

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

Artikel: Josef Durrer (1841-1919)
Autor: Waldis, Alfred
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1095718>

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>

Josef Durrer (1841–1919)

von Alfred Waldis



Josef Durrer

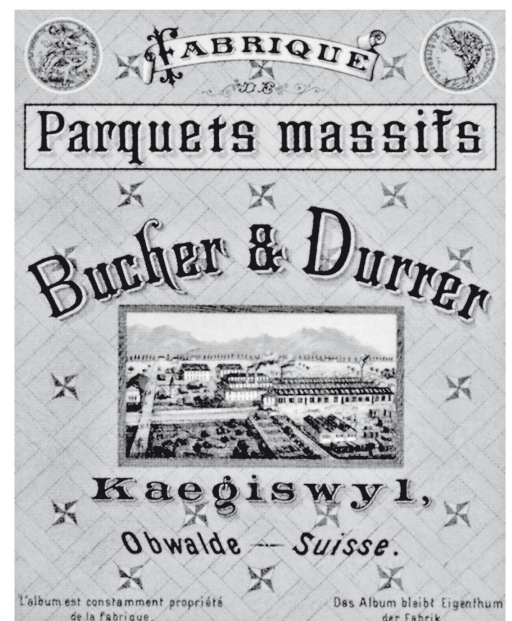
Am 24. Januar 1841 im «Halten» bei St. Anton oberhalb Kerns geboren, erlernte er bei seinem Vater Franz Joseph schon früh das Schreinerhandwerk; dieser betrieb bei St. Niklausen eine Sägerei. Da der junge Josef nur während vier Wintern die Halbtageschule und später an Sonntagnachmittagen die Zeichenschule in Sarnen besuchen konnte, nahm ihn sein Vater schon sehr früh in seinen Kleinbetrieb auf. Bereits in jungen Jahren zeigte er reges Interesse für Maschinen; zudem hatte er einen ausgeprägten Sinn für alles, was mit der Mechanik zusammenhing. 1863, 22-jährig, pachtete er auf der «Diechtersmatt» in Giswil eine Sägerei, die er zusammen mit seinem Vater und zwei Brüdern betrieb. In der Vorweihnachtszeit 1863 begegnete er im Melchthal dem sieben Jahre älteren Franz Josef Bucher. Dieser berichtete ihm von seiner Abneigung gegen das Bauern und von seinem Wunsch, in irgendein Ge-

Musterbuch der Parkettfabrik Kägiswil.

schäft einzutreten und dafür auch sein nicht unbeträchtliches Vermögen einzusetzen. Josef Durrer, dem trotz grossem Einsatz bisher der Erfolg ver sagt blieb, erkannte sogleich die sich bietenden Vorteile einer Zusammenarbeit: Bucher mit dem Geld, und Durrer mit Vater und seinen Brüdern Arnold und Johann mit der Erfahrung als Handwerker.

Bucher & Durrer

Bereits an Neujahr 1864 gründeten sie die Firma Bucher & Durrer. Beide, Franz Josef Bucher und Josef Durrer, waren voller Energie und Tatendrang, bauten Scheunen und einfache, praktisch eingerichtete Wohnhäuser, zum Teil vorher vorbereitet in Durrers Sägerei in Giswil oder, besonders die Böden, in Buchers «Sagenmatt» in Kerns. Holz war in Obwalden billig, und in vorfabriziertem Parkett eine grosse Zukunft erblickend, beschlossen sie die Errichtung einer eigenen Parkett-



fabrik. Auf der «Gygen» in Kägiswil fanden sie das geeignete Gelände; im Februar 1868 wurde mit dem Bau begonnen, und bereits im Oktober konnte die Arbeit aufgenommen werden.

