

Zeitschrift: Geomatik Schweiz : Geoinformation und Landmanagement =
Géomatique Suisse : géoinformation et gestion du territoire =
Geomatica Svizzera : geoinformazione e gestione del territorio

Herausgeber: geosuisse : Schweizerischer Verband für Geomatik und
Landmanagement

Band: 105 (2007)

Heft: 5

Artikel: Die alte Stanserhorn-Bahn

Autor: Berger, C.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-236424>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.03.2025

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

Die alte Stanserhorn-Bahn

Am 1. September 1974 wurde die alte Stanserhorn-Bahn eingestellt. Von den drei 1893 gebauten Standseilbahnen existiert heute nur noch die erste Sektion von Stans ins Kälti. Die oberen zwei Sektionen wurden 1975 durch eine moderne Luftseilbahn ersetzt. Die Stanserhorn-Bahn war die erste eingleisige Standseilbahn mit Ausweichstelle, ohne Zahnstangenbremse und mit Elektroantrieb.

Le premier septembre 1974, l'ancien funiculaire du Stanserhorn a été mis hors service. Des trois funiculaires construits en 1893 il n'existe plus, aujourd'hui, que la première section de Stans à Kälti. Les deux sections supérieures ont été remplacées en 1975 par un téléphérique moderne. Le funiculaire du Stanserhorn était le premier funiculaire à une voie, comportant une place d'évitement, sans freins de crémaillère et à propulsion électrique.

Il 1° settembre 1974 si è messa a riposo la vecchia funicolare dello Stanserhorn. Delle tre funicolari costruite nel 1893, oggi rimane solo la prima sezione che va da Stans a Kälti. Le due sezioni superiori sono state sostituite nel 1975 da una moderna teleferica. La funicolare dello Stanserhorn è stata la prima funicolare a un binario con punto di scambio, senza freno a cremagliera e ad azionamento elettrico.

Ch. Berger

Die Gnomen

Wie bei jedem Berg gibt es auch ums Stanserhorn viele Sagen und Geschichten. So erzählte man von den Gnomen, welche auf dem Stanserhorn als «Erdmännchen» bezeichnet wurden. Da auch der Bau der Stanserhorn-Bahn als etwas Ungeheures betrachtet wurde, waren diese auch auf dem ersten Stanserhornplakat, dem «Zwärgliplakat», anzutreffen.

Projekt einer Bahn

Der Initiator dieser Bahn war der Unternehmer Franz-Josef Bucher-Durrer aus Kerns im Kanton Obwalden. Es wurde gesagt, dass er diese Bahn nur aus Wut baute, weil er den Sitz im Verwaltungsrat der Pilatusbahn nicht erhielt. Das erste Projekt von 1890 sah eine Zahnradbahn vom Rotzloch (am Alpnersee) her bis nach Ennetmoos vor. Von hier aus wäre eine Standseilbahn bis zum Gipfel gebaut worden. Bei Ennetmoos wurde auch ab 1888 mit einer Standseilbahn Gips abgebaut. In der Wintersaison hätte die Bahn zum

Gipsabbau verwendet werden können und in der Sommersaison dem Tourismus gedient. Das endgültige Projekt einer Bahn von Stans aus aufs Stanserhorn lag erst 1891 vor.

Erschliessung durch Standseilbahn

F.J. Bucher-Durrer wollte seine Bahn so billig wie möglich bauen. Um mit dieser Bahn neben Pilatus- und Rigibahn, welche schon bekannt waren, Erfolg zu haben, mussten die Fahrpreise bedeutend billiger sein. Dies wiederum war natürlich nur durch geringe Baukosten zu erreichen.

Der Bau einer Standseilbahn, an Stelle einer bis anhin üblichen Zahnradbahn, schien die geeignete Lösung zu sein. Um die Baukosten noch mehr zu senken, entwickelten F.J. Bucher-Durrer und sein Geschäftspartner J. Durrer-Gasser ein neues Bremssystem, welches ohne Zahnstange funktionierte. Die etwa vier Kilometer lange Strecke von Stans bis zum Stanserhorn konnte nicht durch eine einzige Standseilbahn erschlossen werden. Es mussten deren drei gebaut werden!

