerb. Meinrad entschloss sich, Wagner zu werden, der andere Bruder, Remigi, wurde Schmied. Letzterer war ein findiger Geist, der den Leuten gut zuhören konnte, ihre Anliegen und Probleme verstand, aufnahm und Lösungen entwickelte.
So kam es, dass ihm im Jahr 1898 die Entwicklung eines Wildheuerdrahts gelang, an dem die Wildheuer die Burden ins Tal sausen lassen konnten. Möglich wurde dies, weil Remigi eine Methode entwickelte, mit der er viele kurze Drähte zu einem einzigen langen Draht zusammenlöten konnte. Als Lötgut dienten ihm Patronenhülsen aus Messing. Das Meisterstück, den ersten Wildheuerdraht von einem Kilometer Länge und einem Zentimeter Durchmesser, spannte er vom Gibelberg nach Buoholz in Büren.
«Es ist noch nicht lange her», erzählt Baldi, «da hat mich jemand gefragt, wie man so einen Draht lötet. Ich habe es ihm gezeigt. Das sei ja ganz einfach, hat er gesagt, das könne er auch. Aber das ging schief. Nicht die Lötstelle ist gebrochen, sondern der Draht zehn Zentimeter neben der Lötstelle.» Vielleicht habe man die Lötstelle überforciert, vielleicht habe man den Draht sogar noch abgekühlt … Und spätestens jetzt wird klar: So einfach ist die Sache mit dem Löten nicht. Und Baldi wäre das nie passiert! Auch seinem Grossvater, dem Remigi Niederberger, nicht. Denn der Draht, den der Grossvater vor bald 120 Jahren gelötet und gespannt hatte, hält bis heute und wird noch Jahr für Jahr von den Wildheuern benutzt.
Dieser lange, dicke Draht vom Gibelberg nach Büren von mehr als einem Kilometer Länge war der Anstoss für Remigi Niederberger. Von nun an konstruierte er Anlagen, welche Lasten nicht nur den Berg hinunter, sondern auch den Berg hinauf transportieren konnten, und bald schon nannte er sich nicht nur Schmied, sondern auch Seilbahnbauer.
Doch dazu brauchte es nebst Drähten und Seilen auch Räder. Und weil die Brüder Niederberger eine Wagnerei und Schmiedewerkstatt hatten, so lag es nahe, den Seilbahnen die gleichen Räder zu geben. Das hatte Baldi wohl gemeint mit: «Man hat nichts anderes gewusst.» Die Niederbergers

nämlich machten für ihre Seilbahnen Räder, wie sie es auch für Karretten und Fuhrwerke machten: mit einer Nabe aus Holz und einem Gusslager aus Stahl in der Mitte, mit Speichen aus Holz, mit einem Stahlring aussen herum, der aber statt Beschläge eine Rille hatte, in der das Stahlseil laufen konnte.

Die Speichenräder wurden zur Spezialität der Dallenwiler Seilbahnbaufirma, denn ihre Räder waren viel leichter als die Räder der anderen Seilbahnbauer, der Firmen von Roll, Bell oder wie sie alle hiessen, welche tonnenschwere Räder gossen mit einer Stahlplatte in der Mitte. Das war ihr Vorteil, das hatten die Räder von Niederberger den Rädern der anderen Firmen voraus. Die Dallenwiler Räder liessen sich sogar mit Ross und Wagen den Berg hinauf transportieren, um sie oben in der Bergstation zu montieren.

