Zeitschrift: Nidwaldner Kalender
Herausgeber: Nidwaldner Kalender
Band: 134 (1993)

Artikel: Die Stanserhornbahn feiert ihren 100. Geburtstag
Autor: Meyer, Peter A. / Ettlin, Robert
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1033738

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: 22.07.2025

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

Die Stanserhornbahn feiert ihren 100. Geburtstag

1893 stellte sie eine Weltrekordleistung dar, heute ist sie eine eindrückliche Synthese zwischen Nostalgiebahn und moderner Bergbahntechnik: Die Stanserhornbahn, die am 23. August 1993 ihren 100. Geburtstag feiern kann. Von den ursprünglich drei Sektionen der Standseilbahn, die von einem eindrücklichen Berghotel gekrönt waren, ist zwar nur der unterste Teil original erhalten geblieben. Die liebevoll gepflegte Bahn legt aber nach wie vor ein beredtes Zeugnis ab, mit welchem Pioniergeist die Gipfel der Innerschweizer Voralpen einst erschlossen worden sind.

Im 19. Jahrhundert begann in der Innerschweiz die Epoche des Tourismus. Die Völker drängten hinaus aus ihren muffigen Wohnstuben, sie suchten die Nähe der Natur, die hier am Vierwaldstättersee in überreicher Fülle vorhanden war. 1804 feierte Schillers «Wilhelm Tell» Premiere, und das Schauspiel vom Freiheitshelden in unberührter Landschaft richtete das Augenmerk von ganz Europa auf die Innerschweiz. Königin Victoria von England, der Bayernkönig Ludwig II. oder die Schriftsteller Tolstoj und Victor Hugo wählten den Vierwaldstättersee als Reiseziel, der Komponist Richard Wagner liess sich hier nieder und bestieg auf seinen vielen Wanderungen auch das Stanserhorn.