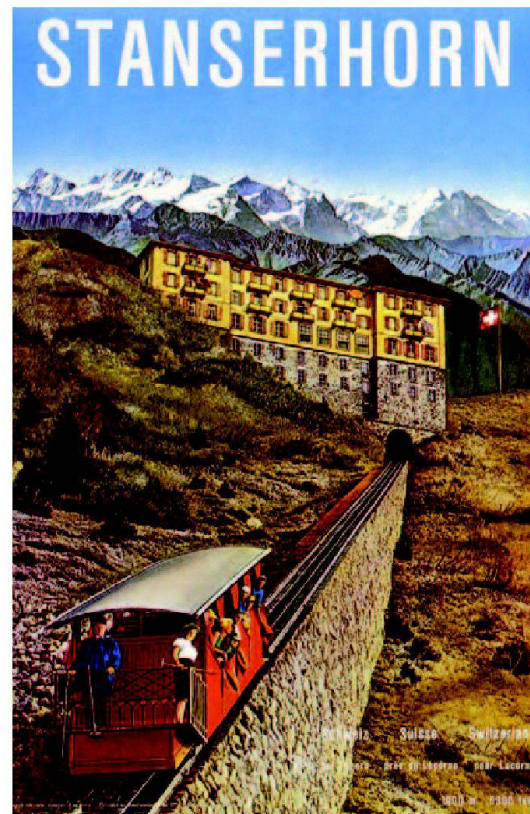


Abb. 1: Plakat der Stanserhorn-Bahn aus dem Jahr 1958.

Mit vier Bahnen fing es an

Zur bequemen Besteigung des Stanserhorns wurden insgesamt nicht weniger als vier Bahnen gebaut, welche alle 1893 eröffnet wurden. Es war dies die Elektrische Strassenbahn Stansstad-Stans, welche als Zubringerbahn diente. Sie brachte die mit dem Schiff angereisten Touristen von Stansstad nach Stans. Diese Bahn wurde 1903 eingestellt, da sie von der 1898 eröffneten Stansstad-Engelberg-Bahn konkurrenziert wurde, die ebenfalls Stans und somit die Stanserhorn-Bahn bediente. In Stans folgten drei Standseilbahnsektionen bis das Ziel, der Gipfel des Stanserhorns, erreicht war.

Drei Standseilbahnsektionen

Die drei Standseilbahnen waren in folgende Abschnitte unterteilt: Die erste Sektion Stans (451 m ü. M.) – Kälti (713 m ü. M.), welche heute noch fast unver-



Abb. 2: Der historische Standseilbahnwagen der 1. Sektion Stans-Kälti ist heute noch in Betrieb.



Abb. 3: Terrasse und Maschinenhaus auf dem Stanserhorn (alte Postkarte).

ändert existiert. In der Station Kaelti musste man auf die zweite Sektion Kaelti (713 m ü. M.) – Blumatt (1221 m ü. M.) umsteigen. Die letzte Etappe war die bis zu 63% steile Sektion Blumatt (1221 m ü. M.) – Stanserhorn (1849 m ü. M.). Um den 1900 m ü. M. liegenden Gipfel des Stanserhorns zu erreichen, gab es dann keine Bahn mehr, dafür aber einen um so schöneren Panoramaweg, der wie auch heute noch, durch eine reiche Alpenflora zum 1900 m ü. M. liegenden herrlichen Aussichtspunkt führte.

Unterbau

Bei den verwendeten Schienenprofilen handelte es sich um den Typ «PHOENIX R». Dies ist ein typisches Standseilbahnprofil welches später bei vielen Bahnen Verwendung fand. Die Spurweite aller Bahnen betrug 1000 mm. Die Trasse der drei Sektionen der Stanserhorn-Bahn waren getrennt und unabhängig voneinander. Während bei der ersten Sektion die Gleise geschottert wurden, verwendeten die Erbauer bei den oberen, bis zu 63% steilen Sektionen einen gepflasterten und besser verankerten Unterbau. Eine Steinbrücke auf der zweiten Sektion sowie der 170 Meter lange Tunnel der dritten Sektion waren wohl die imposantesten Bauwerke dieser Bahn. Der Tunnel verfügte sogar über Mauernischen für die Streckenwärter. Für ihn wurde auch eine Treppe zwischen sowie auf der linken Seite der

Gleise angelegt, die von Kälti bis Stanserhorn durchgehend war.