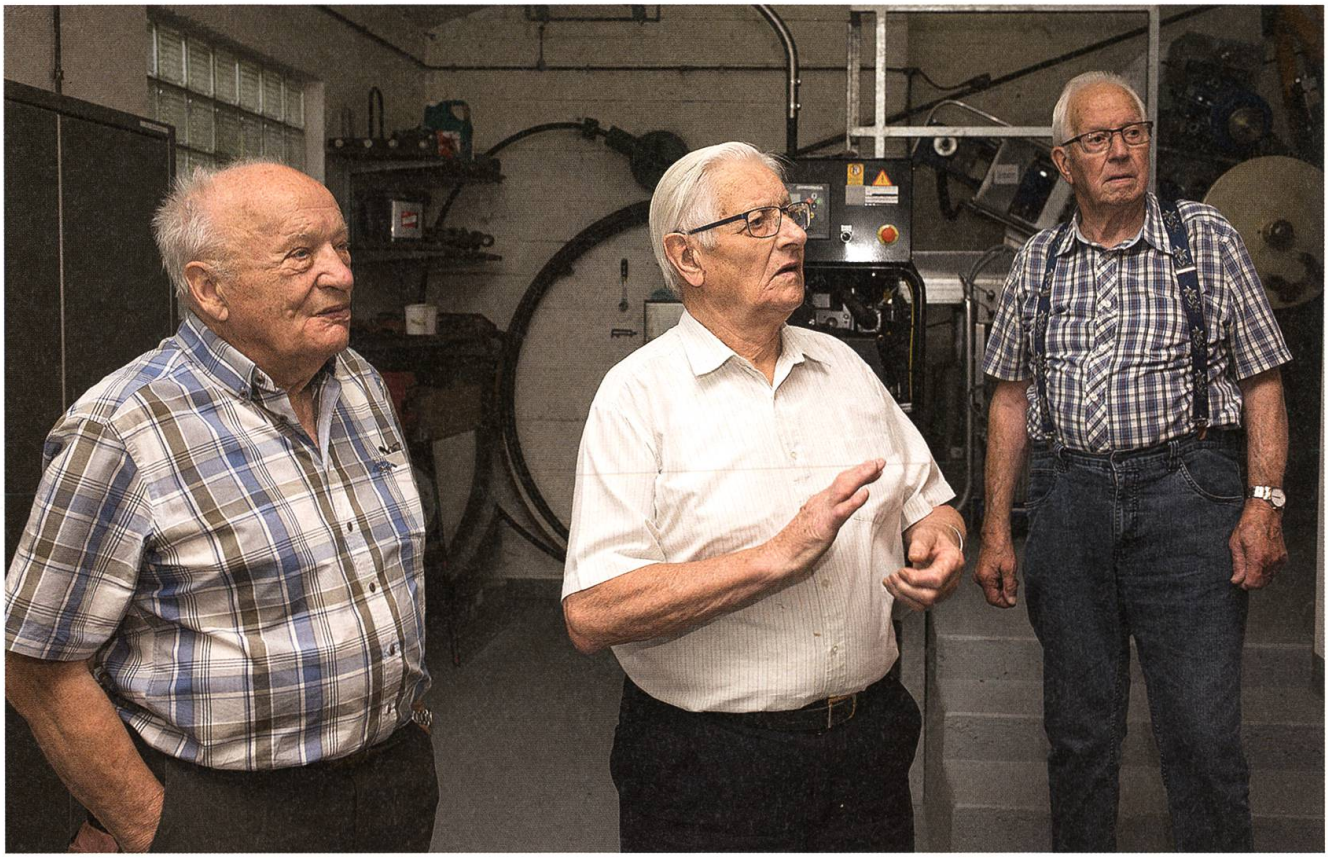
Sabotage und Stahl

Remigi, der Seilbahnbauer, feierte Erfolg um Erfolg. In den 1910er-Jahren baute er 29 Bahnen. Sein Wissen war in der ganzen Schweiz gefragt. In Nidwalden selber baute er 1911 die erste Bahn nach Niederrickenbach und 1913 die Bahn auf den Niederbauen.

Inzwischen war er mehr als 50 Jahre alt. Arbeit hatte er genug, und seine Söhne waren einer nach dem anderen ins Unternehmen eingestiegen: Remigi, Josef, Adolf, Willi, Alois und Paul. Und so beschloss man Anfang der 1920er-Jahre, das Unternehmen in eine Kollektivgesellschaft umzuwandeln. Sie trug den Namen R. Niederberger & Söhne, Schmiede und Drahtseilbau Dallenwil. Dass die Verantwortung auf mehrere Köpfe verteilt wurde, kam gerade zur rechten Zeit. 1926 starb Vater Remigi. Überraschend.

Die 1920er-Jahre waren auch jene Zeit, als die Niederbergers anfingen, Speichenräder aus Stahl zu bauen. Anlass dafür war der Brand eines hölzernen Speichenrads an der Niederrickenbachbahn. Es geschah mitten in der Nacht. Aufgeklärt wurde der Fall nie. Man vermutete Sabotage. Aus welchem Grund auch immer.