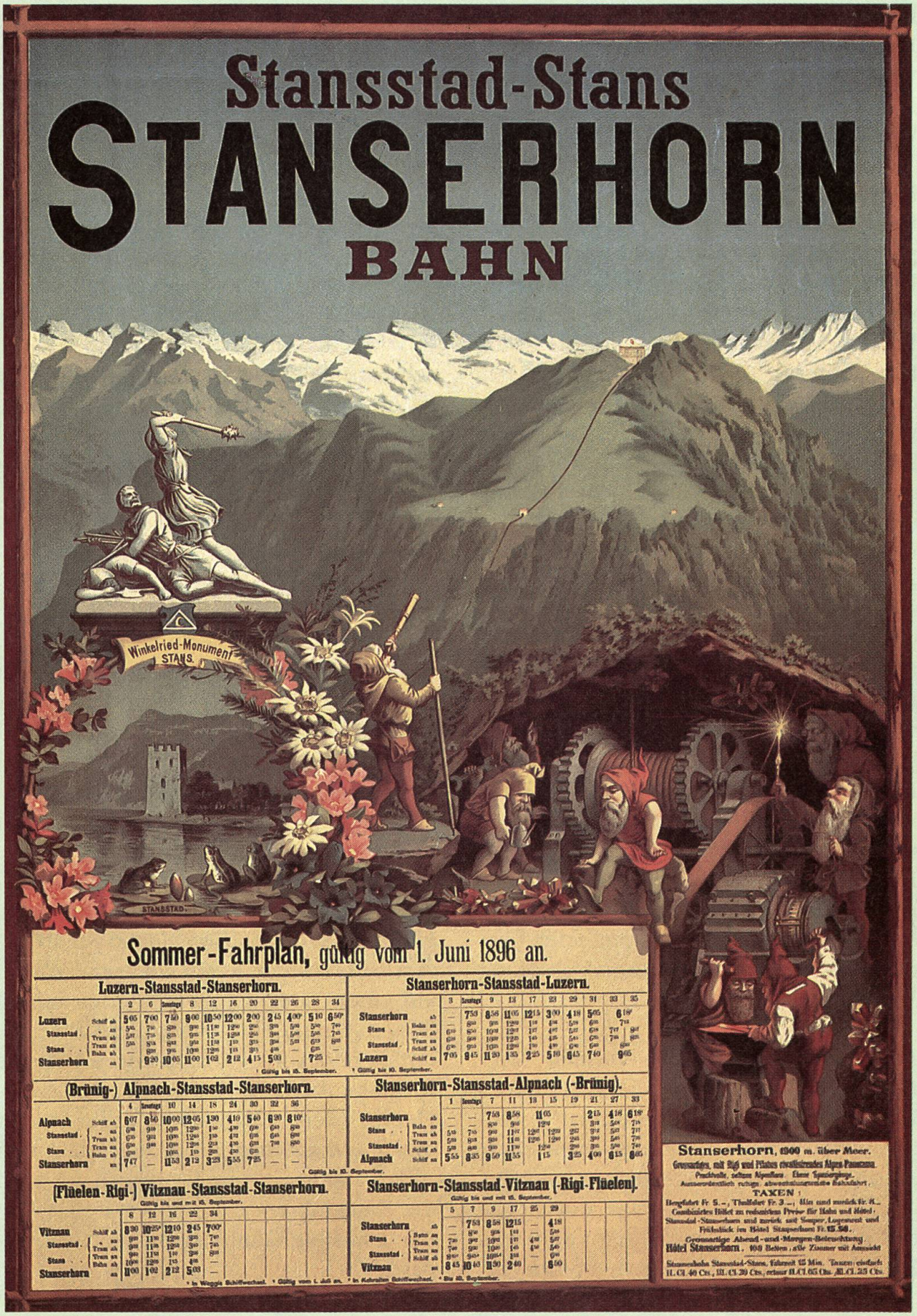
Die Technik bezwingt Berge

Rund um den Vierwaldstättersee entstand in jenen Jahren ein Kranz von weissen Hotelpalästen. Vor diesen Häusern promenierte die bessere Gesellschaft aus ganz Europa und bestaunte die hehre Alpenwelt, die zwar zum Greifen nahe war und doch so unerreichbar schien. Schon um die Mitte des letzten Jahrhunderts entstanden zwar erste Berghotels, doch wer an solchen Orten absteigen wollte, brauchte eine sportliche Natur. Für die Durchschnittstouristen in ihren feinen Sonntagsgewändern blieben die Berggipfel lange unerreichbar. Der Wunsch nach einer technischen Erschliessung der Bergwelt lag daher in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts förmlich in der Luft. Ingenieure und auch Aussenseiter versuchten, das Problem mit neuen Ideen zu lösen. Zu den letzteren gehörte auch der Obwaldner Franz-Josef Bucher-Durrer, den das historisch-biographische Lexikon zu den grössten Unternehmern der Schweiz zählt. Er hatte eine ausgeprägte Nase für den geschäftlichen wie auch den touristischen Erfolg. Um das Technische seiner Unternehmungen kümmerte sich vorwiegend sein Geschäftspartner Josef Durrer-Gasser. Weil die beiden bei ihren Projekten keine hochtechnisierte, sondern immer eine aktuelle pragmatische Lösung suchten, gelangen ihnen Werke, die heute noch zum Staunen Anlass geben.

Eine Bahn ohne Beispiel

Bucher und Durrer planten ihre Hotels nicht am See, sondern auf exponierten Graten und Gipfeln. 1870 erstellten sie auf dem Bürgenstock den Urtyp des klassischen Berghotels, das sie 1888 vom See her mit einer Seilbahn erschlossen. Kaum lief diese Bahn, planten die beiden Unternehmer schon ihr Meisterstück, eine elektrische Seilbahn auf das Stanserhorn, mit einem vollständig neuen System und mit

Plakat Jahrhundertwende



Pater Emanuel Wagner
Plakat 1896

bisher unerreichten technischen Daten. Dazu war Phantasie gefordert, und die war bei Franz-Josef Bucher-Durrer und seinem Compagnon in reichem Masse vorhanden.
Weil der Bau einer fast vier Kilometer langen Standseilbahn technisch nicht ausführbar war, teilte man das ganze auf und plante drei voneinander unabhängige Bahnen mit gemeinsamen Umsteigestationen im Kälti und auf der Alp Blumatt. Die unterste, heute noch betriebene Sektion ist die längste. 1556 Meter mass sie im endgültigen Projekt. Die mittlere Sektion war 1098 Meter lang und die oberste, deren Bergstation ins Hotel integriert wurde, mass 1287 Meter. Damit war die Stanserhornbahn bezüglich Betriebslänge unübertroffen.
Aber auch in anderen Belangen machte es ihr keine nach. So blieb sie bis zur Stillegung der zwei oberen Teilstrecken am 1. Oktober 1974 die einzige Drei-Sektionen-Bahn. Punkto Länge wurde sie erst 1911 von der Bahn Siders–Montana übertroffen, und ihre grösste Neigung von 630 Promille egalisierte erst 1907 die Bahn nach Braunwald, die Josef Durrer-Gasser nach der Auflösung des Unternehmens Bucher & Durrer in eigener Regie erbaut hatte. Bei Eröffnung der Stanserhornbahn waren aber alle drei Parameter, Länge, Neigung und Betriebsart, absoluter Weltrekord.

Ein Amateur schafft neue Normen

Es erstaunt nicht, dass die zuständigen Experten beim schweizerischen Eisenbahndepartement den Kopf schüttelten, als sie das Konzessionsgesuch vor sich liegen hatten. Ein Wagnis war damals noch der elektrische Antrieb, gespiesen vom Kraftwerk an der Engelbergeraa bei Buochs, welches Bucher und Durrer für die Bürgenstockbahn gebaut hatten. Ernstzunehmende Bahnen fuhren damals noch ausschliesslich mit Dampf. So schrieb die Behörde auch der Stanserhornbahn einen Dampf-Notantrieb vor. Noch vollständig unbekannt war das Sicherheitskonzept, eine nach Ideen von Bucher und Durrer konstruierte Schienenbremse, welche die Herstellerfirma der Bahn, die Maschinenfabrik Bell in Kriens, in die Praxis umsetzte. Die schraubstockähnliche Einrichtung sorgte dafür, dass sich der Wagen bei einem Seilriss an den Schienen festklammerte. Bisher mussten bei Standseilbahnen stets Bremszahnstangen eingebaut werden. Die Konstrukteure behaupteten aber gegenüber der Behörde, dass ihre Idee besser sei als das Gewohnte. Franz-Josef Bucher-Durrer bewies es in der ihm eigenen Art. An der steilsten Stelle der Stanserhornbahn stellte er sich alleine auf den mit Sandsäcken beladenen Wagen und liess das Fahrzeug vom Seil abkuppeln. Erstaunt beobachteten die in sicherer Entfernung wartenden Experten, wie der Wagen nach nur drei Metern Talfahrt sanft angehalten wurde.
Bei Bucher-Durrer war die Konzessionsbehörde nämlich doppelt aufmerksam. Hatte er sie nicht schon einmal genarrt? – Am Bürgenstock war's, wo er die Wagen auf einem statt auf zwei Gleisen fahren liess, mit einer automatischen Ausweiche mitten in der Kurve. Eine ungewöhnliche Idee, aber sie lag in der Luft, denn das eingleisige Seilbahnsystem Bucher-Durrer mit automatischer Kreuzung setzte sich später allgemein durch, genauso wie auch die Zangenbremse. Zwei Amateure hatten dem Bergbahnbau neue Normen verpasst.