Personenwagen

Die sechs Bahnwagen der Stanserhorn-Bahn wurden treppenförmig gebaut und hatten vier Coupés zu je acht Sitzplätzen. Die Plattformen wurden zudem genügend gross gebaut, damit auch dort noch Reisende platziert werden konnten. In einem Wagen konnten somit 40 Personen befördert werden. Die Wagen sahen sich sehr ähnlich, doch waren alle sechs Bahnwagen unterschiedlich gebaut.

Die Räder hatten auf der einen Seite einen doppelten Spurkranz, die den Wagen führten, die Räder auf der anderen Seite hingegen waren breiter und hatten gar keinen Spurkranz. Bei der Ausweiche in der Mitte jeder Sektion konnten die spurkranzlosen Räder nur über die Schienen gleiten und die Ausweiche erfolgte somit «automatisch».

Für den Unterhalt der Bahn war noch ein keilförmiger Güterwagen vorhanden.

Bremssystem

Um die Baukosten weiter zu senken, wurde ein neues Bremssystem entwickelt. Das Patent Nr. 1732 einer «Bremsvorrichtung für Drahtseilbahnen» wurde am 27. Dezember 1889 beim Eidgenössischen Amt für Geistiges Eigentum eingereicht. Neu an dieser Bremse war, dass sie nicht wie

bisher bei Standseilbahnen üblich auf eine Zahnstange, sondern auf die Laufschiene wirkte. Die Kosten von fast vier Kilometern Zahnstange entfielen! Die Erfindung wurde oft F.J. Bucher-Durrer zugeschrieben. Wahrscheinlicher ist jedoch, dass die Idee dieser Bremse von J. Durrer-Gasser stammte. Gebaut wurde der mechanische Teil von der Maschinenfabrik Theodor Bell & Cie, Kriens-Luzern.

Drei zangenartige, unabhängig voneinander funktionierende Klammern, umfassten auf einer Seite des Wagens die Laufschiene. Diese konnten durch einen Seilriss, durch Pedal (später Handgriff) oder Spindelbremse in Funktion gebracht werden. Es mussten zuerst auf einer 70% steilen Versuchsstrecke Bremsproben durchgeführt werden, damit der Bau der Bahn mit diesem neuen System überhaupt erlaubt wurde.



Abb. 4: Baustelle Blumatt 1892.

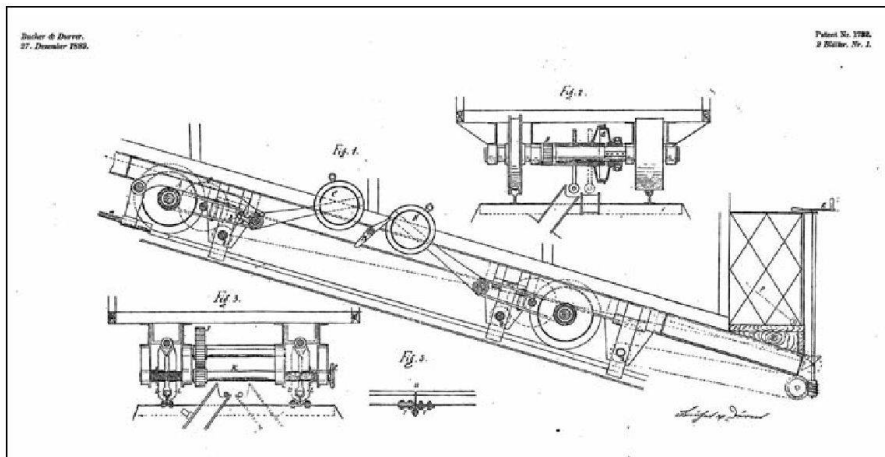


Abb. 5: Das am 27.12.1889 patentierte Bremssystem.

Antrieb/Stromversorgung

Der Strom für die seit Betriebsbeginn elektrisch betriebene Stanserhorn-Bahn lieferte das Kraftwerk an der Fadenbrücke bei Buochs. Dieses Kraftwerk lieferte zudem Strom für die Bürgenstockbahn und Trambahn Stansstad-Stans. Das Kraftwerk war bis 1995 in Betrieb.