Die Rechnung ging auf; sie machten mit Parkett gute Geschäfte, kauften, um unabhängig vom Rohstoff «Holz» zu sein, Wälder in der Umgebung. Die Fabrik auf «Gygen» wurde 1876 mit einem 240 m langen Neubau erweitert. 130 Mann zählte die Belegschaft, dazu kamen noch die vielen Gelegenheitsarbeiter. Im Jahre 1869 hatte Durrer die Pacht der Giswiler Säge «Diechtersmatt» aufgelöst.

Zur Zeit der Eröffnung der Fabrik fanden sich Bucher und Durrer auch zu einem privaten Zusammenschluss. Am 19. Oktober 1868 heiratete Josef Durrer Anna Maria Gasser aus Lungern. Franz Josef Bucher – dessen erste Frau, Anna Maria Durrer, starb 1865 bei der Geburt des neunten Kin-

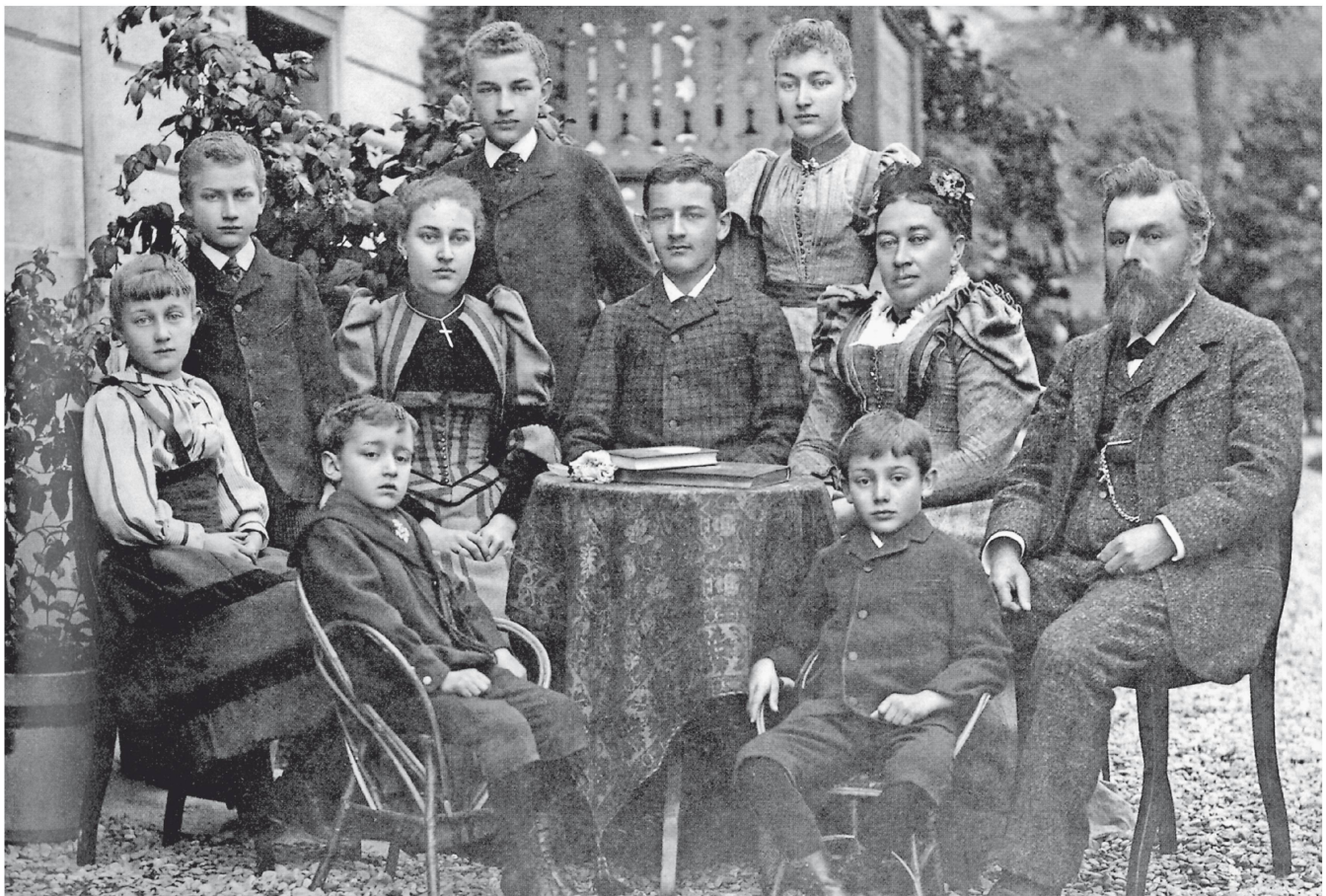
des – nahm die Schwester seines Kompagnons, Josepha Durrer, zur Frau; sie brachte sieben Kinder zur Welt. Josef und Anna Maria Durrer-Gasser hatten zehn Kinder.