Das Drängen nach der Konzession

Am 10. Juni 1890 konnte das Konzessionsgesuch für die Stanserhornbahn eingereicht werden. Es wurde allerdings für die Herbstsession der Eidgenössischen Räte nicht traktandiert. Der Grund lag darin, dass sich die Nidwaldner Behörden zurückhaltend gaben und sich Zeit liessen, sich zum Gesuch zu äussern. Dies machte die Bahnbauer ungeduldig, und am 12. September wurden sie in Bern vorstellig. Am 10. Oktober kam dann das Geschäft vor die Eidgenössischen Räte, als eines von insgesamt acht Konzessionsgesuchen, darunter auch jenes für die Stansstad–Engelberg-Bahn. Allen wurde übrigens entsprochen. Die Stanserhornbahn erhielt ihre Konzession auf 80 Jahre, die Bahn musste innert drei Jahren gebaut werden, und zum Viehtransport war sie nicht verpflichtet, wie der Konzessionsakte unter anderem zu entnehmen ist. Damit war die politische Hürde genommen, die Werkleute konnten in die Hände spukken.

Die Trambahn an den See

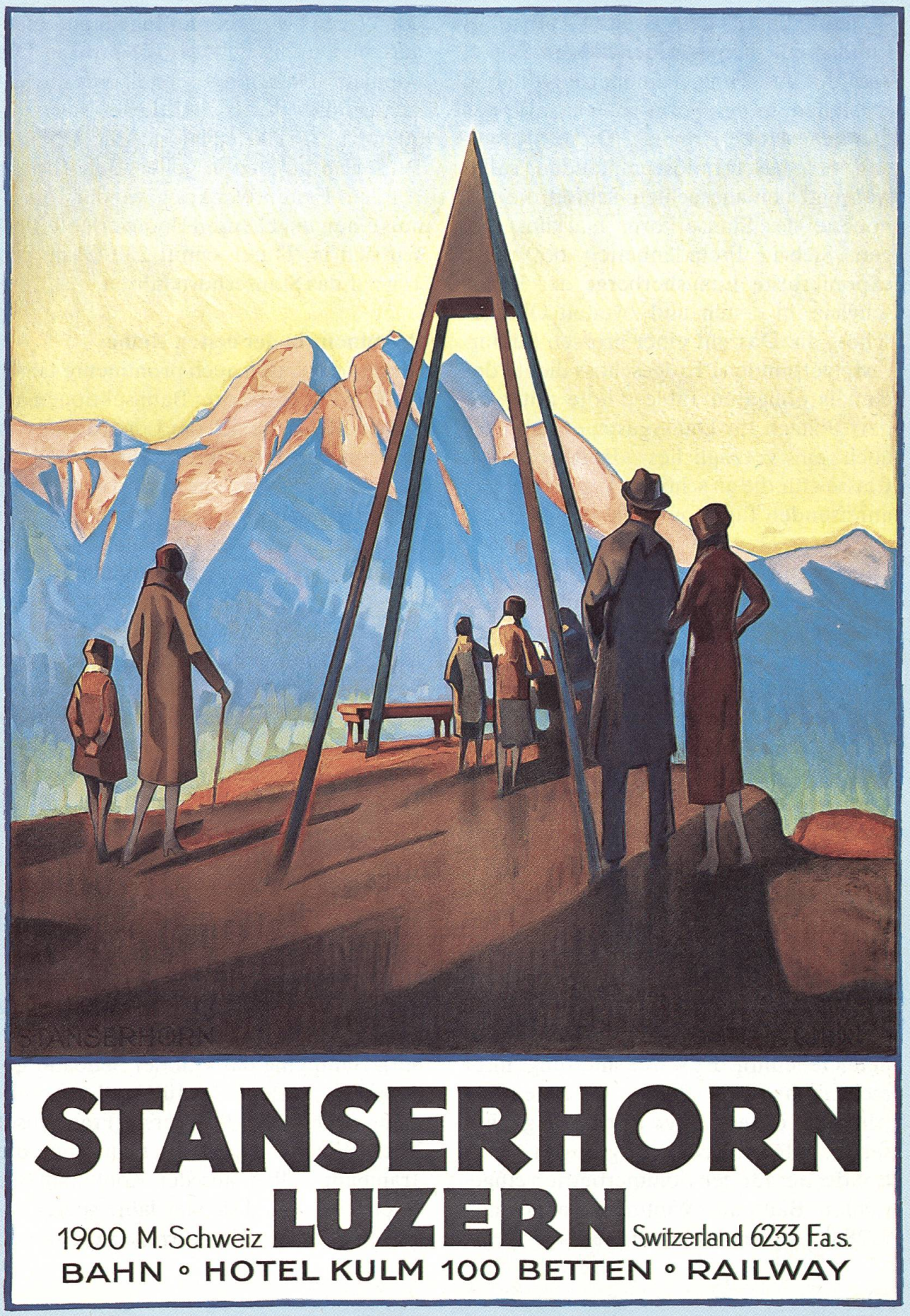
Gleichzeitig galt es nun, noch ein weiteres Problem zu lösen. Wie nämlich sollten die Touristen aus aller Herren Länder, die bald schon auf dem Stanserhorn erwartet wurden, zur Talstation in Stans gelangen? Auch hier wussten die rührigen Geschäftsleute Bucher und Durrer Rat. Eine Trambahn sollte die Dampfschiffstation in Stansstad mit dem Nidwaldner Hauptort verbinden. Eine gleichwertige Verbindung war zwar in Planung, denn die Stansstad–Engelberg-Bahn war ja zur gleichen Zeit konzessioniert worden wie die Stanserhornbahn. Aber die mechanischen Gipfelstürmer wollten nicht warten. Das Tram musste zusammen mit der Bergbahn den Betrieb aufnehmen. Ausserdem rechneten sich die gewitzten Geschäftsleute aus, sie könnten ihre Anlage später der grösseren Engelberger Bahn verkaufen. Am 20. Oktober reichten Bucher und Durrer in Bern das Konzessionsgesuch für eine elektrische Strassenbahn ein und gewährten gleichzeitig einer Nachfolgerfirma ein Rückkaufsrecht bis Ende 1895. Die Unternehmer rechneten allerdings nicht mit der Opposition von Anliegern, Fuhrleuten und anderen Interessierten. Kritisiert wurde vor allem auch, dass infolge dieser Trambahn die berühmte Nussbaum-Allee zwischen Stansstad und Stans niedergelegt werden sollte. Anderthalb Jahre wurde verhandelt, bis man im April 1893 endlich mit dem Bau beginnen konnte, zum buchstäblich letztmöglichen Termin, denn in nur vier Monaten musste nun das Werk für den Transport der Eröffnungsgäste bereit sein. An der Seilbahn am Berg musste ebenfalls mit Hochdruck gearbeitet werden. Um den Zeitplan einzuhalten, wurde der Tunnel unterhalb der Bergstation gar im Winter 1892/93 durchschlagen.

