

Zeitschrift: Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik
Herausgeber: Verein für wirtschaftshistorische Studien
Band: 781 (2005)

Artikel: Franz Josef Bucher (1834-1906)
Autor: Waldis, Alfred
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1095717>

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

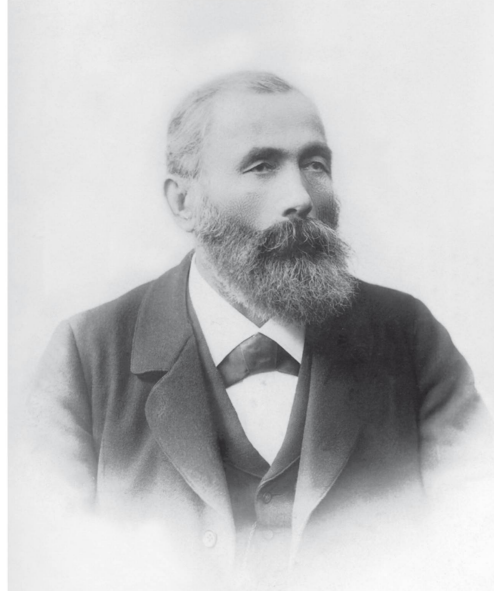
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media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

Download PDF: 25.04.2026

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

Franz Josef Bucher (1834–1906)

von Alfred Waldis



Franz Josef Bucher

Franz Josef Bucher wurde am 17. Januar 1834 in Kerns geboren, als erstes von fünf Kindern des Bauern und Ratsherrn Sebastian Bucher und der Theresia. Diese eine Schwester des Ratsherrn Johann Melchior Durrer, war eine «Gibler», so genannt nach dem Wohnsitz des damals wie heute angesehenen Obwaldner Geschlechts. Franz Josef Bucher verbrachte seine Jugend auf dem Hof «Klewigen», besuchte die Primarschule in Kerns und nachher die Realschule im Kollegium in Sarnen. Als er kaum 15-jährig war, starb sein Vater; er half der Mutter bei der Bewirtschaftung des Hofes und anderer, der Familie Bucher gehörender Heimwesen. Das Bauern entsprach «Franz Sepp», wie der junge Bucher genannt wurde, weder seinem Temperament noch seinen Fähigkeiten. Er baute 1862 auf seinem Hof «Klewigen» die der Landwirtschaft dienenden Räume in eine Freizeitsägerei aus, erhielt dann Aufträge für

weitere Umbauten, baute selber ein Haus, verkaufte es und wurde sich seiner Fähigkeit als Händler und als Unternehmer bewusst.

Über seine Begegnung mit dem sieben Jahre jüngeren Josef Durrer, die Gründung der Firma «Bucher & Durrer», den Aufbau der Parkettfabrik und die Hochzeit mit der Schwester seines Kompagnons wird im Beitrag über Durrer berichtet.

Franz Josef Bucher, stets auf Neues eingestellt, sah im aufkommenden Tourismus die grosse Möglichkeit, Geld zu verdienen. Damals zählte der Vierwaldstättersee zur bevorzugten Region, besonders von Engländern und Deutschen. Es gehörte zwar immer noch zum guten Ton vornehmer Kreise, eine «Grand Tour» – daher die Bezeichnung «Tourismus» – zu unternehmen; inzwischen entdeckten auch die Mittelschichten die Schönheiten der Landschaften. Schweizer Fahrten und der Besuch historischer Gegenden wurden grosse Mode. Mit der Eröffnung der Zahnradbahn auf die Rigi im Jahre 1871 rückte die Zentralschweiz noch mehr in den Brennpunkt des Fremdenverkehrs.

Mit dem Bürgenstock fing alles an

Bucher konnte seinen Kompagnon Durrer von den Verdienstmöglichkeiten im Fremdenverkehr überzeugen. Ihre Firma, die «Bucher & Durrer», erwarb 1869 in Engelberg Land für ein Hotel; im folgenden Jahr wurde mit dem Bau des «Sonnenberg» begonnen. Der «Sonnenberg» wurde 1871 eröffnet und als Familienunterneh-

men betrieben, im Herbst des gleichen Jahres bereits – mit einem ansehnlichen Gewinn von 70 000 Franken – wieder verkauft.