Trennung und Wiedervereinigung

Neben dem Parkettgeschäft hielten Bucher und Durrer stets Ausschau nach neuen Unternehmen, betätigten sich als Bauunternehmer wie beispielsweise 1872 beim Bau der Strasse von Grafenort nach Engelberg. Bucher hielt viel vom aufkommenden Tourismus; sie bauten das Hotel «Sonnenberg» in Engelberg, verkauften es und erwarben die «Tritt Alp» auf dem Bürgenberg. Über die Geschehnisse, die zu den Hotels und zur Bahn auf den «Bürgenstock» führten, wird unter «Franz Josef Bucher», der hier die treibende Kraft war, berichtet.

Durrer hingegen widmete sich vermehrt dem Parkettbetrieb. Er wusste

Die Familie Josef Durrer-Gasser stehend von links nach rechts: Emil, Josef, Bertha; sitzend: Hedwig, Eduard, Melina, Otto, Mutter Anna Maria, Oskar und Vater Josef.



um seine Fähigkeiten auf technischem Gebiet. Einblicke in die Welt der Apparate und Maschinen vermittelte ihm bereits 1867 ein Besuch der Weltausstellung in Paris. Er erweiterte seine Kenntnisse, erprobte Neuerungen und wendete sie im eigenen Betrieb an. Sein Kompagnon, Franz Josef Bucher, war vor allem auf dem Bürgenstock engagiert. Spannungen zwischen den grundverschiedenen Typen gab es immer wieder, besonders bei der Aufteilung der Gewinne. Bucher wollte den florierenden Betrieb Bucher & Durrer allein führen und versprach Durrer eine grosse Abfindung; dieser nahm sie an, worauf am 13. August 1877 das Unternehmen aufgelöst wurde. Während Durrer das Amt eines Konkursbeamten übernahm und zudem Umschau nach neuen Möglichkeiten der Beschäftigung hielt – er entwarf Pläne für eine Maschinenfabrik in Sarnen, dann in Pratteln – wurde sich Bucher des Fehlens des zuverlässigen Kompagnons bewusst und versuchte, die Auflösung rückgängig zu machen, was ihm nach Bezahlung eines Reuegeldes auch gelang. Vom 1. Juli 1879 an bestand die Firma Bucher & Durrer wieder. Mit grossem Elan gingen sie neue Aufgaben an, Bucher mit der ihm eigenen Initiative und Schaffenskraft, Durrer, ebenso weitblickend, jedoch prüfend und berechnend, Bucher vor allem in Hotel- und Bahnunternehmen, Durrer als Unternehmer im Parkettbetrieb und im Bauwesen und beratend beim Bahn- und Kraftwerkbau bei der Erstellung der Bahnen im Tessin, auf den Bürgenstock und in Genua. Bei diesen Bahnen war Bucher zweifellos Initiator und treibende Kraft. Es lag in seiner Natur, als «Macher» aufzutreten, eine Eigenschaft, die auch bei der Stanserhornbahn zum Ausdruck kam, da ihm dieses Unternehmen besonders am Herzen lag. Ihr Bau sowie

die Entwicklung der Klemmzangenbremse wird jedoch in diesem Abschnitt dargestellt, weil die «bahnbrechende» Erfindung dieser Bremse als die Leistung von Josef Durrer gesehen werden muss.