Als Höhepunkt ein Hotel

Mit der Bahnanlage wuchs auch das eigentliche Ziel des Unternehmens in die Höhe, das Hotel Stanserhorn-Kulm. Es war eine typische Bucher-Durrer-Schöpfung, die ganz die Praktiker verriet. Aus Stein, den der Berg reichlich lieferte, wurde ein wuchtiger Sockel gebaut. Vier Stockwerke fiel dieser massige, aus Bruchsteinquadern gemauerte Block nach Norden ab. Zuunterst das Portal, wo die Bahn einfahren konnte, und darüber die Wirtschaftsräume. Die Grundmauern dieses ersten Hotels waren derart solide und für die Ewigkeit aufgeschichtet, dass

SCHWEIZ SWITZERLAND SUISSE
TITLIS 3239 m. ü/M.
1900 m. ≙ 6233 ft. a/s
LUZERN-
STANSER-
HORN
BAHN-RAILWAY
CHEMIN DE FER ELECTR
Fahrplan (Saison) 1913.

Plakat 1913



Ernst Hodel
Plakat 1920

sie heute bereits dem zweiten Aufbau als Fundament dienen. Über diesem Sockel kam der aus Holz gezimmerte Hotelbau zu stehen, in der Form so eckig wie das Denken seiner Erbauer. Dieser Kubus, den viele als formlos empfanden, sollte während beinahe achtzig Jahren die Silhouette des Stanserhorns markant prägen. Siebzig Fremdenbetten bot diese exponierteste Luxusherberge der Innerschweiz im ersten und zweiten Obergeschoss an. Das mit einer grossen Südterrasse verbundene Erdgeschoss diente der damals obligaten Table d'hôte mit hundert Plätzen für Dauergäste, es gab aber auch ein vorzügliches «Restaurant II. Classe» für die an schönen Tagen reichlich anreisenden Tagestouristen.

Die ersten Gäste kommen

Nun ist er endlich da, der ersehnte 23. August 1893. Die Stanserhornbahn brachte ihre ersten Gäste hinauf zum brandneuen Hotel, das ungemein kühn über der Felskrete thronte. Fürwahr, Bucher und Durrer hatten richtig geplant, einen schöneren Platz lässt sich nirgendwo in der Innerschweiz finden, eine gewaltigere Aussicht bietet keiner der vielen Berge ringsum. Im Süden stehen in einem hundert Kilometer breiten Panorama alle Gipfel der Zentralalpen Spalier, sieben Seen blinken silbern aus der Tiefe. Alle, die oben waren, kamen begeistert zurück, und das «Horn», wie die Stanser ihren Hausberg nennen, wurde schnell zu einem Geheimtip. Es waren allerdings ihrer nicht mehr allzuviele, die im ersten Betriebsjahr die gewaltige Rundsicht geniessen konnten. Nach siebzig Tagen schon trat die nur für den Sommerbetrieb eingerichtete Bahn ihre Winterruhe an. Genau 4728 Passagiere hatten die sechs pendelnden Wagen bis zu diesem Tag hinaufbefördert, im Durchschnitt also 68 pro Tag. Die Popularität stieg aber schnell. Schon 1894 betrug die durchschnittliche Tagesfrequenz 110, 1900 steigt sie auf 135 und 1913, also im letzten vollen Betriebsjahr vor dem Ersten Weltkrieg, wo der Tourismus einen ungeheuren Boom erlebte, liessen sich im Durchschnitt 230 Gäste pro Tag auf das Stanserhorn fahren.