Bucher, von der Zukunft grosser Hotelbauten überzeugt, drängte zu einem umfangreicheren Vorhaben und wollte den Gewinn nutzbringend verwenden. Als die Idee, über dem Axenstein ein Hotel zu bauen, scheiterte, hielt er Ausschau nach einer anderen Möglichkeit und fand sie in der schwer zugänglichen «Tritt Alp», auf dem Grat des Bürgenbergs. Das Gelände, 600 000 m² gross, wurde – weil unerschlossen und für die Landwirtschaft wertlos – noch im selben Jahr, nämlich 1871, von der Korporation Luzern für wenig Geld der Firma Bucher & Durrer verkauft. Franz Josef Bucher war nun in seinem Element, baute vorerst eine Strasse von Stansstad über Obbürgen und begann dann mit dem Herrichten des Geländes, sprengte einen Teil des felsigen Grates weg, um die Aussicht auf den See, die Stadt Luzern und die Rigi freizugeben. Hier entstand das «Grand Hotel». An der Eröffnung vom Juni 1873 schwärmte die nationale und interna-

tionale Prominenz von der unvergleichlichen Aussicht, von den grosszügigen Innenräumen und vom gepflegten Service. Der «Bürgenstock» – Franz Josef Bucher verlieh der ehemaligen «Tritt Alp» auch den neuen Namen – wurde zum Inbegriff mondäner Gastlichkeit.

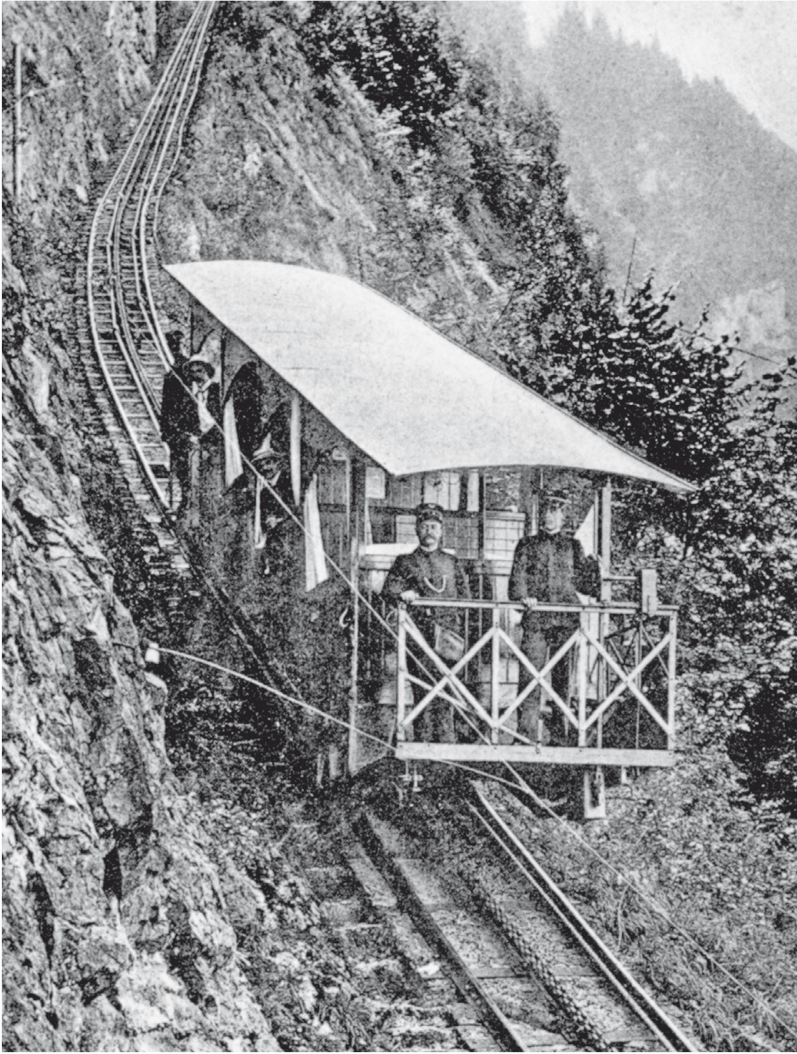
Wenn an dieser Stelle ausführlich über die «Bürgenstock-Hotels» und -Bahn berichtet wird, so deshalb, weil der «Bürgenstock» am Beginn der Karriere von Franz Josef Bucher als Hotelier stand, ihm Ansehen und Erfolg brachte; dies wird ihn bewogen haben, sich künftig vor allem als Unternehmer in der Hotellerie und im Bahnbau zu betätigen.