Im Maschinenraum der alten Anlage der Luftseilbahn Fellboden–Bannalpsee.



Interessiert... aber beeindruckt von den neuen Rädern? Die drei im Maschinenraum der neuen Bahn.

Auch mit der nächsten Generation liefen die Geschäfte gut. Anfänglich zumindest. In den 1920er- und 1930er-Jahren bauten die Niederbergers insgesamt 68 Seilbahnen, 36 davon im Kanton Nidwalden. In den 1930er-Jahren jedoch bekamen auch sie die Rezession zu spüren. Die Arbeit und das Geld wurden knapp, weshalb sie Anfang der 1930er-Jahre beschlossen, eine Luftseilbahn in Eigenregie zu erstellen. So entstand die Luftseilbahn von Dallenwil nach Wiesenberg.

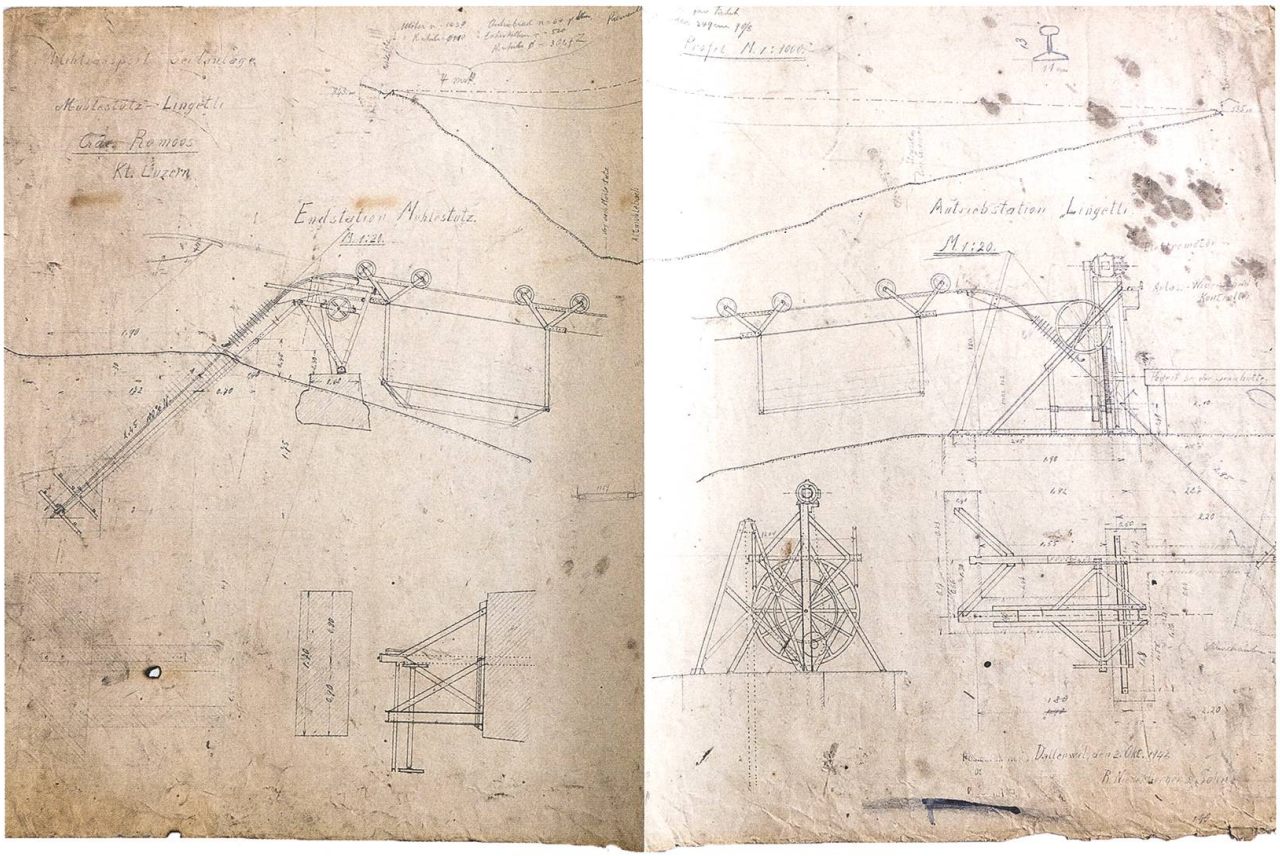
Bald darauf wurden die Brüder von internen Schwierigkeiten geplagt. Als erstes starb 1935 Alois, 35-jährig. Drei Jahre später schied Josef wegen Unstimmigkeiten aus der Kollektivgesellschaft aus, und auch Willi fand anderswo Arbeit. Zurück in der Firma blieben die drei Brüder Migi, Adolf und Paul.

