

Zeitschrift: Historischer Kalender, oder, Der hinkende Bot
Band: 278 (2005)

Artikel: Das Stanserhorn
Autor: Werren, Regula / Werren, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-655406>

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: 27.04.2025

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

Das Stanserhorn

Das Stanserhorn im Herzen der Schweiz ist für viele Bergfreunde ein faszinierendes Ausflugsziel mit überwältigender Aussicht, prachtvoller Alpenflora und abwechslungsreichen Wander- und Spazierwegen. In unmittelbarer Nähe sind weitere bekannte Ausflugsberge, die Rigi, der Pilatus oder der Bürgenstock. Der Grundstein zur heutigen Bekanntheit wurde im vorletzten Jahrhundert mit der Inbetriebnahme der Stanserhornbahn sowie der Eröffnung des Stanserhornhotels auf dem Gipfel gelegt.

Die Bahnpioniere

Verärgert durch die Verweigerung eines Verwaltungsratssitzes bei der 1889 eröffneten Pilatusbahn setzte sich *Franz Josef Bucher* in den Kopf, das Stanserhorn mit einer eigenen Drahtseilbahn zu erschliessen. Franz Josef Bucher war in seiner Zeit ein grosser Unternehmer und Förderer des Tourismus. Er baute zahlreiche Hotels und Bahnen in der Schweiz und im Ausland, so die bekannten Drahtseilbahnen Lugano-Stazione, Bürgenstock, San Salvatore, Reichenbachfall, Mont Pèlerin, die Strassenbahn in Genua sowie den Hammettschwandlift. Sein Hotelimperium umfasste das Hotel Euler in Basel, die Palace-Hotels in Luzern und Mailand, die Bürgenstock-Hotels sowie das Grandhotel in Lugano, um nur die bekanntesten zu nennen. In seinem Besitz waren auch drei Kraftwerke sowie Parkett- und Möbelfabriken samt Waldungen. Daneben war er Politiker und einer der Gründer der Obwaldner Kantonalbank. *Josef Durrer* erlernte das Schreinerhandwerk und eignete sich in aufwändigem Selbststudium nach und nach die wissenschaftliche Basis, die physikalischen Gesetze und die technischen Ausdrücke

an. Der Pröbler, Techniker und Erfinder gilt als der eigentliche Vater der genialen, automatisch wirkenden Schienenzangenbremse, welche am Stanserhorn als absolute Weltneuheit erstmals angewandt wurde.

Eine Bahn in drei Sektionen

Bald nach der Eröffnung der Bürgenstockbahn begann die Planung am Stanserhorn. Die Länge der Bahnstrecke von 3915 Metern (damals Weltrekordlänge) erforderte drei selbstständige, voneinander betrieblich unabhängige Bahnsektionen. Ab der Talstation in Stans führt die 1. Sektion zur Umsteigestation in Kälti, die 2. Sektion zur Umsteigestation Alp Blumatt, wo man in die 3. Sektion umsteigen konnte, die bis hinauf zur Bergstation auf 1850 Meter über Meer führte. Jede der drei Sektionen war eingleisig, mit je einer automatisch funktionierenden Kreuzungsanlage in der Streckenmitte (Abt'sche Weiche) und einem eigenen Antrieb ausgerüstet. Auf jeder Sektion verkehrten zwei Wagen, die durch einen Seilmechanismus von der bergseitigen Station, zeitgleich in jeweils entgegengesetzter Richtung, in Fahrt gesetzt wurden. Wie am Bürgenstock als Weltneuheit erfolgreich eingesetzt, kam auch am Stanserhorn der elektrische Antrieb bei allen drei Bahnsektionen zur Anwendung. Die elektrische Energie lieferte das eigene Wasserkraftwerk in Buochs. Die Behörden verlangten jedoch zusätzlich Dampftriebe als Reserve – das Vertrauen in die Elektrizität war im Jahre 1893 wohl noch nicht so hoch. Der Bau der untersten Sektion verlief ohne grosse Probleme, die beiden oberen Abschnitte wiesen eine Steigung bis zu 63% auf und verlangten deshalb einen gemauerten und besser verankerten Unterbau für

die Schienen. Eine Steinbrücke in der mittleren Sektion und ein 170 Meter langer Tunnel auf der obersten Sektion waren die besonderen Bauwerke auf diesen Abschnitten. Die Ausführung des seilbahntechnischen Teils übernahm die Maschinenfabrik von Theodor Bell aus Kriens. Am 17. August 1893 begleiteten rund 70 Gäste Franz Josef Bucher und seinen Geschäftspartner Josef Durrer auf der Eröffnungsfahrt Richtung Stanserhorn Gipfel. Über die Fahrt und die Aussicht gab es von allen nur spontanes Lob.

