

Stanserhornbahn

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe**

Band (Jahr): **8 (1892)**

Heft 41

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-578492>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Stanserhornbahn.

Mit dem kürzlich erfolgten starken Schneefall in den Alpen haben die Arbeiten an dieser interessanten Bergbahn, die das Interesse der Techniker und namentlich die Aufmerksamkeit mehrerer industrieller Kreise des Auslandes nicht wenig erregt, für heuer ihren Abschluss gefunden. Sofern nicht ungünstige Zufälle eintreten, steht die Eröffnung und Betriebsübergabe des Unternehmens, das an Eigenartigkeit seines Gleichen sucht, im Juni 1893 bevor.

Noch nie hat der Bau einer Alpenbahn so wenig Schwierigkeiten verursacht und verhältnissmässig so geringe Kosten beansprucht, wie hier. Da das formenschöne Stanserhorn nach Norden in regelmässig sich abdachenden Hängen abfällt und im Allgemeinen sehr günstige Terrainverhältnisse aufweist, begegneten Anlage und Bau des Bahnkörpers keinen nennenswerthen Schwierigkeiten; nur etwas unterhalb der Einmündung am Gipfel war der Durchbruch eines kleinen Tunnels nothwendig. Ein überreiches Material in unmittelbarer Nähe gestattete, den Bahnkörper aus solidem Mauerwerk zu konstruieren; Cement dazu liefert die Fabrik im Rotzloch am nordwestlichen Fusse des Stanserhorns. Erstaunlicherweise hat die Bahn trotz der Maximalsteigung von 60 Prozent keine Zahnschiene für den Zahnradbetrieb, sondern nur zwei hohe starke Rollschienen aus gutem Material und mit einem Meter Spurweite; dieselben sind auf eiserne Schwellen angeschraubt und liegen ihrer ganzen Länge nach voll auf dem Bahnkörper. Aehnlich der Salvatorebahn bei Lugano und der Bürgenstockbahn bei Luzern erfolgt der Betrieb der Stanserhornbahn mittelst starkem Stahldrahtseil und ausgiebiger elektrischer Kraft-Uebertragung. Dieses merkwürdige System gestattet nun eine äusserst ruhige, gleichmässige, dazu geräuschlose und rasche Fahrt, unter allen Umständen frei von den Erschütterungen und Stössen der übrigen Bergbahnen.

Jeder Bahnwagen enthält 32 Sitzplätze, sowie eine Plattform mit 8 Stehplätzen, so dass vierzig Personen gemeinschaftlich zur Beförderung gelangen können. Zur Wagensicherung sind zwei mächtige, automatisch wirkende Klemmbremsen mit 40,000 Kilo Klemmkraft und eine sinnreich konstruirte Handbremse, die einem leichten Drucke der Hand gehorcht, zweckmässig angebracht. Jede in Wirksamkeit tretende Bremse genügt für sich allein zum augenblicklichen Halten des Wagens. Ueberhaupt wurde das ganze Bahnsystem, das in Zukunft auch für industrielle Zwecke eine wichtige Rolle zu spielen bestimmt ist, in Gegenwart von Technikern wiederholt den stärksten Gewaltproben und unwahrscheinlichsten Zufällen ausgesetzt, bewährte sich aber vollkommen. Erfinder desselben ist der rührige Unterwaldner Fabrikant Franz Joseph Bucher in Kägiswyl, der es sich patentiren liess.

Die reizvolle, höchst überraschende Fahrt von Stans auf der 3500 Meter langen Bahnstrecke nach

dem Stanserhorngipfel hinauf, der den Rigi noch um 100 Meter übersteigt, wird bei zweimaliger Umsteigung unterwegs kaum 35 Minuten beanspruchen, von Luzern gar nur $1\frac{1}{4}$ — $1\frac{1}{2}$ Stunden — eine wahrhaft grossartige Leistung! Dazu sind die Fahrpreise im Hinblick auf die geringen Betriebsunkosten so niedrig normirt, dass sich hier Jedermann für wenig Geld einen auserlesenen Hochgenuss verschaffen kann. Die Verbindung zwischen der Dampfschiffstation Stansstad und dem Bahnhof in Stans soll eine elektrische Bahn vermitteln; dadurch wird der aufstrebende Flecken Stans mit einem Male nahe an Luzern gerückt sein. Und wer beispielsweise in Luzern nach dem Morgen-Imbiss einen recht dankbaren und kurzweiligen Halbtagsausflug unternehmen will und zum Mittagessen bequem zurück sein möchte, kann die Partie auf das Stanserhorn unternehmen, dabei zwei volle Stunden auf dem Gipfel verweilen, um dort eine Aussicht zu bewundern, deren himmlische Schönheit und ernste Grossartigkeit den Vergleich mit derjenigen des Rigi und Pilatus aushält und einen so starken und erhebenden Eindruck hinterlässt, den kein späteres Ereigniss des Lebens zu verwischen im Stande ist.

Die wunderhübsche, an wechsellvollen landschaftlichen Szenerien ungemein reiche Spazierbahn wird sich ohne Zweifel rasch den Beifall der Fremdenwelt erwerben und sich dauernd in deren Gunst befestigen, ohne dabei dem Rigi und dem Pilatus irgendwelche fühlbare Konkurrenz zu machen. Für die Alpenstadt Luzern ist sie zudem ein wichtiges Anziehungsmittel mehr und daher von nicht zu unterschätzender Bedeutung. R.

Wie steht es mit unsern kunst- und technisch-gewerblichen Fachschulen?

Nicht allein auf dem Gebiete der Frauenarbeiten, sondern ebenso sehr in kunstgewerblicher Schulung sind wir lange zurückgeblieben. So viele Fortschritte in letzterer Hinsicht in den vergangenen Jahren auch gemacht worden sind, bleibt immer noch viel nachzuholen und auszubessern. Manches Gebiet ist vorhanden, in welchem die Initiative, welche uns der Tributpflichtigkeit an das Ausland enthebt, noch zu ergreifen ist. Die Verhandlungen zur Schlusskonferenz der ersten schweizerischen Ausstellung der kunstgewerblichen Schulen in Basel bieten zu unserm Bedauern wenig Ausbeute in dieser Beziehung, da ihre Aufgabe in sehr allgemeiner Weise gefasst war. Es darf erwartet werden, daß die dem Industrie- und Landwirtschaftsdepartement eingesandten schriftlichen Berichte, welche die Leistungen jeder einzelnen Anstalt, beziehungsweise der Kurse zu würdigen haben, sich über neu einzuschlagende Wege ausführlicher verbreiten. Die Schulbehörden können selbst im Falle ungünstiger Beurtheilung der Schulen, welche sie zu leiten haben, dem Bundesrathe nur dankbar sein, wenn sie durch Vermittlung ihrer Kantonsregierungen von dem ungünstigen Befunde präzise Kenntniss erhalten. Könnte man sich dazu entschließen, von diesen Berichten in Auszügen, etwa als Anhang zu dem Protokoll der Schlusskonferenz, der Oeffentlichkeit Mitteilung zu machen, so läge hierin für die Anstalten eine sicher wirkende Aufmunterung und für die Oeffentlichkeit ein erwünschtes Kontrol- und Diskussionsmittel.

Die kunstgewerblichen Anstalten und Kurse besprechen die Herren Ghiodera, Architekt in Zürich und Bossard, Goldschmied in Luzern. Beide konstatiren mit Vergnügen, daß