Die Zusammenarbeit mit Ingenieur Roman Abt

Die drei ersten Bahnen – Bürgenstock, Lugano-Lugano Stazione und San Salvatore – waren von Bucher & Durrer mit dem Bremszahnstangensystem von Roman Abt ausgerüstet worden. Sie müssen mit dem seit 1885 in Luzern niedergelassenen Bergbahnpionier einen ziemlich engen Kontakt gehabt haben. Tatsache ist, dass Abt schon bei der Giessbachbahn – er wurde 1878 von Riggensbach zur Projektierung dieser Bahn beauftragt – anstelle von zwei Geleisen nur ein Geleise mit der in der Mitte gelegenen Ausweiche, jedoch einer komplizierten Konstruktion, vorsah. Es ist anzunehmen, dass im Zusammenhang mit dem Bau der Standseilbahn Lugano-Lugano Stazione Gespräche zwischen dem Ingenieur Abt und den Unternehmern Bucher & Durrer über Vereinfachungen stattfanden. Denn als Praktiker suchten diese stets solche Möglichkeiten. Das Ergebnis – Anwendung von Rädern mit Doppelspurkränzen an der äusseren Seite und von Rädern ohne Spurkranz an der Innenseite der Wagen – wurde denn auch erstmals bei Lugano-Lugano Stazione und danach bei der Bürgenstockbahn verwendet.

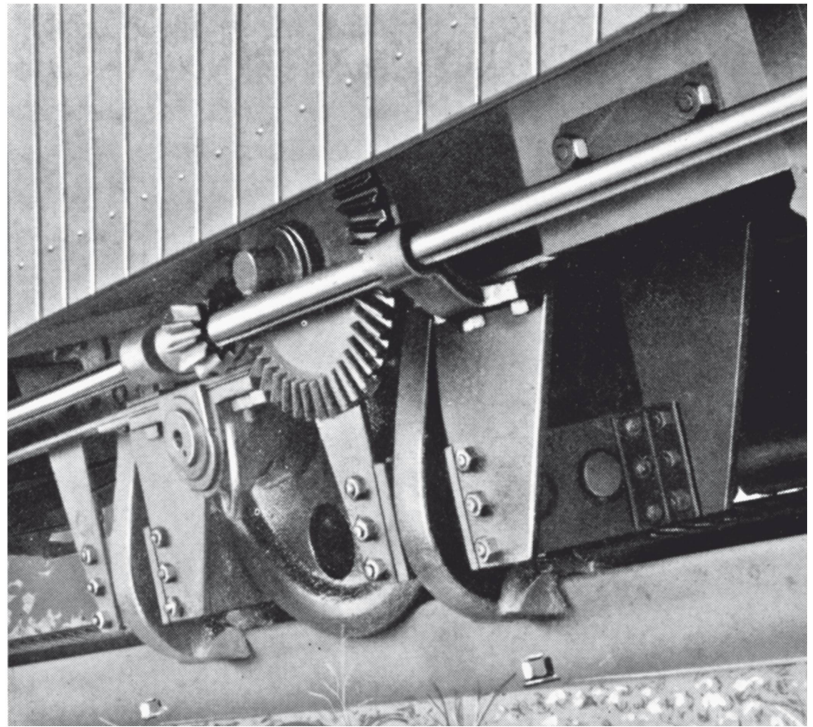
Eine weitere Erfahrung machten Roman Abt und Bucher & Durrer bei der San Salvatore-Bahn, wo erstmals die Unterteilung einer langen Strecke in zwei Sektionen vorgenommen wurde. Der Erfolg dieser Lösung dürfte Bucher & Durrer ermuntert haben, bei dem noch wesentlich längeren Projekt einer Stanserhornbahn so-

gar eine Aufteilung in drei Sektionen zu planen. Bei diesen Diskussionen um technische Anlagen war zweifellos Durrer, als der Pröbler und «Tüftler», der Gesprächspartner von Ingenieur Abt.