Der Antrieb erfolgte mit Elektromotor über Flachriemen auf eine Achse, die mit Übersetzung auf das grosse Holzrad wirkte, welches das doppelt umwickelte Stahlseil antrieb. Da das Vertrauen in die Elektrizität um 1893 noch nicht gerade gross war, mussten in allen drei Maschinenhäusern Reserve-Dampfantriebe installiert werden. Um die Jahrhundertwende konnte auf diesen Antrieb verzichtet wer-

den. Heute sieht man bei der Station Blumatt den letzten noch vorhandenen liegenden Schornstein, der auf die «Dampfzeit» bei der Stanserhorn-Bahn hinweist.

Gebäude

Neben der Station in Stans wurden drei Maschinenhäuser im Kaelti, Blumatt sowie auf dem Stanserhorn erstellt. Die Gebäude hatten, wie auch das Hotel, ursprünglich einen gelblich/roten Anstrich. Die Station Stans erhielt als einziges dieser Flachdachgebäude einen Dachaufbau.

Hotel Stanserhorn

Mit der Stanserhorn-Bahn wurde auch gleichzeitig ein Hotel gebaut. Deren Bau

und Betrieb übergab die Stanserhorn-Bahngesellschaft den Herren Bucher und Durrer. Während sich im Erdgeschoss Restaurations- und Speisesäle befanden, konnten die Hotelgäste in den oberen zwei Stockwerken komfortable Zimmer vorfinden, die ihnen eine prächtige Aussicht auf die wunderschöne Bergwelt ermöglichten. Frühaufsteher konnten sogar einen herrlichen Sonnenaufgang genießen. Ein Hotelbrand in der Nacht vom 2. auf den 3. Oktober 1970 setzte diesem Vergnügen ein jähes Ende.

Als Restaurant diente danach fünf Jahre das Postprovisorium aus Stans, welches auf dem Horn aufgebaut wurde. Auf die Grundmauern des alten Hotels wurde ein Bergrestaurant gebaut, welches 1976 eröffnet wurde. Dank dem alten Hotelfundament wies es eine grosse Terrasse auf. Um den gestiegenen Anforderungen zu genügen, wurde der östliche Teil des 1976 gebauten Restaurants im Winter 2000/01 komplett neu gebaut. Das Drehrestaurant Rondorama® verwöhnt heute die Gäste und bietet einen herrlichen Ausblick in die Bergwelt.

Zur Hotelanlage gehörte auch der berühmte Scheinwerfer. Die Hotelgäste konnten damit am Abend die Berge beleuchten. Nach der Einstellung des Hotelbetriebes wurde auch der Scheinwerfer nutzlos. Zum 100-Jahr-Jubiläum wurde ein neuer Flak-Scheinwerfer aus Beständen der Armee montiert, der als Werbung ab und zu die Berge beleuchtet.



Abb. 6: Stanserhorn-Scheinwerfer auf Werbeplakat um 1920.

Die Luftseilbahn kommt

Die oberen zwei Sektionen waren, was den Unterhalt betraf, sehr arbeitsintensiv. Lawinen und Steinschläge zerstörten fast jeden Winter Teile der obersten Sektion. Bereits zehn Jahre nach Eröffnung der Bahn stürzten Dammenteile ein. Auch die Saison war trotz jährlicher Schneeräumung bedeutend kürzer als heute. Der Hotelbrand von 1970 zerstörte auch das Maschinenhaus. Dieses wurde danach wieder provisorisch aufgebaut und der Standseilbahnbetrieb wurde weitergeführt. Das Ende der Bahn und der Ersatz von Sektion 2 und 3 durch eine Luftseil-