Erwähnenswert für diese Zeit sind nebst der Seilbahn nach Wiesenberg die 1932 erbaute zweite Niederrickenbachbahn und der Fürigenlift in Stansstad, der Prototyp der Sesselbahnen aus dem Jahr 1937. Er fuhr die Badegäste von der schattigen Harissen auf die etwas höher gelegene, sonnige Liegewiese hinauf. «Fleischlift» wurde er genannt, weil die Leute im Badekostüm waren. Und schliesslich erstellten die Niederbergers im Jahr 1937 im Rahmen des Baus der Staumauer auch die erste Luftseilbahn zum Bannalpsee hinauf, eben jene Bahn, die 1967 eine Erneuerung erfahren hatte und im letzten Winter in die dritte Generation überführt wurde.

Räder mit und ohne Herz

Es ist inzwischen bald elf Uhr. Zeit für Delf, Baldi und Bärti, die Luftseilbahn zum Bannalpsee zu besichtigen. Ein paar Monate zuvor, kurz bevor die Anlage erneuert worden war, hatten sie die alte Anlage noch besucht, diejenige mit den Speichenrädern von 1967, welche die drei damals geschmiedet, geschlossert und gedreht hatten.

Kundig schauen sich die drei die brandneue Anlage an. Statt der lindengrünen Speichenräder laufen die Seile nun über gelbe Scheibenräder. Um Gewicht zu sparen, wurden aus den schweren



Das war alles: Dieser «Onkel-Migi-Plan» genügte den Profis, um eine komplette Seilbahn zu bauen.

Scheiben Löcher ausgestanzt. Delf meint: «So ein Scheibenrad mit diesen Herzli gibt schon weniger Arbeit.» Die drei inspizieren den Notantrieb und steigen eine senkrechte Leiter auf eine Plattform hinauf, um sich alles von oben anzusehen.