Die Stanserhornbahn: ein neuer Abschnitt in der Seilbahntechnik

«[...] Die Bahn auf das 1900 m hohe Stanserhorn wird bei dem Seegestade in Rotzloch beginnen und als Zahnradbahn bis in die Gipsberge ob dem Ennetmoser Ried steigen und von hier aus, ohne bedeutende Krümmungen, als Zugseilbahn direkt die höchste Spitze des Stanserhorns erstreben» war im «Nidwaldner Volksblatt» vom 15. Februar 1890 zu lesen. Dabei schwebte Bucher & Durrer vor, die Zugseilbahn, wie sie dies bei der am 29. März des gleichen Jahres eröffneten San Salvatore-Bahn realisierten, in zwei Sektionen auf den Gipfel zu führen. Inzwischen wurde die Stansstad-Engelberg-Bahn projektiert und zwang sie, den Ausgangspunkt ihrer Bahn in die Dorfmitte von Stans zu verlegen. Im bereits vier Monate später, am 16. Juni 1890 eingereichten Konzessionsgesuch des Initiativkomitees wurde vorerst von einer Standseilbahn mit Unterteilung in zwei Abschnitte ausgegangen, der erste eine Standseilbahn wie beim Bürgenstock, der zweite wie beim San Salvatore; später folgte das Projekt mit drei Unterteilungen: Stans-Kälti, Kälti-Blumatt und Blumatt-Stanserhorn. Am 18. Oktober 1890 wurde die Konzession erteilt, Baubeginn war im Juni 1891.

Und nun zum neuartigen Bremssystem, das eine revolutionäre Neuerung im Seilbahnbau darstellte: Um die Baukosten niedrig zu halten – die Initianten versprachen billigere Tarife als die Pilatus- und Rigibahn – ver-



Die Zangenbremse, System Bucher & Durrer, erstmals angewendet bei der Stanserhornbahn.

zichteten sie auf die zusätzlichen Bremszahnstangen und entwickelten eine neue, schraubstockähnliche Bremsvorrichtung, für die sie am 27. Dezember 1889 unter der Nummer 1732 das Schweizer Patent erhielten. Darnach umfassten zwei oder mehrere Paar Bremszangen die Laufschienen und wurden beim Bruch des Drahtseils automatisch an die Laufschienen gepresst oder vom Führerstand aus zu beliebiger Zeit in analoger Weise zur Wirkung gebracht.

Da die erste Sektion Stans-Kälti nur eine geringe Steigung von 275 Promille aufwies, verwendeten Bucher & Durrer ihre von Josef Durrer entwickelte und von Theodor Bell aus Kriens hergestellten Klemmzangen, die sie, nach Verbesserungen, auch für die beiden oberen Sektionen – Steigungen bis zu 600 Promille – einbauten. Aufgrund der im November 1892 vorgenommenen Bremsproben stellte die Eisenbahnabteilung des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes unter anderem fest: «[...] dass die Konstruktion der an den Wagen der Stanserhornbahn

Plakat der Stanserhornbahn, 1896.

angebrachten Sicherheitsbremse – sachgemässe Ausführung und Unterhaltung vorausgesetzt – bei Seilbahnen mit 600 Promille Maximalgefälle genügend Sicherheit bietet, um eine Zahnstangenbremse ersetzen zu können. Gegenüber dieser letzteren weist sogar die Zangenbremse gewisse Vorteile auf, indem dieselbe beim Wirken weniger Stösse erzeugt, die Gefahr des Hebens des Wagens beim Bremsen ausschliesst und durch Wegfallen der Zahnstange die Konstruktion der Ausweichungen und der Geleise, sowie die Lagerung der Seilrollen erheblich erleichtert [...]». Soweit die Aufsichtsbehörde. Diese Anerkennung führte dazu, dass Standseilbahnen

Transport des Dampfkessels für das Stanserhorn-Hotel, Mai 1893: sitzend vorne links im dunklen Anzug Josef Durrer.