Die Bürgenstockbahn – die erste elektrische Standseilbahn der Schweiz

Gäste kamen aus aller Welt; bald wurde eine Dependence notwendig, ebenso drängte sich eine Verbesserung der Zufahrt auf. Eine Verbreiterung der Strasse oder der Bau einer Standseilbahn, das war die Frage. Bucher entschied sich für letzteres. Ein erstes Projekt sah die Linienführung



Das Grand Hotel Bürgenstock, erbaut 1873.



Die Bürgenstockbahn, Eröffnung 1888, erste elektrische Standseilbahn der Schweiz.

von Stansstad über Fürigen zum Grand Hotel vor, doch Einwände – namentlich wegen der Störung der Ruhe im Hotel durch einen Bahnhof – veranlassten ihn, die Bahn auf die Nordseite zu verlegen. Aber auch bei dieser Variante gab es Widerstände zu überwinden. So wollte die Dampfschiffahrtsgesellschaft die abgelegene Station Kirsiten nicht bedienen und willigte erst ein, als Bucher mit dem Einsatz eigener Schiffe drohte; zugleich änderte er den Namen «Kirsiten» (vom Dialekt Kirschete = bei den Kirschbäumen) in «Kehrsiten» ab, weil dort die Schiffe zu kehren hatten. Die Trassestudien wurden durch Ingenieur B. Leu aus Luzern vorgenommen. Für die bahntechnischen Probleme zogen Bucher & Durrer wiederum den Luzerner Bergbahnpionier

Roman Abt bei; mit diesem hatten sie schon vorher zusammengearbeitet. Abt sah eine ähnliche Lösung vor wie bei der Luganeser Standseilbahn: eine eingleisige Anlage mit Ausweiche in der Mitte. Da diese jedoch in einer Kurve lag, konnte die Bremszahnstange mit nur einer, statt, wie vorgeschrieben, zwei Lamellen geführt werden. Das Eisenbahndepartement verweigerte darauf aus Sicherheitsgründen den durchgehenden Verkehr und verlangte das jeweilige Umsteigen der Passagiere bei der Ausweichstelle. Die 934 m lange und 580 Promille Steigung aufweisende Bürgenstockbahn wurde am 8. Juli 1888 offiziell eröffnet, doch das Umsteigen führte, wie Bucher & Durrer voraussahen, zu starken Erschwernissen beim Betrieb. Sie hatten daher bei international bekannten Bahnexperten – Achilles Thommen von der Brennerbahn, Hermann Dietler von der Gotthardbahn und Eduard Locher von der Pilatusbahn – ein Gutachten in Auftrag gegeben. Dieses bestätigte die Gefährlosigkeit der Anlage, was nach Intervention durch den damaligen Vorsteher des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes, Bundesrat Emil Welti, zur nachträglichen Anerkennung durch die Aufsichtsbehörde und damit zur Aufhebung der Umsteigepflicht führte.

Bucher & Durrer beschritten auch beim Antriebssystem neue Wege. Im Gegensatz zum Dampfbetrieb bei Rigi und Pilatus setzten sie auf die Elektrizität. Von dem 1886/87 erbauten, eigenen Kraftwerk an der Engelberger Aa zwischen Stans und Buochs (Fadenbrücke) führte eine sechs Kilometer lange Leitung den Gleichstrom von 1500 Volt zur Bergstation, wo sich der Antriebsmotor befand; zugleich wurde die elektrische Energie auch für die Beleuchtung des Hotels genutzt. Die Bürgenstockbahn war damit die erste



Standseilbahn in der Schweiz, die elektrisch betrieben wurde.

Mit der Eröffnung der Bahn wurden das von Architekt Jacques Gros projektierte Park-Hotel und das Bahnhofrestaurant in Betrieb genommen, 1903/04 folgte das Palace-Hotel. Franz Josef Bucher verwöhnte die Besucher des Bürgenstocks mit etwas Aussergewöhnlichem: dem Felsenweg und dem Lift auf den mit 1128 m höchsten Punkt des Bürgenberges, auf die Hammetschwand. Mit einer Höhendifferenz von 165 Metern und einer Fahrgeschwindigkeit von 2,7 Metern pro Sekunde – die Kabine fasste acht Personen – war der 1905 eröffnete Hammetschwandlift während vieler Jahre Europas längster und schnellster Lift.