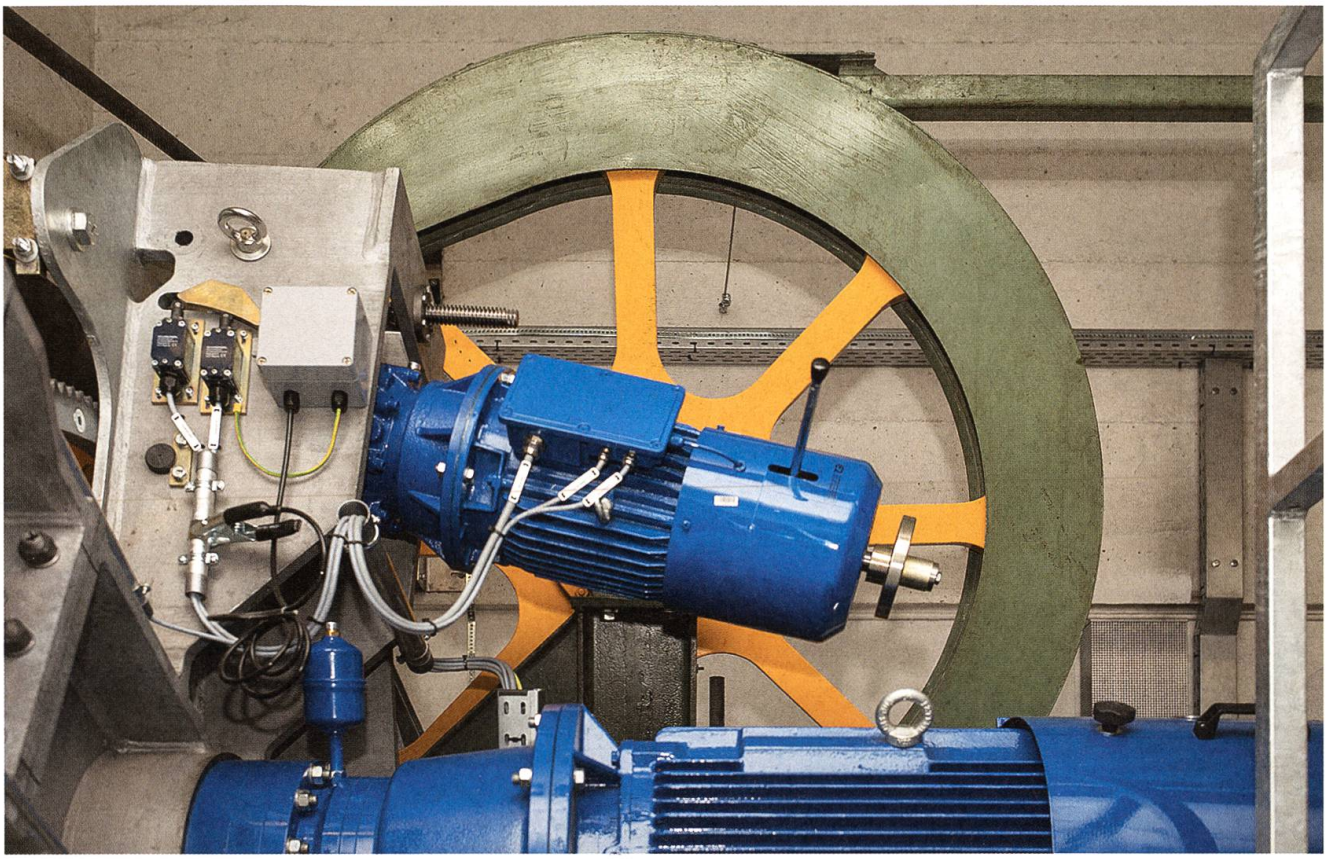
Im Hinuntersteigen von der Leiter dreht sich Bärti, kurz bevor er den Fuss auf die oberste Sprosse setzt, schwungvoll um. So ähnlich wird er wohl 100'000 Mal in seinem Leben eine Leiter hinuntergestiegen sein. Und im Hinausgehen sagt Baldi: «Das ist ganz anders», und findet die frühere Anlage imposanter.

Auf der Probefahrt zum Bannalpsee hinauf und wieder hinunter in der ferrariroten Luftseilbahn flammen Geschichten über alte Zeiten auf, über die erste Generation der Bannalpbahn aus dem Jahre 1937. Zu siebt oder acht sei man da jeweils auf der offenen Ladebrücke gesessen, die Beine draussen über dem Abgrund, als man «vo dere huere Bannalper-Chilbi» nach Hause gefahren sei. «Das isch de immer eppis gsi», sagt Baldi, und Delf meint: «Bähnlisafari haben wir schon damals gemacht, mit den Skiern vom Wirzweli auf die Gummenalp.»

Handgelenk mal Pi

In der Zeit, als Delf, Baldi und Bärti in der Firma zu arbeiten anfingen, war mit Migi, Adolf und Paul Niederberger noch immer die zweite Generation am Ruder. Adolf arbeitete in der Werkstatt, Paul machte das Büro und war auf Montage und Migi führte die Geschäfte. Was das Finanzielle betrifft, so tat er dies mit strenger Hand. Die Seilbahnen hingegen bauten die Arbeiter in der Werkstatt mit äusserst vagen Vorgaben. Das zeigt ein Plan aus dem Archiv der Familie Niederberger.

Es ist der Bauplan aus dem Jahr 1942 der Luftseilbahn von Lingetli nach Mühlistutz in der Entlebucher Gemeinde Romoos. Er besteht aus einem einzigen Blatt im Format A2. Die etwas ausgefransten Löcher von Reissnägeln in jeder Ecke und Schweissbrennlöcher deuten darauf hin, dass er in der Werkstatt gehangen hatte. Er zeigt: die Ladebrücke, die Stütze sowie das



Die neue Anlage der Fellboden-Bannalpsee-Bahn läuft mit gelben Scheibenrädern.