Prominenz in der ersten Reihe

Schon früh traten auch prominente Gäste die Fahrt über die drei Bahnsektionen an. Bereits 1894 trug sich der Lord Mayor von London mit seiner Gemahlin ins Gästebuch im Kulmhotel ein. 1899 kommt Prinz Eugen Bariatinsky aus Petersburg, drei Jahre darauf sind es der Comte und die Comtesse Chreptovitch-Bonténeff aus Moskau. Kurz vor Kriegsbeginn werden die prominenten Herrschaften häufiger. Die gesamte Infrastruktur, welche die Schweiz damals ihren Gästen zur Verfügung stellte, war auf eine exklusive Kundschaft abgestimmt. Mit dem anbrechenden Krieg hatte das alles ein Ende.

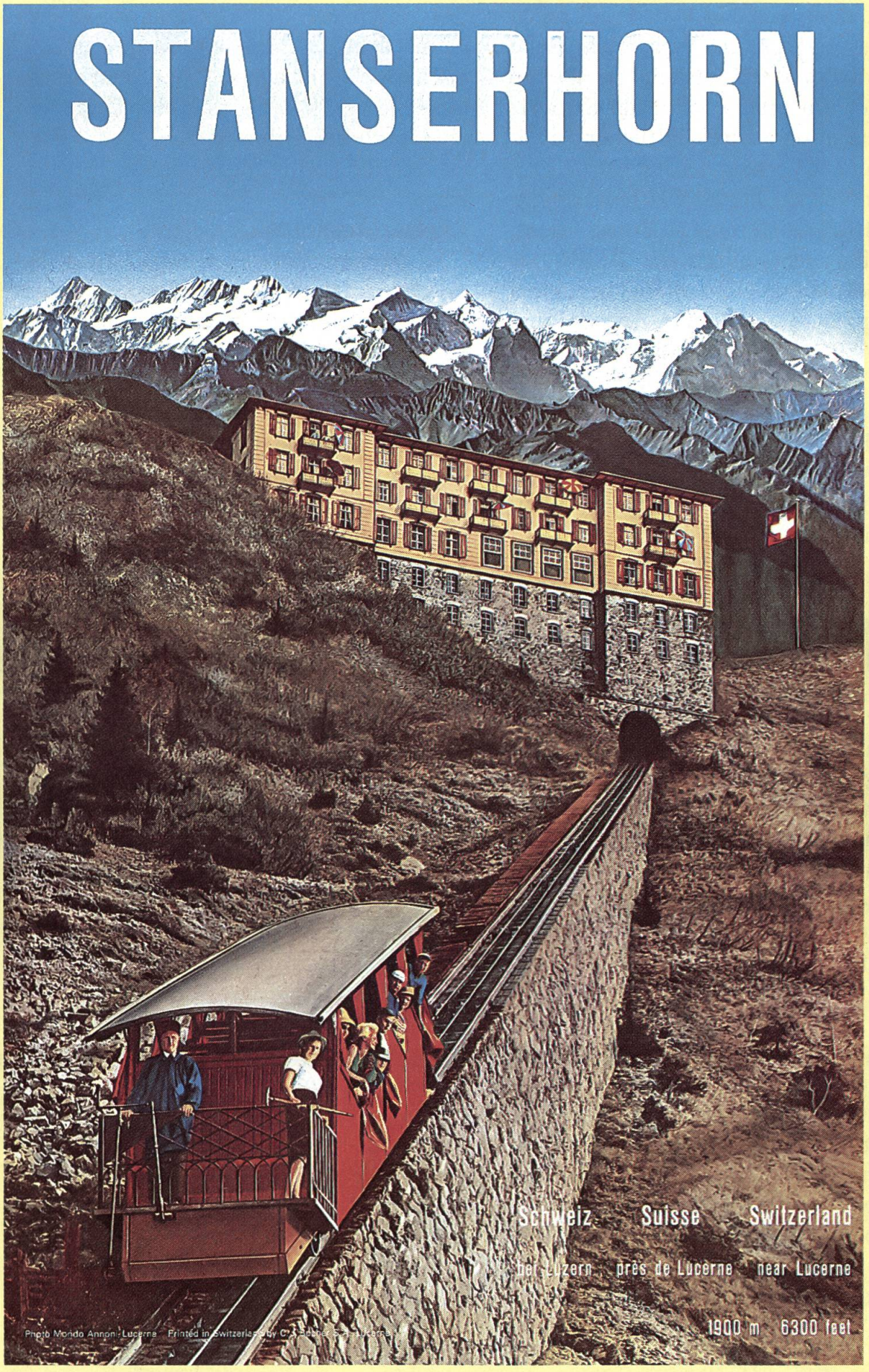
Ein neues Zeitalter bricht an

Dass im 20. Jahrhundert andere Massstäbe gelten würden, hat die Stanserhornbahn vorausgeahnt und auch zu spüren bekommen. Das Wirken des Wettbewerbs zeigte sich zuerst am Untergang der Strassenbahn. Infolge der Konkurrenzierung durch die 1898 eröffnete Stansstad-Engelberg-Bahn ging das von der Seilbahn geschäftlich getrennt geführte Unternehmen 1899 in Konkurs. Franz-Josef Bucher-Durrer war aber schlau genug, die Trambahn selber aus der Konkursmasse zu ersteigern und sie vier Jahre später gegen eine von der Konkurrenz zu leistende