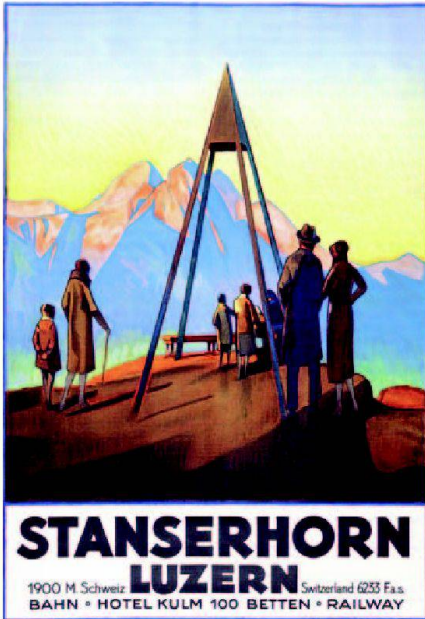


Abb. 7: Werbepublikum um 1920.

bahn waren jedoch bereits geplant. Ohne eine komplette Erneuerung der Bahnanlagen hätte die Stanserhorn-Bahn keine Konzessionsverlängerung erhalten. Die Standseilbahn schaufelte ihr eigenes Grab. Sie diente als Baubahn für die Luftseilbahn. Als eine Transportbahn eingerichtet war, wurde die Standseilbahn nutzlos und auf 1. September 1974 eingestellt.

Wer heute in der Luftseilbahn hinaufschwebt, kann unter ihr das überwachsene Trasse der alten Bahn noch erkennen. In der Station Blumatt steht sogar noch ein Untergestell eines alten Bahnwagens von 1893. Der Zahn der Zeit nagt jedoch an diesen Überbleibseln, welche ruhig vor sich hin rosten. Die schöne Aussicht jedoch blieb.

Historisches wieder gefragt

Bei der Stanserhorn-Bahn hat man den Wert des Historischen erkannt. Die Original-Standseilbahnwagen der 1. Sektion werden liebevoll gepflegt. Sie wurden wieder mit der Original Beschriftung versehen und beschädigte Teile werden wieder ersetzt. Beim Antrieb mussten Anpassungen an die neuen Bestimmungen und technische Erneuerungen durchge-

Stanserhorn-Bahn

Betriebseröffnung: 26. August 1893 (alle drei Sektionen)
 Betriebseinstellung: 1. September 1974 (Kälti-Blumatt)
 1. September 1974 (Blumatt-Stanserhorn)

Spurweite: 1000 mm
 Betriebslänge: 3923,7 m
 Grösste Neigung: 630 Promille

Besonderheiten:

- erste elektrische und ohne Bremszahnstange gebaute Standseilbahn
- einzige aus drei Sektionen bestehende Standseilbahnanlage der Schweiz

Strecke	Länge	Höhen- unterschied	min. Steigung	max. Steigung
Stans-Kälti	1547,0 m	261,67 m	12,72%	27,00%
Kälti-Blumatt	1089,5 m	508,40 m	40,00%	62,00%
Blumatt-Stanserhorn	1287,2 m	627,86 m	40,00%	63,00%

Rollmaterial

Personenwagen:

Nr.	Einsatz	Baujahr	Bemerkungen
1	Sektion 1	1893	diverse kleine Umbauten, in Betrieb
2	Sektion 1	1893	diverse kleine Umbauten, in Betrieb
3	Sektion 2	1893	Wagenkasten 1974+, Untergestell in Blumatt
4	Sektion 2	1893	Wagenkasten 1974+, Untergestell ca 1980+
5	Sektion 3	1893	Wagenkasten 1974+, Untergestell ca 1974+
6	Sektion 3	1893	1. Wagenkasten 1963 durch Lawine zerstört 2. Wagenkasten 1974+, Untergestell August 1995+

Güterwagen:

Nr.	Einsatz	Baujahr	Bemerkungen
-	Baudienst	-	nicht für Gütertransporte verwendet zuerst nur Eichenholzrahmen mit Räder, erhielt später einen eisernen Rahmen mit Holzaufbau, nach 1974 mit Eisen verschalt, Verwendung als Schotterwagen.

führt werden, damit die Standseilbahn den heutigen Bedürfnissen gerecht wird. Die Gleisanlagen stammen aber immer noch aus dem Eröffnungsjahr!

Christoph Berger
 Via Dulezi 17
 CH-7180 Disentis
 berger73@gmx.ch

Weitere Informationen im 2005 erschienen Buch:
 Das kleine Buch vom Stanserhorn
 ISBN 3-907164-12-1