Gelände, wo die Kleinseilbahn zu stehen kam. Das ist alles. Da ist kein Massstab auf dem Plan, da gibt es keine Profilangaben. Auch keine Materialstärke ist vermerkt. «Das ist ein typischer Onkel-Migi-Plan», sagt Delf. «Damit hat man eine Seilbahn gebaut», und staunt selber. «Weil die Erfahrung da war, ging das.»

Delf greift nach dem Plan, eine feine Schicht Staub klebt auch nach mehr als sieben Jahrzehnten am Papier. Er riecht daran, zieht eine grosse Prise Werkstattluft ein, und für einen kurzen Moment ist er wieder am Schweissgerät, wo es schwefelt und nach Zunder riecht, lässt auch Baldi an der Esse wieder die Funken sprühen und steht Bärti an der Drehbank, eingehüllt in den herben Geruch von Bohrwasser.

Doch dann vermischen sich die Gerüche der Dallenwiler Werkstatt mit dem Duft von Kalbsgeschnetzeltem an Rahmsauce, das just in diesem Moment im Gasthaus Post serviert wird, und es wird für eine ganze Weile still am Tisch. Beim Kaffee kommen die drei erneut in Fahrt. Und nun packen sie mit ihrem Wissen aus. Sie erzählen, wie ein Speichenrad entsteht.

Die Kunst des Speichenrads

Kurz zusammengefasst lautet die Kunst des perfekten Speichenrads wie folgt: Es darf keine Risse geben, darum muss jede Spannung im Material vermieden werden. Damit dies gelingt, braucht es das Wissen, wie Stahl auf Wärme und Kälte reagiert. Wissen allein jedoch genügt nicht, vielmehr ist es das Gefühl für den Stahl, die Hingabe an das Material, das den Erfolg ausmacht. Ist das vorhanden, dann sind die sechs Schritte zum perfekten Speichenrad eine reine Frage der Fertigkeit, des Könnens und der Präzision.

In einem ersten Schritt also drehte Bärti Durrer an der Drehbank aus einem Rohling eine Nabe. «Bis auf zwei Millimeter genau», sagt er. Resultat war ein Stück Rohr, innen und aussen sauber und rund. Diese Nabe würde später als Gefäss für das Kugellager oder für die Welle dienen, um die sich das Rad drehen konnte. An die Seite der

Nabe wurden nun Löcher gebohrt, damit man sie später mit einem Deckel zuschrauben konnte. Zu deren Schutz und weil mit dem Drehen um die eigene Achse Fett und Öle frei wurden, die man dank dem Deckel zurückhalten konnte.
Es folgte der zweite Schritt: Das Schweissen der Speichen auf die Nabe. Dies war Aufgabe von Delf. Er teilte die Oberfläche der Nabe auf die erforderliche Anzahl Speichen auf. Je schwerer das Rad und die Bahn, desto mehr Speichen brauchte es. Nun schweisste er die Speichen an die Nabe, den inneren Kreis des Speichenrads – und zwar seitlich versetzt.
Auf dem äusseren Kreis hingegen sollten die Speichen in einer Flucht zu liegen kommen. Diese Anordnung der Speichen ist ganz wichtig. Sie verleiht dem Speichenrad, auf welches durch die Drahtseile enorme Kräfte wirken, die erforderliche Stabilität.
Währenddessen erhitzte Baldi auf der Esse die Enden eines Winkel- oder Vierkanteisens. Es würde den Kranz des Speichenrades hergeben. Das Formen des Kranzes war der dritte Schritt. Bei einem Raddurchmesser von einem Meter zwanzig brauchte es ein fast vier Meter langes Eisen. Dieses wurde anschliessend in der Walzmaschine zu einem Ring geformt mit einer Rille und einer schmalen Öffnung, in der das Seil laufen konnte, fast wie in einem Schlüsselloch
«Darf ich dich jetzt unterbrechen?», schiebt Bärti ein, als Delf erzählt, wie er den gewalzten Kranz zur Drehbank brachte. Bärti: «Die Drehbank, von der du jetzt redest, die hatten wir erst später.» Erst später konnte Bärti die Enden der Speichen abdrehen, das heisst, ihnen die gewünschte Form geben, bevor der Kranz über die Speichen gelegt und alles verschweisst wurde.
Mit der neuen Drehbank ergab sich ein nächster, der vierte Schritt: Das Anbringen eines Montagerings. Da während des Abdrehens jede Speiche einen Schlag bekam, war der Montagering nötig, damit die Speichen ihre Position in einer Flucht behielten.
Es folgte der fünfte Schritt: Nun wurde der Kranz auf die Speichen gedrückt, «mit etwas Kraft», sagt Bärti, und schliesslich an den Kranz auf die Speichen geschweisst.
Hier nun kam die Hingabe an das Material ins Spiel, das Gefühl für den Stahl und dafür, wie er auf Wärme reagiert. Denn ganz entscheidend war, dass man den Kranz etwas kleiner machte, so dass es im Kranz eine kleine Öffnung gab und die Enden des Winkeleisens sich nicht berührten. Wichtig war auch, dass die Speichen angeschweisst wurden, solange der Kranz noch warm war. Durch das anschliessende Abkühlen wurde er kleiner, was eine Pressung auf die Speichen ergab, was wiederum die Stabilität des Rades erhöhte. Dies war das wichtige Geheimnis.
War dies geschafft und hatte sich der Kranz geschlossen, so blieb der letzte, sechste Schritt: Bärti drehte die Rille in den Kranz hinein, und zwar so, dass sie mit dem Radius des Seiles übereinstimmte, und drehte zu guter Letzt den Kugellagersitz fertig.