Bahnen im Tessin und auf das Stanserhorn

Noch vor der Eröffnung der Bürgenstockbahn vollendeten Bucher & Durrer die 240 Meter lange und mit Wasserballast angetriebene Standseilbahn Lugano Stazione-Lugano; Eröffnung war am 8. November 1886. Nicht ganz vier Jahre später, am 27. März 1890, folgte die Standseilbahn Lugano Paradiso-Monte San Salvatore, bei der erstmals die Strecke in zwei Sektionen – jede 830 Meter lang – unterteilt wurde. Der Antrieb für beide Sektionen erfolgte über ein einziges Seil von der in der Mitte gelegenen Umsteigestation aus. Mit einer Steigung von 600 Promille galt sie als steilste Standseilbahn der Welt. Zudem wurde auch hier Elektrizität für den Antrieb eingesetzt, und zwar aus dem von Bucher & Durrer gebauten Kraftwerk Maroggia, das zugleich der Stromversorgung Luganos diente.

1893 folgte, nach längeren Verhandlungen und Projektänderungen, die Stanserhornbahn. Obwohl sie für Franz Josef Bucher von grosser Bedeutung war – angeblich baute er sie, weil er nicht in den Verwaltungsrat der 1889 eröffneten Pilatusbahn gewählt wurde – wird die Geschichte

Der von Franz Josef Bucher erbaute Felsenweg mit dem Hammetschwandlift.

*Standseilbahn Lugano
Stazione-Lugano,
Eröffnung 1886.*





*Standseilbahn Lugano
Paradiso-Monte San
Salvatore, Eröffnung
1890; erste Standseil-
bahn mit zwei Sektio-
nen.*

vom Bau im Kapitel über Josef Durrer dargestellt, weil die Entwicklung der Klemmzangenbremse weitgehend seinem Kompagnon zuzuschreiben war. Die Eröffnung der Stanserhornbahn fand am 23. August 1893 statt. Die ge-

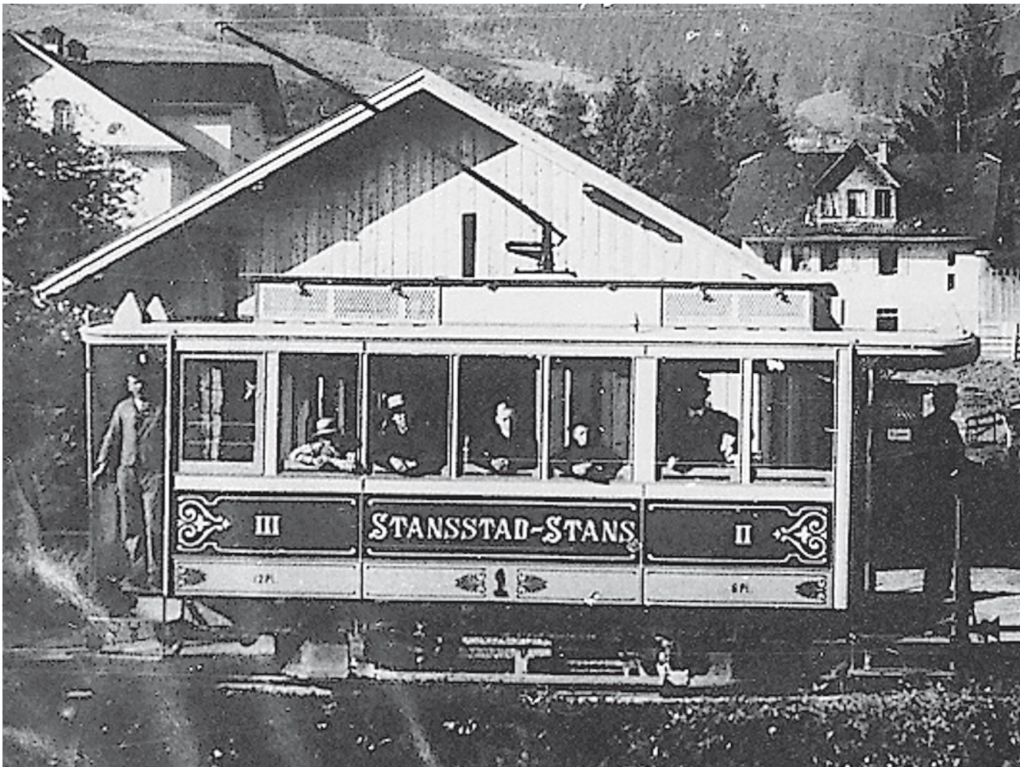
samten Baukosten beliefen sich auf 1,5 Millionen Franken, wovon 1,4 Millionen Franken Pauschal-Vergütung an Bucher & Durrer gemäss Bauvertrag waren, inbegriffen die Stationsgebäude für die drei Sektionen, die Betriebswerke und die Stromzufuhr aus Buchers Kraftwerk an der Engelberger Aa. Mit Eröffnung der Bahn nahm man auch das Hotel in Betrieb, das ebenfalls von Bucher & Durrer gebaut wurde, und zwar für 180 000 Franken.