Entschädigung von 150 000 Franken zu liquidieren, womit die erste elektrische Überlandbahn der Innerschweiz gleichzeitig auch zur ersten Bahn der Schweiz wurde, die infolge wirtschaftlicher Erwägungen ausser Verkehr gesetzt wurde. Der Geist der Neuzeit, die im Wettbewerb ihre wirtschaftliche Herausforderung sieht, wehte aber auch durch die Büros der Stanserhornbahn. Vor allem bezüglich Werbung zeigte sich die Geschäftsleitung immer wieder von einer unkonventionellen Seite. 1900 reiste man mit einem Modell des Berges samt funktionierender Mini-Bahn an die Weltausstellung nach Paris. 1902 stieg ein Freiballon auf, bestückt mit einem Gutschein für ein Zwei-Tage-Arrangement im Kulmhotel. 1912 wurde gar ein Bergrennen von Stans auf das Horn ausgeschrieben. 52 Läufer meldeten sich zu dieser «Wettbesteigung», die ein Alpnacher mit einer Stunde und vier Minuten für sich entschied, und die genau das bewirkte, was beabsichtigt worden war: Ein Riesenwirbel in der Schweizer Presse. Zu den werbestrategischen Parforceleistungen der Bahn gehörten auch die oft aussergewöhnlichen Plakate. Einige davon sind im Nidwaldner Kalender abgebildet und geben einen kurzen, aber doch eindrucksvollen Blick in die Plakatkunst während 100 Jahren. Das bekannteste ist wohl das erste der Stanserhorn-Plakate, liebevoll «Zwärgliplakat» genannt. Es stammt von Pater Emanuel Wagner und ist bereits 1894 im Nidwaldner Kalender veröffentlicht. Ein Jahr später wurde das Plakat mit dem Schnitzturm von Stansstad und dem Winkelried-Monument von Stans samt Edelweiss- und Alpenrosenkranz bereichert. Nicht weniger bekannt geworden ist das erste Fotoplakat. Es zeigt auf blauem Grund das imponierende Alpenpanorama mit dem wuchtigen Hotelkasten und nostalgischem Bahnwagen. Über Jahrzehnte hing dieses Plakat – es handelt sich um eine perfekte Bildmontage – in vielen Bahnhöfen im In- und Ausland.

Ein leuchtender Fingerzeig

Eine werbetechnische Glanzleistung, die gleichzeitig auch eine interessante touristische Attraktion darstellte, verdient hier eine besondere Erwähnung: Der Scheinwerfer auf dem Kulm. Wie ein leuchtender Fingerzeig wanderte sein Strahl während Jahrzehnten durch die Nacht und weckte das Interesse ungezählter Touristen, die an lauen Abenden entlang der Gestade und Quais des Vierwaldstättersees schlenderten. Installiert wurde er bereits 1895 in einem kleinen, verglasten Türmchen östlich des Kulm-Hotels. Nacht für Nacht liess diese damals gewaltige Errungenschaft der neuen Elektrizität das Licht von 22 000 Normalkerzen über Wälder und Alpweiden fluten, und das Aufblitzen des Parabolspiegels konnte in klaren Nächten bis zu den Jurahöhen wahrgenommen werden. Nicht alle hatten ihre Freude an der neuen Einrichtung, die im übrigen ein bemerkenswertes Alter erreichte. Naturschützer wehrten sich gegen den Lichtschein, und integere Jungfräulein befürchteten, das Licht könnte die Verschwiegenheit ihres Schlafgemachs gefährden. Es gab aber auch gute Nachrichten rund um den Lichtschein. So soll er einst einem Kapuziner den Weg beleuchtet haben, als er nachts an den Hängen des gegenüberliegenden Buochserhorns einem Sterbenden die Sakramente bringen sollte. Eine schöne Legende, die den Scheinwerfer rechtfertigen sollte. Jedenfalls bildete er einen Bestandteil eines



Fotoplakat 1958

Coray
Plakat dreissiger Jahre

aggressiven Marketings, das zum Teil auch einer Defensivhaltung entsprang, denn stets hatte sich die Stanserhornbahn gegen eine starke Konkurrenz zu behaupten. Dies gilt auch heute noch. Und weil gute Ideen ein langes Leben haben, soll zum Jubiläumsjahr 1993 die Scheinwerfer-Tradition wieder aufleuchten.

Skifahren am Stanserhorn

Die Nachkriegsjahre waren eine schlimme Zeit für die meisten touristischen Unternehmen. Die Gäste kamen nicht mehr in Scharen, zahlreiche Hotelunternehmungen gerieten in Schwierigkeiten. Auch die Bucher-Durrer-Hotels blieben nicht verschont. 1919 stand das Hotel Stanserhorn-Kulm zum Verkauf. Es wurde von der Bahngesellschaft für 200 000 Franken erwoben. Später überlegte man sich auch, wie man an einer neuen Errungenschaft partizipieren könnte, dem Wintertourismus. 1930 entstand in Davos die Parsennbahn als erste Drahtseilbahn für den Wintersport. Auch rund um das Stanserhorn überlegte man sich, ob sich der Schnee nicht in die Dienste des Tourismus nehmen liesse. 1934 wurde erwogen, zwischen Kulm und dem Ächerli eine Luftseilbahn zu ziehen und so die schneesicheren Wiesenberghänge zu erschliessen. Auch über einen Tunnel zwischen der Station Blumatt und der Südseite des Berges wurde diskutiert. Zu den Ideen fehlten aber die nötigen Mittel. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Gebiete südlich des Stanserhorns auch dem Skisport erschlossen. Ausgangspunkt war nun aber nicht mehr das Stanserhorn, sondern Dallenwil mit Wirzweli. Der Hausberg der Stanser, dessen Hänge zum Skifahren viel zu steil sind, blieb bis heute, was er immer war, ein Ausflugsziel für Luft- und Sonnenhungrige in der warmen Jahreszeit.