Hightech im Jahr 1893

Um beim Bahnbau Kosten zu sparen, suchte Josef Durrer nach einer Lösung, die es erlaubte, auf das bei den bisherigen Bahnen angewandte, teure, zwischen den Schienen angebrachte Zahnstangenbremssystem zu verzichten. Nach langem Probieren fand er das äusserst einfache, absolut zuverlässige Schienenanzugbremssystem:

Im Moment des abfallenden Seilzugs am Wangenseilvergusskopf, ausgelöst durch Schlaffseil oder Seilriss, schaltet ein mit einem Gewicht bestückter Hebel ein Zahnrad an die Wagenachse. Am talwärts rollenden Wagen dreht die rotierende Wagenachse die Schraubenspindel so, dass die entsprechend der Keilkopfschiene geformten Bremszangen sich an den Schienenkopf festpressen und so den Wagen nach sehr kurzem Bremsweg automatisch und sicher zum Stillstand bringen.

Dieses Bremssystem kam als Weltneuheit am Stanserhorn erstmals zum Einsatz und war zu der Zeit eine technische Sensation. Das Grundsystem ist so genial, dass es in weiterentwickelter Form bei sämtlichen bis in die heutige Zeit gebauten Standseilbahnen zur Anwendung kommt.

Elektrische Strassenbahn Stansstad–Stans

Zur Zeit der Drahtseilbahneröffnung führten schon etliche Eisenbahnlinien kreuz und quer

durch die Schweiz. Die Verkehrslage von Stans war jedoch denkbar schlecht und somit die Talstation der Stanserhornbahn isoliert und nur durch umständliche Anreisen zu erreichen. Dampfschiffe fuhren schon seit 1838 den Hafen von Stansstad an, von dort nach Stans fehlte aber der Zubringer. Bucher und Durrer blieb nichts anderes übrig, als diese Verkehrslücke zu schliessen, und so bauten sie nebst der Bergbahn auch die elektrische Strassenbahn Stansstad–Stans. Wie das in jenen noblen Reisezeiten üblich war, trennte man sogar in diesen Strassenbahnwagen die Gesellschaft in eine II. und eine III. Klasse. Schon 1903 stellte die Strassenbahn jedoch den Betrieb wieder ein, da sie von der 1898 eröffneten Stansstad–Engelberg–Bahn konkurrenziert wurde, welche die ganze Talschaft bis nach Engelberg erschliessen konnte.

Das Hotel Stanserhorn

Zeitgleich mit der Stanserhornbahn wurde auch das Kulmhotel Stanserhorn errichtet. Auf einem aus Bruchsteinquadern gemauerten, gegen Norden vier Stockwerke abfallenden Sockel kam der aus Holz gebaute dreistöckige Hotelkomplex zu stehen. In den beiden oberen Etagen standen insgesamt 70 Hotelbetten zur Verfügung. Das Erdgeschoss beinhaltete den grossen Speisesaal sowie ein Restaurant II. Klasse für die Tagestouristen. Im gemauerten Fundament befanden sich die Wirtschaftsräume und zuunterst das Portal zur ins Hotel integrierten Bergstation der Drahtseilbahn.

Ausgefallene Werbemassnahmen

Um von der Konkurrenz von Rigi und Pilatus nicht erdrückt zu werden, waren bereits vor über hundert Jahren ungewöhnliche Werbemassnahmen erforderlich. Ende Juni 1895 schaffte Franz Josef Bucher einen riesigen Scheinwerfer an, mit dem er in den Sommermonaten nach Einbruch der Dämmerung die Landschaft der Region in geheimnisvolles

Licht tauchte. Der Scheinwerfer war auch von Luzern aus gut zu sehen, und die dem Quai entlang spazierenden Gäste aus aller Welt erkundigten sich über dieses seltsame Lichtphänomen.