Bucher & Durrer als Strassenbahnbauer

Bucher & Durrer wollten für Gäste ihrer Stanserhornbahn auch eine Verbindung zur Schiffsstation in Stansstad herstellen. Da keine Einigung über die Mitbenützung des Geleises mit der zur selben Zeit geplanten Stansstad-Engelberg-Bahn zustande kam, reichten sie am 20. Oktober 1891 das Konzessionsgesuch für eine schmalspurige Bahn zwischen Stansstad und Stans ein. Es vergingen anderthalb Jahre, bis die Linienführung



*Stanserhornbahn,
3. Sektion, mit Hotel,
kurz nach der Eröff-
nung, 1893.*



Strassenbahn Stansstad-Stans, Eröffnung 1893.

feststand. Erst im April 1893 konnten Bucher & Durrer mit dem Verlegen der Rillenschienen beginnen; bereits vier Monate später, am 26. August 1893, wurde der Betrieb aufgenommen. Zum Einsatz gelangten elektrische Motorwagen, die ersten rein schweizerischer Herkunft; der Strom kam ebenfalls vom eigenen Kraftwerk an der Engelberger Aa. Die Eröffnung der Stansstad-Engelberg-Bahn (1898) führte zu einer Abnahme der Passagierzahlen und demzufolge auch der Einnahmen; 1900 wurde die Bahn von Franz Josef Bucher für 42 385 Franken ersteigert und mit einigen Unterbrechungen bis Ende September 1903 betrieben. Die Bahn wies einige Besonderheiten auf; so war sie die erste Strassenbahn mit Wagen zweiter und dritter Klasse und zudem das erste elektrische Bahnunternehmen, das seinen Betrieb einstellen musste. Die Trambahn in Luzern übernahm zwei Fahrzeuge, baute sie um und setzte sie bis 1945 als Anhängerwagen ein.

An dieser Stelle sei erwähnt, dass Bucher & Durrer bereits am 1. No-

vember 1886 an das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement ein Konzessionsgesuch für eine elektrische Strassenbahn in Luzern einreichten. Diese hätte vom Gütschbahnhof über den Bahnhof und die Seebrücke durch die Haldenstrasse bis zum Hotel Europe führen sollen. (Franz Josef Bucher hatte das Hotel Europe für seinen Sohn Fritz gepachtet.) Da keine Einigung mit der Stadt Luzern über die Mitbenützung der Strassen gefun-

Drehstrom-Strassenbahn Lugano mit doppelpoliger Fahrleitung, Eröffnung 1896.



den wurde, erklärte das Departement Ende 1892 die Konzession als dahingefallen. Erfolgreicher waren Bucher & Durrer hingegen in Lugano, wo am 1. Juni 1896 die von ihnen erstellten Strassenbahnen dem Betrieb übergeben wurden.