Nur das eine Mal

Nur einmal ist Delf ein Fehler passiert. Ein Speichenrad an einer Seilbahn im Schächental zeigte kurz nach der Konstruktion Risse. Delf musste sich verantworten. Zusammen mit Bärti reiste er nach Uri. «Was war falsch?», fragt Delf und erzählt, wie er dieses eine Mal das Rad am Abend zuvor schon bearbeitet hatte, weil er es am anderen Morgen fertig machen wollte; dass sich das Rad über Nacht abgekühlt und er anderntags weitergeschweisst hatte. «Das Rad hätte nicht abkalten dürfen», sagt er. Mit dem erneuten Schweissen sei die Wärme wohl allzu unvermittelt in den Stahl zurückgekehrt.
«Es gibt Leute, die wollen mir nicht glauben, die wollen das nicht einsehen. Aber ich bin bis heute dieser Meinung.» Normalerweise habe man das Rad immer am Morgen aufgezogen und am Nachmittag geschweisst, damit es die ganze Zeit über warm war und die Ausdehnung immer gleich

stark. Von diesem Tag an habe man die Räder immer strikte innerhalb eines Arbeitstags gemacht.

Das Rad der Zeit

Delf, Baldi und Bärti waren schon einige Jahre im Betrieb, als sich in den 1950er-Jahren die Übergabe der Firma an die dritte Generation Niederberger abzeichnete. Erwin Niederberger, ein weiterer Bruder von Delf und Baldi, wurde Werkstattchef. Auch zwei Söhne von Migi, Markus und Richard Niederberger, stiegen ein: Markus als Maschineningenieur und Richard, der ab 1981 die Geschäftsleitung übernehmen sollte.

Gleichzeitig wurde die Rechtsform geändert. Aus der Kollektivgesellschaft wurde 1957 eine Aktiengesellschaft, die R. Niederberger Söhne AG Dallenwil (NSD).

Das Unternehmen legte in dieser Zeit weiter zu. In den 1950er-Jahren baute es 63 Bahnen. Erstaunlich ist, dass die NSD damals nur zehn Leute in der Werkstatt beschäftigte, plus einige temporäre Mitarbeiter für die Montage. In den 1960er-Jahren erstellten die Niederbergers noch 52 Bahnen. Dann aber nahm die Anzahl Aufträge kontinuierlich ab. Immer öfter handelte es sich dabei um Umbauten oder Erneuerungen von bestehenden Anlagen. In den 1970er-Jahren gingen noch 46 und in den 1980er-Jahren 25 Aufträge für Luftseilbahnen bei der NSD ein.