Bucher hatte somit erreicht, auf sich und das Stanserhorn aufmerksam zu machen, und der Besucherstrom am Stanserhorngipfel nahm auch tatsächlich stetig zu. Für die Pariser Weltausstellung von 1900 wurde ein sechs Meter grosses Modell des Stanserhorns hergestellt, das mit realistisch sprudelnden Bächen, kleinen rauschenden Wasserfällen und einer elektrisch betriebenen Miniatur-Stanserhornbahn ausgestattet war. 1902 liess Franz Josef Bucher vom Stanserhorn einen grösseren Luftballon aufsteigen, welcher dann auf seiner Fahrt mit dem Scheinwerfer begleitet wurde. Am Ballon angeheftet war ein Freibillett. Dem glücklichen Finder wurden eine Fahrt mit der Bahn, Nachtessen und Übernachtung mit Frühstück auf dem Stanserhorn geschenkt. Diese Aktion war so erfolgreich, dass sie zehn Jahre später wiederholt wurde. Auch war man bemüht, Ereignisse rund ums Stanserhorn in den Zeitungen zu veröffentlichen. Unter diese Rubrik fiel wohl auch das «Rennen aufs Stanserhorn», welches am 28. Juli 1912 stattfand und zu seiner Zeit sehr umstritten war. Es wurden Preise im Gesamtwert von 250 Franken für die schnellsten Bergläufer ausgesetzt. Es meldeten sich 52 Männer zum Start, und mit einer Stunde und vier Minuten lief der schnellste Läufer auf dem Gipfel schliesslich durchs Ziel. «Dieses Gekeuche auf den Berg, eine Tortur für Herz und Kreislauf» wurde von den Bergsteigern und dem grössten Teil der Schweizer



Hotel und Standseilbahn auf dem Stanserhorn vor dem Brand 1970

Presse strikte abgelehnt und verurteilt. Heute haben sich die Gemüter beruhigt, denn Anfang Juli findet jeweils der Stanserhorn-Berglauf statt, und dies im Jahr 2004 bereits in der 18. Auflage.

Das Feuer – Schicksal und Neubeginn

Fast achtzig Jahre lang prägte der imposante Hotelbau den Berggipfel des Stanserhorns. In der Nacht auf den 3. Oktober 1970 hat das Schicksal in Form eines Grossbrandes für Änderungen am und auf dem Stanserhorn gesorgt. Als Folge eines Blitzes sprachen bei der Station Alp Blumatt die Überspannungsableiter an, der Ableitstromstoss fuhr via Telefonfreileitung in Richtung Berggipfel und erzeugte im Berghotel einen Überschlag, der den Brand auslöste. Da die Flammen auch auf das Maschinenhaus der 3. Sektion übergriffen, stand die Bahn für die Feuerwehr von Stans nicht zur Verfügung. 18 Feuerwehrleute und drei Polizisten machten sich zu Fuss von Alp Blumatt nach dem 700 Meter höher gelegenen Hotel auf den Weg, das sie nach eineinviertel Stunden trotz Regen- und Schneesturm er-

reichten. Ihre Hilfe kam jedoch zu spät, der ganze Bau stand bereits in hellen Flammen. Im Hotel hatte es zur Zeit des Brandes glücklicherweise keine Gäste, und die Angestellten konnten sich mit ein paar wenigen Habseligkeiten in Sicherheit bringen. Nach einem provisorischen Wiederaufbau konnte der Bahnbetrieb für weitere vier Jahre aufgenommen werden, dann kam das Aus für einen Teil der alten Stanserhornbahn. 1975 wurden die 2. und 3. Drahtseilbahnsektion durch eine neue Pendel-Luftseilbahn, die vom Kälti direkt auf den Gipfel führt, ersetzt. Zur grossen Freude der Seilbahnromantiker blieb die 1. Sektion zwischen Stans und Kälti, die längste der drei Sektionen, im Ursprungszustand bestehen und ist heute noch in Betrieb. Zudem können Teile der Antriebselemente der 3. Sektion auf dem Gipfel in einer Art Technikmuseum bestaunt werden und die Trassees der 2. und 3. Sektion

blieben als Mahnmal erhalten. Auf den Grundmauern des abgebrannten Hotels wurde 1976 ein neues Panoramarestaurant eröffnet. Dieses wurde im April 2001 mit dem Rondorama ergänzt, einem sternförmig angelegten Bau aus Glas und Holz. Das Rondorama ist ein Drehrestaurant, welches sich in 43 Minuten einmal um die eigene Achse dreht. Die Terrassen rundum sind ebenfalls der Sternform angepasst und erlauben eine freie Rundschau auf 100 Kilometer Alpenpanorama, zehn Schweizer Seen und eine Weitsicht hinaus bis zum Schwarzwald. Die Alpenszenerie vom Säntis, Titlis bis zu Eiger, Mönch und Jungfrau ist zum Greifen nah. Zusammen mit der romantischen Oldtimerbahn hat sich das Stanserhorn, der Fünf-Sterne-Berg in der Zentralschweiz, einen Platz in der Reihe der wichtigsten Ausflugsziele der Schweiz erobert.

Das Drehrestaurant



Das Drehrestaurant der Region Luzern.
Prachtvoller Aussichtsberg mit Blick auf
100 km Alpenkette und 10 Schweizer Seen.

Um Sie dreht sich die Bergwelt