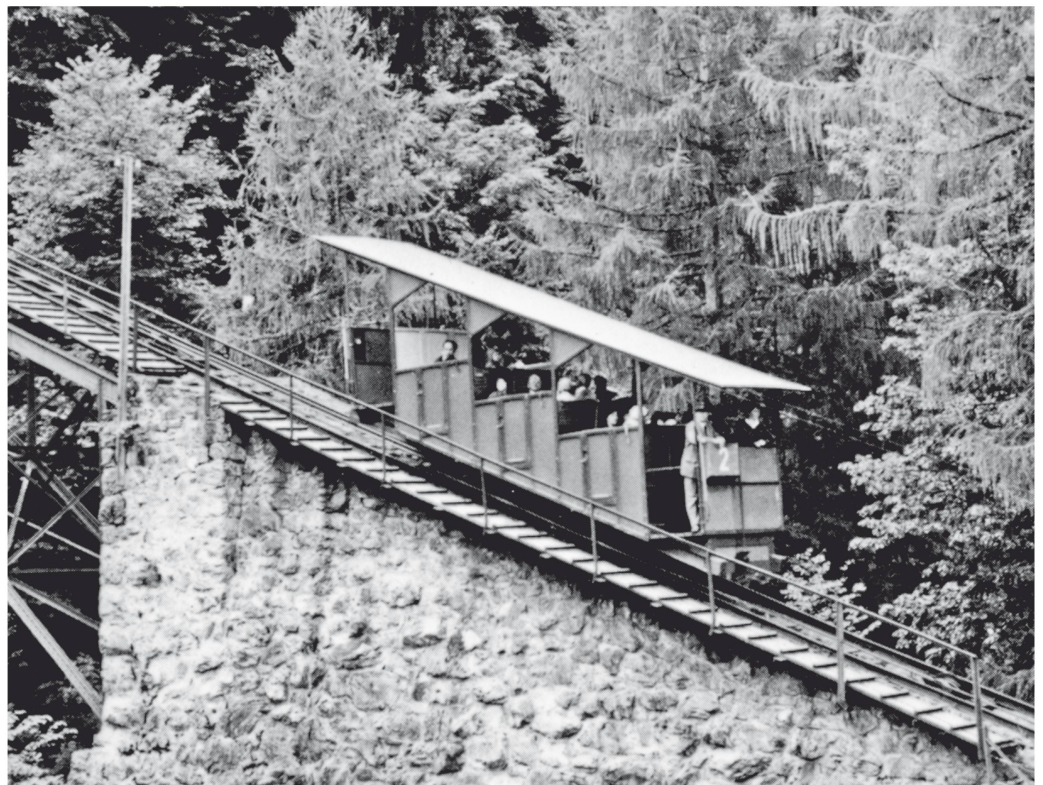
Weitere Bahnbauten

Nach der Auflösung der Firma Bucher & Durrer errichtete Franz Josef Bucher die zu den Reichenbachfällen führende Reichenbachbahn. Die Anfangsstation der am 8. Juni 1899 eröffneten Bahn liegt beim Hotel Reichenbach bei Meiringen. Die Strecke von 714 Metern Länge bei einer Höhendifferenz von 247 Metern und einer Maximalsteigung von 617 Promille weist zwei eiserne Brücken auf. Auch hier wurde ein Kraftwerk errichtet, das den für den Bahnbetrieb benötigten Strom lieferte. Ungefähr zur gleichen Zeit wurde Franz Josef Bucher in der Westschweiz tätig. Er baute die Standseilbahn von Vevey auf den Mont Pèlerin; die mit zwei Zwischenstationen ausgerüstete Seilbahn wurde am 24.

Juli 1900 eröffnet; es war zugleich das letzte Bahnunternehmen, für das sich Bucher engagierte.

Die Angelegenheit mit der Million

Bucher & Durrer erhielten 1890 von der Stadt Genua den Auftrag zur Modernisierung der Strassenbahn, und zum Bau neuer Linien. Bedingt durch finanzielle Schwierigkeiten konnten sie den Auftrag nicht zu Ende führen. Die «Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft Berlin (AEG)» führte die Arbeiten weiter; die Strassenbahn wurde dann am 14. Mai 1893 eröffnet. Bucher & Durrer erhielten als Abfindung – die AEG übernahm auch die Konzessionsrechte – eine Million Franken. Zur gleichen Zeit befassten sie sich mit der Errichtung einer Standseilbahn vom Zentrum von Genua – die Stadt ist wegen der topografischen Verhältnisse prädestiniert für derartige Anlagen – auf einen Aussichtspunkt, die Funicolare Zecca-Righi. Dabei gab Bucher dem 292 Meter hohen Hügel auch gleich den Namen «Rigi»,