Stansstad-Stans STANSERHORN BAHN

Sommer-Fahrplan, gültig vom 1. Juni 1896 an.

Luzern-Stansstad-Stanserhorn.		Stanserhorn-Stansstad-Luzern.	
Wagen	Personen	Wagen	Personen
1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
...

(Brünig-) Alpnach-Stansstad-Stanserhorn.

Wagen	Personen
1. Klasse	2. Klasse
...	...

(Flaielen-Rigi-) Vispans-Stansstad-Stanserhorn.

Wagen	Personen
1. Klasse	2. Klasse
...	...

Stanserhorn-Stansstad-Vispans (Rigi-Flaielen).

Wagen	Personen
1. Klasse	2. Klasse
...	...

STANSERHORN, 6000 m. Über diese Höhe steigt die Bahn auf dem höchsten Berg der Schweiz. Auf dem Gipfel steht das Hotel Stanserhorn. Die Bahn ist die einzige ihrer Art in der Schweiz. Sie ist die schönste und sicherste Seilbahn der Welt. Die Fahrt ist ein Vergnügen für alle. Die Bahn ist ein Meisterwerk der Technik. Sie ist ein Beweis für die Kraft der menschlichen Hand. Sie ist ein Beweis für die Kraft der menschlichen Hand. Sie ist ein Beweis für die Kraft der menschlichen Hand.

künftig auf die zusätzliche Bremszahnstange verzichteten und mit dem von Bucher & Durrer entwickelten Bremssystem ausgerüstet wurden.

An dieser Stelle sei eine für Franz Josef Bucher typische Handlungsweise erwähnt. In Anwesenheit der Experten begab sich Bucher an einem der steilsten Streckenabschnitte auf einen mit Sandsäcken beladenen Wagen, liess das Drahtseil lösen, worauf der Wagen zwei, drei Meter weiterrollte und dann anhielt; Bucher war der grosse Star, und überall sprach man von der Erfindung Buchers. Durrer, der sich ohnehin mehr der Bauleitung annahm als sein Kompagnon, blieb im Hintergrund, obwohl ihm die entscheidenden Verbesserungen zuzuschreiben waren.

Osteuropa – das neue Tätigkeitsgebiet

Nach der Wiedervereinigung von 1879 verlegte sich Durrer auf den Betrieb der Parkettfabrik sowie das Bauwesen. Eine erste Reise für den Ankauf von Eichenstämmen führte 1880 beide nach dem noch zu Ungarn



Sägewerk Grossești, Rumänien, 1881: in Tischmitte Josef Durrer, umgeben von Vorarbeitern und Büroangestellten aus Obwalden.

gehörenden Siebenbürgen. Bucher kehrte vorzeitig zurück, Durrer verhandelte weiter, verbrachte Monate in Ungarn, dann in Rumänien, baute 1885 in Bukarest eine Parkettfabrik, später noch eine Möbelfabrik, ging nach Bulgarien, erwarb dort grosse Wälder und dehnte seine Tätigkeit noch weiter nach Osten aus. Die Geschäfte brachten reichen Gewinn, andererseits auch Verluste, wie der 1889 nicht zustande gekommene Kauf von Wäldern im Kaukasus oder der Brand seiner Fabrik in Bukarest. Durrer investierte weiter, baute die Fabrik wieder auf, erstellte im rumänischen Grossești ein Sägewerk. Er war andauernd unterwegs, wochenlang in Osteuropa, dann wieder für seinen Kompagnon Bucher, vor allem, wenn es um bahntechnische Probleme ging.

