

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 41 (1968)

Heft: 9

Artikel: Die Stanserhornbahn jubilierte

Autor: Leupin, H.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-776619>

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.](#)

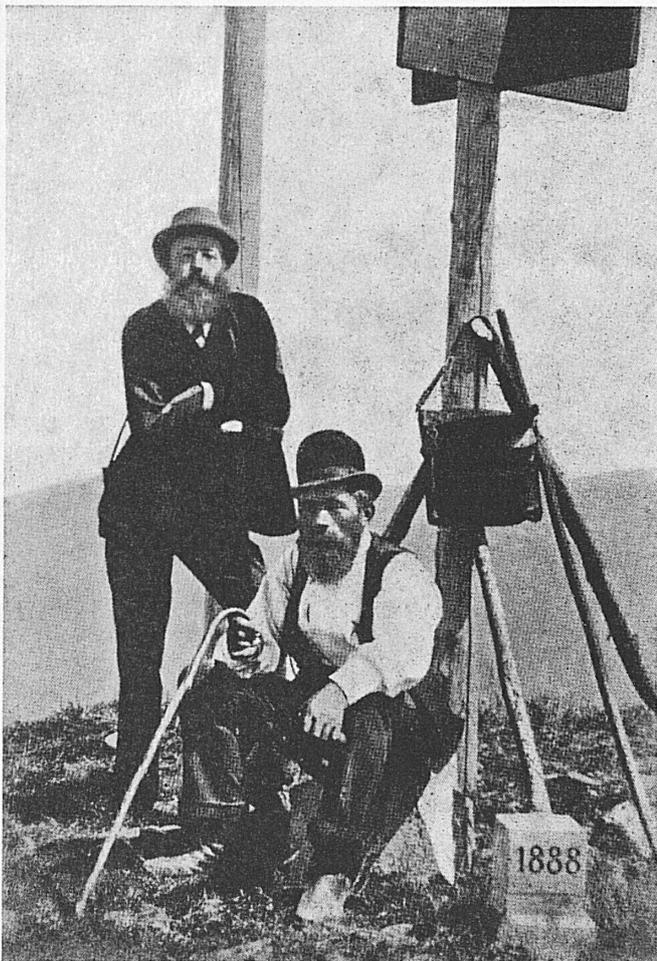
Terms of use

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: 15.03.2025

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

DIE STANSERHORNBAHN JUBILIARTE



Franz Joseph Bucher-Durrer (1834–1906), der Gründer der Bahn (sitzend), während einer Rekognoszierung auf dem Stanserhorn in Begleitung von Advokat Melchior Lussi.

Franz Joseph Bucher-Durrer (1834–1906) (assis), le promoteur du chemin de fer du Stanserhorn, au sommet de la montagne en compagnie de l'avocat Melchior Lussi.

Franz Joseph Bucher-Durrer (1834–1906), fondatore della ferrovia dello Stanserhorn, qui fotografato seduto, durante una ricognizione su quella montagna in compagnia dell'avvocato Melchior Lussi.

Taking rest during a reconnaissance excursion on the Stanserhorn is Franz Joseph Bucher-Durrer (1834–1906), the founder of the local railway, together with the lawyer Melchior Lussi.

Am 18. August 1893 berichtete eine Basler Zeitung lakonisch: «Stans, 17. VII. 93. Soeben ist der Festzug nach dem Stanserhorn mit zahlreichen Gästen und Pressvertretern aus Deutschland, England, Frankreich abgegangen. Prachtvolles Wetter und Bergaussicht. Stans geschmückt.»