Ein loderndes Flammeninferno

«In der Nacht zum Samstag 2./3. Oktober 1970 ist das 1900 Meter hoch gelegene Hotel Stanserhorn-Kulm bis auf die Grundmauern niedergebrannt. Die sofort alarmierte Feuerwehr von Stans war in ihrer Hilfeleistung behindert, da die Flammen auf das angebaute Maschinenhaus der Standseilbahn übergriffen und die oberste Sektion der Bahn ausser Betrieb gesetzt hatten. 18 Feuerwehrleute und drei Polizisten machten sich zu Fuss von Blumatt nach dem siebenhundert Meter höher gelegenen Hotel auf den Weg, das sie innert fünfviertel Stunden trotz Regen und Schneesturm erreichten. Ihre Hilfe kam jedoch zu spät. Bereits stand der grosse, hölzerne Riegelbau in hellen Flammen. Im Hotel befanden sich keine Gäste, jedoch zehn Angestellte, die sich retten konnten. Sie hatten vergeblich versucht, mit dem vorhandenen Löschgerät dem Feuer Einhalt zu gebieten.» So berichtete das «Luzerner Tagblatt» in seiner Ausgabe vom Montag, 5. Oktober 1970 über die wohl denkwürdigste Nacht in der Geschichte des Stanserhorns. Was war geschehen? – Wir zitieren weiter: «Es blitzte und donnerte, und der Hotelbau wurde von den Sturmböen zum Zittern gebracht. Doch von den zehn Personen, die sich oben befanden, machte sich niemand Sorgen. Das Hotel stand schon lange, hatte manchen Sturm überstanden, und auch diese Nacht würde es überstehen. Auch der alte Maschinenmeister Eduard Gander, der seit über 47 Jahren die Maschine der obersten Sektion der Stanserhornbahn unter sich hatte, machte sich keine grossen Gedanken über diesen Sturm.»

In einer Nacht ausradiert

Nach Mitternacht war dann aber auch für den legendären Gander Edi nicht mehr alles wie sonst. Brandgeruch drang in sein Zimmer im Ostflügel des Hotels. Schnell war alles auf den Beinen. Man versuchte, das Feuer mit Schaumlöschern einzudämmen. Doch die Flammen frassen sich immer tiefer in das Gebälk des Berghotels. Um ein Uhr wurde die Feuerwehr alarmiert. Als sie nach Hindernissen endlich zusammen mit drei Dallenwiler Feuerwehrleuten auf Kulm anlangte, konnten die Männer gerade noch miterleben, wie der Westflügel in einer riesigen Fackel unterging. Zerstört war auch das Maschinenhaus, das südlich an das Hotel angebaut war. Nur die aus Kalkstein aufgebauten Grundmauern blieben stehen. Sie erinnern heute noch an das urbane, kantige Hotel, das unverrückbar auf seiner Felskante thronte und Zeugnis ablegte von einem ungestümen Pioniergeist, dem das unmöglich Scheinende nicht Grund zur Resignation, sondern gewaltige Herausforderung war. Als Brandursache wurde schliesslich ein Blitzschlag eruiert, der bei der Station Blumatt in die 5,3-Kilovolt-Versorgungsleitung des Hotels eingeschlagen hat, was zu einem Kurzschluss auf die Telefonleitung und schliesslich zum vernichtenden Grossfeuer auf dem Stanserhorn-Kulm geführt hat.

Ein neues Zeitalter beginnt

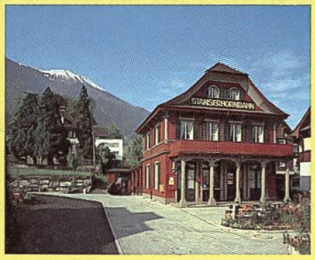
Schon einige Zeit vor dem Brand bestanden Sanierungsabsichten für die Bahn, deren Konzession 1973 abgelaufen wäre. Nun war man in einer Zwangslage. Die Saison auf dem Horn war praktisch zu Ende, aber schon im kommenden Jahr sollte der Berg wieder per Bahn erreicht werden können, gab nach dem Brand die Direktion bekannt. Das Wort wurde gehalten. Fünf lange Jahre dauerte das Provisiorium. Eine ganze Reihe verschiedener Um- und Neubauprojekte für die Bahn entstanden. Sie reichten von der vollständigen Erneuerung der Drei-Sektionen-Standseilbahn bis zur Ein-Sektion-Luftseilbahn ab Stans oder Ennetmoos, vom Ersatz der obersten Sektion durch eine Luftseilbahn bis zu einer Windenluftseilbahn mit kugelförmiger Kabine ab Kälti und sogar einer Luftseilbahn ab Wirzweli zum Stanserhorn.