Die wichtigste Tätigkeit von Bucher & Durrer war das Parkettgeschäft. Die beiden hatten oft gegensätzliche Ansichten, Bucher war in den meisten Fällen der Initiant, der ruhelose Unternehmer, und Durrer, eher zurückhaltend, war für den Zusammenhalt der zahlreichen Betriebe verantwortlich. Grosszügige Werbung machten Bucher & Durrer im In- und Ausland bekannt; beispielsweise Inse- rate als berühmteste Parkettfabrik Europas, die Übernahme von Hochbau-

ten und Chalets im Schweizerstil, grossartiger Wälderbesitz in Osteuropa oder Zweiggeschäfte in Paris und London. Andererseits führten Unstimmigkeiten über die Geschäftspolitik im Osthandel und über die Verwendung der in Genua verdienten Million Schweizerfranken zu einem Zerwürfnis zwischen Bucher und Durrer. So kam es 1895 zur endgültigen Trennung. In ihrer Mitteilung vom 15. Februar gaben sie ihren Kunden bekannt, dass Josef Durrer den Parkettbetrieb weiterführen, Franz Josef Bucher sich hingegen den Hotel- und Bahnbetrieben widmen werde.

Durrer als Bahnbauer

Durrer übernahm den Betrieb in Kägiswil, renovierte ihn und war weiterhin als Unternehmer für Neu- und Umbauten sowohl im In- als auch im Ausland tätig. Wie Bucher, der nach der Trennung noch die Reichenbach- und Mont Pèlerin-Bahn baute, war auch Durrer als Fachmann für bahntechnische Probleme gefragt. So wandte sich beispielsweise 1899 die weltweit führende Firma Siemens & Halske in Berlin an Durrer, um ihn wegen der Erstellung einer Seilbahn zu konsultieren. In seinem Gutachten beschrieb er die Vor- und Nachteile der verschiedenen Systeme, ergänzte

die Vorschläge durch Konstruktions-
skizzen, berechnete die erforderliche
elektrische Energie und lieferte auch
Kostenberechnungen.

Zu den letzten Tätigkeiten Durrers
im Bahnbau gehörte die Erstellung
der 1166 Meter langen Drahtseilbahn
von Linthal nach Braunwald; die
Eröffnung fand am 6. August 1907
statt. Gleichzeitig wurde auch das
Grand Hotel Braunwald (heute Hotel
Bellevue) in Betrieb genommen, das
ebenfalls von Durrer erbaut worden

*Die 1907 eröffnete
Braunwaldbahn.*



war. Einen Monat später, am 29. Sep-
tember 1907, wurde auf der italieni-
schen Seite des Luganersees die Seil-
bahn Santa Margherita-Belvedere di
Lanzo eröffnet, das letzte Bahnprojekt
von Josef Durrer.

Durrer als Politiker

Im Gegensatz zu Bucher fühlte sich
Durrer in der Politik nicht zuhause;
Ämtern wie Friedensrichter und Kon-
kursbeamter in Kerns oder Mitglied
des Eidgenössischen Geschworen-
gerichts konnte er sich jedoch nicht
entziehen. Auch die Wahl zum Regie-
rungsrat – er erhielt das Gemeinded-
epartement – an der Landsgemeinde
1906 war eher eine Belastung, denn
zur selben Zeit war er mit dem Bau
der Braunwaldbahn und des Grand
Hotels Braunwald beschäftigt. Bereits
1910 zog er sich aus der Regierung
zurück. Seine beiden Unternehmen,
Kägiswil und Braunwald, übertrug er
durch Gründung einer Familienakti-
engesellschaft seinen Kindern und
nahm als deren Präsident weiterhin
Anteil am geschäftlichen Leben. Am
26. April 1919 starb Josef Durrer an
seinem Geschäftssitz in Sarnen.