Die Niederbergers blieben dem Bau von Kleinseilbahnen zwar treu, nahmen nun aber die Produktion von Schrägaufzügen auf. Auch damit feierten sie Erfolge. Das Foto anlässlich der 100-Jahr-Feier der Firma von 1972 zeigt eine Belegschaft von 35 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

Im November 2006 jedoch wurde die NSD an die ebenfalls im Bau von Kleinseilbahnen und Schrägaufzügen spezialisierte Firma Inauen-Schätti AG aus Schwanden im Kanton Glarus verkauft. Mit der Übernahme gingen auch die technischen Unterlagen, das gesamte Know-how der NSD, an sie über. Die «Neue Nidwaldner Zeitung» widmete der Nachricht in der Ausgabe vom 29. November 2006 eine knappe Randspalte. Zu den Gründen, die diesen Schritt nötig machten, gibt es so viele Theorien wie befragte Personen. Der Markt für Schrägaufzüge, liess der Käufer Arno Inauen gegenüber der Zeitung verlauten, sei nicht gross genug für zwei ungefähr gleich grosse Unternehmen.

Nachhaltiges Erbe

Das Erbe der Seilbahnbauer aus Dallenwil ist beträchtlich. An mehr als 360 Luftseilbahnen hat die

Firma Niederberger während ihres 136-jährigen Bestehens gebaut. Allein in Nidwalden waren es mehr als hundert Bahnen. Nicht eingerechnet die Werkbahnen für den Bau und den Forst. Mehr als tausend Speichenräder, meint Delf, habe er während seiner Berufslaufbahn gemacht. Die Zahl dürfte eher knapp berechnet sein.

Zum Abschluss des Tags fahren Delf, Baldi und Bärti mit dem Brändlenseil zum Berghof Brändlen hinauf, da, wo eines der Speichenräder aus der alten Bannalpbahn steht, zur Dekoration. «Schon etwas Schönes», sagt Delf und dreht am Rad, lässt es geschmeidig um die Achse drehen. Baldi und Bärti stellen sich für ein Foto dazu, suchen die Schweissstelle im Kranz, staunen selbst, wie dünn sie ist, begutachten die Speichen. Da ist kein einziger Riss zu sehen, weder auf den Speichen noch auf dem Kranz. Auch nach 60 Jahren nicht. «Alles noch in bester Ordnung», sagt Baldi. «Das ist eigentlich eine Riesentechnik, die verloren gegangen ist», meint Bärti, und Delf ergänzt: «Meinst du? Kann ich mir gut vorstellen.»

Bärti, Baldi und Delf vor einem Speichenrad, das sie vor 60 Jahren hergestellt haben.

Luft-Seil-Bahn-Glück

Eine Ausstellungstrilogie in Flims, Stans und Zürich

Luftseilbahnen verbinden Menschen, Orte und ab Herbst auch drei Ausstellungshäuser. Das Gelbe Haus Flims, das Nidwaldner Museum in Stans und das Heimatschutzzentrum in Zürich planen gemeinsam eine lustvolle, interaktive und wissensreiche Ausstellung zum Thema Luftseilbahn.

An den drei Standorten werden zur gleichen Zeit unterschiedliche Schwerpunkte zu diesem urschweizerischen Verkehrsmittel und bedeutenden Kulturgut präsentiert. Es geht um die Auswirkung von Luftseilbahnen auf Landschaft und Gesellschaft, um die Gestaltung der Kabinen und Bahnstationen, um Linienführungen und technische Errungenschaften, es geht um Fragen nach dem Erhalt, der Weiterentwicklung und der Zukunft von Luftseilbahnen. Jede Ausstellung ist in sich abgeschlossen und zugleich Teil des gemeinsamen Parcours. Die Besucher haben so die Gelegenheit, vielfältige Aspekte der Luftseilbahnen und drei Ausstellungsorte zu entdecken. Die Ausstellung im Stanser Salzmagazin wird am 23. März 2018 eröffnet.

Ort und Dauer der drei Ausstellungen

Heimatschutzzentrum Zürich
16. November 2017 bis 28. Oktober 2018

Das Gelbe Haus Flims
16. Dezember 2017 bis 28. Oktober 2018

Salzmagazin Stans
23. März 2018 bis 28. Oktober 2018

Elsbeth Flüeler, Stans, geht gerne in die Berge. Oft legt sie die ersten oder letzten paar hundert Höhenmeter mit einer Kleinseilbahn zurück. Damit die Bahnen erhalten bleiben, hat sie den Seilbahnverband und den Verein Freunde der Kleinseilbahnen mitinitiiert.