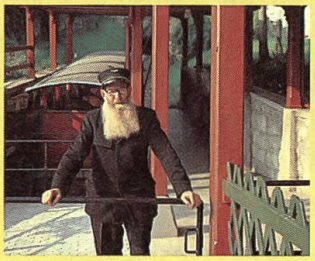
Schwieriger aber als die technische Variantenwahl zeigte sich die Finanzierung. Hievon könnten der damalige Verwaltungsratspräsident a. Landammann Walter Vokinger und sein Nachfolger und jetziger Präsident a. Landammann Bruno Leuthold Bände erzählen. Nach misslungenem Versuch um eine Kapitalerhöhung mangels Zeichner drohten ganz einfach Abbruch und Liquidation der ganzen Anlagen. Erst als die Genossenkorporation Stans und anschliessend auch die Gemeinde Stans je eine halbe Million Aktienkapital zeichneten, konnten weitere 1,5 Millionen Franken AK von der breiten Bevölkerung «zusammengebettelt» werden. Die Projekte für die Erstellung eines Drehrestaurants mussten mangels Finanzen aufgegeben werden.

So begann auf dem Stanserhorn ein neues Zeitalter ohne Hotel, ohne Plüschsofas und ohne die einmaligen drei Abteilungen der Standseilbahn. Nur die unterste Sektion zwischen Stans und dem Kälti blieb erhalten. Sie wird, wie auch das aus der Gründungszeit der Bahn stammende Verwaltungs- und Stationsgebäude in Stans, liebevoll gepflegt. Die oberen beiden Sektionen wurden mit einer modernen Luftseilbahn, deren Kabinen 40 Personen

Blumenberg der «Hippiezeit»
sechsziger Jahre

Stanserhorn





Fotoplakat
seit 1976

Platz bieten, überbrückt. Auf den alten Grundmauern des Hotels entstand sodann ein aus Holz konstruiertes geräumiges Bergrestaurant mit grosser Aussichtsterrasse. Eröffnet wurden die neuen Anlagen am 26. Mai 1976. Die Einrichtungen der neuen Zeit sind gebaut worden, ohne die alten Spuren zu verwischen. Das mit der Landschaft eins gewordene Trassee der alten Standseilbahn ist auch im stillgelegten Teil noch gut zu erkennen, und der wuchtige Antrieb der alten Bahn ist auf Kulm zu einem imposanten Denkmal umfunktioniert worden. Seit der Erneuerung konnte die Stanserhornbahn immer wieder Rekorde melden. Wurden bis 1970 Höchstfrequenzen von rund 60 000 Passagieren erreicht, waren es in den letzten Jahren beinahe das Dreifache. Auch finanziell haben sich die Investitionen gelohnt. Den Aktionären konnte inzwischen 50% ihrer Einlage bar zurückgezahlt werden, was wohl einmalig in der Geschichte von Bergbahnen ist.

Wandern und fliegen

Geblieben sind auch die vielen tausend treuen Gäste, die nach wie vor Jahr für Jahr auf das Stanserhorn strömen, denn der zentrale Punkt der Voralpen hat seine Ausstrahlung bewahrt. Vor allem die Wanderer lieben das Stanserhorn. Der Aufstieg ist zwar steil, aber den nimmt ja die Bahn ab. Ist man einmal oben, bieten sich zahlreiche Abstiege nach Stans, Wirzweli, Dallenwil oder Kerns an. Nicht entgehen lassen darf man die Rundwanderung zum Gipfel, die für jedermann leicht zu begehen ist. Dabei stösst man auf eine besondere Attraktion, den Delta-Startplatz oberhalb der Bergstation der Luftseilbahn. Das Stanserhorn nämlich ist infolge seiner Bahn und den vielfach idealen Windverhältnissen der populärste Fliegerberg der Innerschweiz.

Ein alpiner Lehrpfad

Gleichzeitig ist dieser Berg eine besondere Art Lehrpfad der Geschichte des Fremdenverkehrs. Unten die 100jährige Bahn mit den alten Wagen und dem zwar modernisierten, in seiner Grundstruktur aber noch original erhaltenen Antrieb in der Station Kälti. Dann die Luftseilbahn aus den siebziger Jahren, von der aus man einerseits eine gewaltige Rundsicht geniessen, aber auch das kühn angelegte Trassee der alten Bahn sehen kann. Schliesslich das moderne Bergrestaurant auf 100jährigem Fundament, und letztlich die modernsten Abenteurer, die Segler und Gleiter mit ihren Fluggeräten, die sich direkt auf Otto von Lilienthal, den Erfinder des Gleitflugs, zurückverfolgen lassen. So breitet das Stanserhorn eine ganze Fülle von Erlebniswelten aus, und es entzückt die Freunde der Alpenwelt, die Wanderer, die Geschichtsbegeisterten, die gemütvollen Geniesser oder die Familien ebenso wie die Senioren und auch die Naturfreunde, die besonders von der reichen Alpenflora rund um den Gipfel hell begeistert sind. Das «Horn» kann zwar nicht mit zahlreichen Superlativen auftrumpfen, wie seine näher und ferner liegenden Mitbewerber im touristischen Wettbewerb. In einem bleibt es aber bestimmt ungeschlagen: Es ist für seine vielen Freunde von nah und fern der liebenswürdigste Berg innerhalb der reich strukturierten Gipfellandschaft der Innerschweiz.

Peter A. Meyer
Robert Ettlin, Direktor Stanserhornbahn