Chronik Franz Josef Bucher und Josef Durrer

- 1834 17. Januar: Geburt von Franz Josef Bucher in Kerns
- 1841 24. Januar: Geburt von Josef Durrer in St. Anton oberhalb Kerns
- 1854 Franz Josef Bucher heiratet Anna Maria Durrer, 9 Kinder
- 1862 Franz Josef Bucher richtet im Hof «Klewigen» eine Sägerei ein
- 1862 Josef Durrer pachtet die Sägerei «Diechtersmatt» in Giswil
- 1863 Begegnung Bucher mit Durrer
- 1864 Gründung der Firma Bucher & Durrer
- 1865 Tod von Buchers Ehefrau
- 1868 Parkettfabrik und Kanal in der «Gygen», Kägiswil, werden gebaut
- 1868 Doppelhochzeit: Bucher mit Josepha Durrer, Durrer mit Anna Maria Gasser
- 1870 Bau des Hotels Sonnenberg, Engelberg
- 1871 Verkauf des Hotels Sonnenberg

- 1871 Kauf der «Tritt Alp» auf Bürgenbergr
- 1871 Bau der Strasse von Stansstad nach Bürgenstock
- 1873 Eröffnung des Grand Hotels Bürgenstock
- 1876 Erweiterungsbau Parkettfabrik Kägiswil
- 1877 Trennung von Franz Josef Bucher und Josef Durrer
- 1879 Wiedervereinigung zu Bucher & Durrer, Kägiswil; Glanzzeit von Bucher & Durrer beginnt
- 1881 Kauf von Wäldern in Siebenbürgen
- 1883 Pacht des Hotels Europe in Luzern durch Franz Josef Bucher
- 1883 Pacht des Hotels Méditerrané in Pegli bei Genua, später Kauf
- 1884 Wahl von Franz Josef Bucher in den Kantonsrat von Obwalden
- 1885 Bau einer Parkett- und Möbelfabrik in Bukarest
- 1886 Eröffnung der Drahtseilbahn Lugano-Lugano Stazione
- 1886 Bau des Kraftwerkes an der Engelberger Aa
- 1888 Eröffnung der Bürgenstockbahn
- 1888 Eröffnung des Park-Hotels und des Bahnhofrestaurants Bürgenstock
- 1890 Bau des Kraftwerkes Maroggia im Tessin
- 1890 Eröffnung der San Salvatore-Bahn
- 1890 Auftrag zur Modernisierung bzw. zum Bau von Strassenbahnen in Genua
- 1890 Pacht des Hotels Minerva in Rom
- 1893 Eröffnung der Stanserhornbahn
- 1893 Eröffnung der Strassenbahn Stansstad-Stans
- 1894 Verkauf der Konzession der Strassen- und Standseilbahn Genua; Erlös 1 Million Schweizer Franken
- 1895 Kauf des Hotels Quirinal in Rom
- 1895 Endgültige Trennung von Bucher & Durrer: Bucher übernimmt Hotels und Bahnen, Durrer führt Parkettbetriebe weiter
- 1896 Eröffnung der Strassenbahn Lugano
- 1896 Abwahl von Bucher als Kantonsrat; Wegzug nach Luzern
- 1897 Pacht des Hotels Continental in Kairo
- 1899 Eröffnung der Reichenbach-Bahn
- 1900 Eröffnung der Bahn Vevey-Mont Pèlerin
- 1900 Umbau des Park-Hotels ins Palace-Hotel in Lugano
- 1900 Übernahme des Hotels Euler in Basel
- 1902 Eröffnung des Hotels Palace in Mailand
- 1904 Eröffnung des Hotels Palace auf dem Bürgenstock
- 1904 Landerwerb für Hotel Palace in Luzern
- 1905 Eröffnung Felsenweg und Hammetschwandlift auf Bürgenstock
- 1906 Wahl von Josef Durrer in Regierungsrat von Obwalden
- 1906 Eröffnung des Hotels Palace in Luzern
- 1906 6. Oktober: Tod von Franz Josef Bucher in Kairo
- 1907 Eröffnung des Hotels Semiramis in Kairo
- 1907 Eröffnung der Braunwaldbahn und des Grand Hotels Braunwald
- 1907 Eröffnung der Standseilbahn S. Margherita-Belvedere di Lanzo
- 1910 Rücktritt von Durrer als Regierungsrat
- 1919 26. April: Tod von Josef Durrer in Sarnen