Seither sind fünfundsiebzig Jahre vergangen, und getreulich hat die Stanserhornbahn Jahr für Jahr Tausende von Freunden der Bergwelt auf den 1850 m hohen Gipfel geführt. Kilometer um Kilometer wurden zurückgelegt, und vergangenes Jahr war es dann soweit, dass mit einem kleinen Fest der millionste Kilometer gefeiert werden konnte. Aber blättern wir ein bisschen in der Bahngeschichte. Im Jahre 1890 erhielten die beiden Unternehmer Bucher und Durrer die Konzession für den Bau einer Drahtseilbahn mit drei Sektionen. 1891 wurde mit dem Bau begonnen, und Anfang August 1893 konnten die Probefahrten beginnen. Und nach der festlichen Einweihung am 17. August 1893 erfolgte am 23. die Betriebsaufnahme. Die Talstation in Stans liegt auf einer Höhe von 450 m ü.M., die erste Zwischenstation Kälti auf 714 m ü.M. Die zweite Umsteigestation Blumatt wurde bereits auf 1221 m ü.M. errichtet, und die Bergstation steht auf 1850 m ü.M. Die gesamte Länge der Bahn beträgt 3914 m. Die grösste Neigung erreicht 630 Promille. Mit dem Bau der Stanserhornbahn sind drei Pionierleistungen vollbracht worden, welche bei späteren Bahnbauten Nachahmung fanden. Erstens wurde die Bahn von Anfang an elektrisch betrieben. Den nötigen Strom lieferte ein kleines Kraftwerk an der Aa bei der Fadenbrücke in Buochs. Zweitens erhielt die Bahn ein einspuriges Trasse mit automatischen Ausweichungen, und drittens verzichtete man auf die damals übliche Zahnstange samt dem zugehörigen Bremszahnrad. Die Obwaldner Unternehmer Bucher und Durrer hatten nämlich ein neues Bremssystem ausgetüftelt, welches erstmals bei der Stanserhornbahn zur Anwendung kam, nachdem die damalige Aufsichtsbehörde nach über 200 Versuchsfahrten auf einer mit 700 Promille geneigten Probestrecke die Anwendung erlaubt hatte. Dieses neue Bremssystem besteht aus Zangen, welche die Wagen an den Schienen festhalten. Eine Bremse kann durch den Kondukteur ausgelöst werden. Die beiden anderen treten automatisch in Funktion, sobald der Seilzug nachlässt oder das Seil reissen sollte. Die Wagen haben heute noch keine Fensterscheiben, und wenn das Wetter einmal gar zu sehr tobt, werden einfach die Vorhänge zugezogen. Bahnromantik von Anno dazumal! Getreulich hat man im Laufe der Jahre illustre Gäste notiert, welche eine Fahrt auf das Stanserhorn unternommen haben. So liest man beispielsweise, dass am 25. August 1894 der Lordmayor und die Mayoressen von London Fahrgäste waren. Am 27. Juli 1921 verzeichnet die Chronik den Maharadscha Holkar of Indore, und am 1. September 1957 liess sich der Staatspräsident Habib Bourguiba von Tunis aufs Stanserhorn führen. Unzählige Schulklassen und Vereine wählten das «Horn» als Ausflugsziel. Scheinbar ging es aber nicht immer fein zu, denn am 1. November 1913 wurde folgender Vierzeiler notiert: «Fünf Kerle weilten hier oben beisammen / Und machten fürs Hotel wenig Reklamen / Sie sofften und frassen, es war ein Graus / Da schmiss sie der Wächter einfach hinaus.» Fünfundsiebzig Jahre hat die Bahn heil überstanden. Gewinne konnten keine gemacht werden, und die Aktionäre erhielten nur zweimal eine bescheidene Dividende. 1970 läuft die damals erteilte Konzession ab. Ob dereinst eine erneuerte Drahtseilbahn oder gar eine moderne Luftseilbahn auf das Stanserhorn führen wird, ist noch nicht entschieden. So oder so soll aber mit einem Verkehrsmittel den kommenden Generationen das Stanserhorn mit seiner prächtigen Aussicht in die Alpenwelt und in die Weiten des Mittellandes als Ausflugsziel erhalten bleiben. Eine Jubiläumsdividende konnte nicht ausgerichtet werden. Dafür hat aber die Stanserhorn-Bahn-Gesellschaft ihre Aktionäre mit einer prächtigen Buchgabe überrascht. Nidwaldens Staatsarchivar Ferdinand Niederberger hat nämlich alles Wissenswerte über das Stanserhorn und seine Welt zusammengetragen und zu einem mit zahlreichen historischen Bildern versehenen Band vereinigt.

H. Leupin