*Standseilbahn
Reichenbachfälle bei
Meiringen, Eröffnung
1899.*



Schwierigkeiten. Bucher erwarb es zwei Jahre später für zwei Millionen Franken, erneuerte es, führte es unter der Flagge Bucher & Durrer durch seinen Schwiegersohn Gottlob Heinrich Wirth weiter und machte es zu einem seiner rentabelsten Unternehmen. Auch in der Schweiz wurde Bucher tätig. Mit der 1882 eröffneten Gotthardbahn wurden die Verbindungen ins Tessin einfacher. Bucher war ohnehin öfters in Lugano, schon wegen der 1886 eröffneten Standseilbahn vom Bahnhof ins Zentrum, dann später wegen der Salvatore-Bahn. 1899 konnte er in Lugano das Park-Hotel kaufen, baute es um und

Franz Josef Bucher mit der legendären Genua-Million.

italienisch «Righi». Die Eröffnung der ebenfalls von der AEG übernommenen Standseilbahn fand am 28. September 1895 (zweite Sektion) beziehungsweise am 15. Februar 1897 (erste Sektion) statt.

Bucher, in seine Heimat zurückgekehrt, liess sich, als erster Millionär in Obwalden, fotografieren. Diese Million – er verwendete sie für den Aufbau seines italienischen Hotel-Imperiums – spielte auch eine Rolle bei der 1895 erfolgten Trennung von Bucher & Durrer. Neben den unterschiedlichen Auffassungen über die Geschäftsführung in Osteuropa war es vor allem die – berechnete – Forderung von Durrer für seinen beratenden Dienst bei den Genueser Bahnen.

*oben:
Das Palace-Hotel in
Mailand, 1902.*

*unten:
Das Palace-Hotel in
Luzern, 1906.*



Der Hotelkönig

Bucher hatte sich mit dem «Bürgenstock» einen Namen gemacht. Für ihn wurde der Erwerb und Betrieb von Hotels zu einer Hauptaufgabe. 1883 wurde ihm das Hotel Méditerrané in Pegli bei Genua angeboten, das später in seinen alleinigen Besitz überging. Er baute es um und machte es zu einem der führenden Betriebe. In Rom, wo er 1890 das Hotel Minerva pachtete, geriet 1893 das bisher erste Haus, das Quirinale, durch einen Konkurrenzneubau in finanzielle

Empfohlene Hotels

Hotels Bucher-Durrer.

Rom

G^d Hôtel Quirinal

Vornehmes Haus, im gesundensten Teile Roms, an der Via Nazionale, der schönsten Strasse der ewigen Stadt gelegen. Eigener Garten in voller Südfrent. Appartements mit Bädern. Dampfheizung in allen Zimmern. Grosse Wintergarten. Aufzüge.
Restaurant français.

Pegli

bei Genua

G^d Hôtel Méditerranée

(Aufenthalt S. M. des Kaisers Friedrich im Jahre 1880.) I. Ranges mit grossartigstem Park. Lift. Dampfheizung und elektr. Licht. Kasino am Meer. **Hydrotherapie, Elektrotherapie, elektr. kohlen-saure Süss- und Meerwasserbäder** (wie Nauheim). Spezieller Kur-tisch für Magen- und Zucker-krankhe. Kurarzt. Bei absolut gleichen Mitteltemperaturen tägl. 5–7° geringere Schwankungen als überall, daher **vorzüglichstes Winter-klima der Riviera.** Prospekt B u. Broschüren gratis.

Mailand

Palace-Hôtel

Haus allerersten Ranges, in unmittelbarer Nähe des Haupt-bahnhofes gelegen und mit allem modernen Komfort aus-gestattet. Wohnungen mit Privat-Bade- und Toiletten-zimmer. Elektr. Licht u. Zentralheizung in allen Räumen.
Restaurant français.

Lugano

G^d Hôtel u. Lugano Palace

Erstes Hotel in bester Lage von Lugano, mit modernstem Komfort ausgestattet. Familien-Appartements und Einzel-Zimmer mit Bad und Toilette. Grosse Park und Garten. 250 Betten.

Cairo

Hôtel Semiramis

Schönste und gesündeste Lage am Nil.

Modernstes Luxus-Hotel.

Luzern

Palace-Hôtel

Modernstes Hotel der Schweiz.

Bürgenstock

bei Luzern

Palace-Hôtel & Grand-Hôtel

Bevorzugtester Luftkurort am Vierwaldstätter-see. Natur-Park. Ausgedehnte ebene Spaziergänge. Prospectus A. Drahtseilbahn. 50 Minuten von Luzern.

Stanserhorn

bei Luzern

Hôtel Stanserhorn

1900 Meter ü. M.

Elektr. Bahn. Grosseartiges Hochgebirgs-Panorama.

Total 2500 Betten.

Inserat aus dem Jahre 1906 mit den Bucher-Hotels.

gab ihm einen Namen von Klang: Grand Hotel und Palace-Hotel. In Basel erwarb er 1900 für seinen Schwiegersohn das Hotel Euler. In Mailand – Bucher betrachtete diese Stadt als Drehscheibe des internationalen Italienverkehrs – errichtete er 1902 in der Nähe des Hauptbahnhofes ein «Haus allerersten Ranges», das er als Palace-Hotel in seine Hotel-Kette aufnahm.

Bucher wusste die Kundschaft für sich zu gewinnen: Namhafte Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft und Kunst machten Reklame für sein Ho-

telimperium; die Hotels in Lugano, Mailand, Pegli/Genua, Rom und auf dem Bürgenstock wurden zu einem eigentlichen Markenzeichen, brachten Geld, das den bereits 68-Jährigen zu neuen Taten verleitete. 1904 erwarb er 3245 m² Land an der Seepromenade in Luzern mit der Absicht, ein den bisherigen Rahmen sprengendes Hotel zu errichten. Anschliessend begab er sich mit seinem Sohn Fritz auf eine Reise in die USA zum Studium der Hotelbauten, und kaum nach Luzern zurückgekehrt, begann er mit dem Bau. Anderthalb Jahre später war es so weit: Das nach den Plänen von Architekt Heinrich Meili-Wapf errichtete Hotel Palace wurde am 7. Mai 1906 eröffnet; es galt als das modernste der Schweiz.

Noch bevor das Palace-Hotel in Luzern fertig gebaut war, beschäftigte sich Bucher mit einem neuen Projekt. In Kairo – er hatte dort bereits 1897 das Hotel Continental für drei Jahre gepachtet – kaufte er mit der von ihm gegründeten «Schweizerisch-Ägyptischen Hotelgesellschaft» Terrain am Nil und begann mit dem Bau eines Hotels; Semiramis sollte es heissen und im Februar 1907 eröffnet werden. Bucher war jedoch nicht mehr dabei; bereits von Krankheit gezeichnet, reiste er im September 1906 gleichwohl nach Kairo, um sich vom Fortschritt des Baus zu überzeugen, doch eine Herzlähmung setzte seinem Leben am 6. Oktober 1906 ein Ende.

In seinen Glanzzeiten betrieb Franz Josef Bucher insgesamt 10 Hotels mit rund 2500 Betten; allein der «Bürgenstock» zählte 500 Betten. Zweifellos hatte er die Bedeutung des Tourismus sehr früh erkannt und als erster in Europa eine Hotelkette aufgebaut. Dabei war es sein Anliegen, seine Kinder – aus erster und zweiter Ehe – einzu-beziehen, sei es als Pächter oder Di- rektor.

Bucher als Bürger

Bucher hatte sich, vor allem nach der Gründung der Firma Bucher & Durrer, Kägiswil, auch eingehend mit dem Holz- und Parkettgeschäft befasst. Er ergriff jede Gelegenheit, für die Firma oder für sich, in irgendein Geschäft einzusteigen. Auch in der Politik war Bucher, entsprechend seinem Naturell, ein Kämpfer, der die Auseinandersetzung suchte. Nach mehreren Jahren im Bürger- und Gemeinderat von Kerns wurde er 1884 in

den Obwaldner Kantonsrat gewählt, dem er zwölf Jahre angehörte. Zu seinen Erfolgen gehörte die Gründung der Obwaldner Kantonalbank: Andererseits erlebte er aber auch Enttäuschungen und konnte nicht alle seine Ziele verwirklichen. So blieb ihm die Wahl zum Regierungsrat versagt, und als er 1896 nicht mehr in den Kantonsrat gewählt wurde, zog er von Obwalden weg und liess sich in Luzern nieder, wo er auch seine letzte Ruhestätte fand.