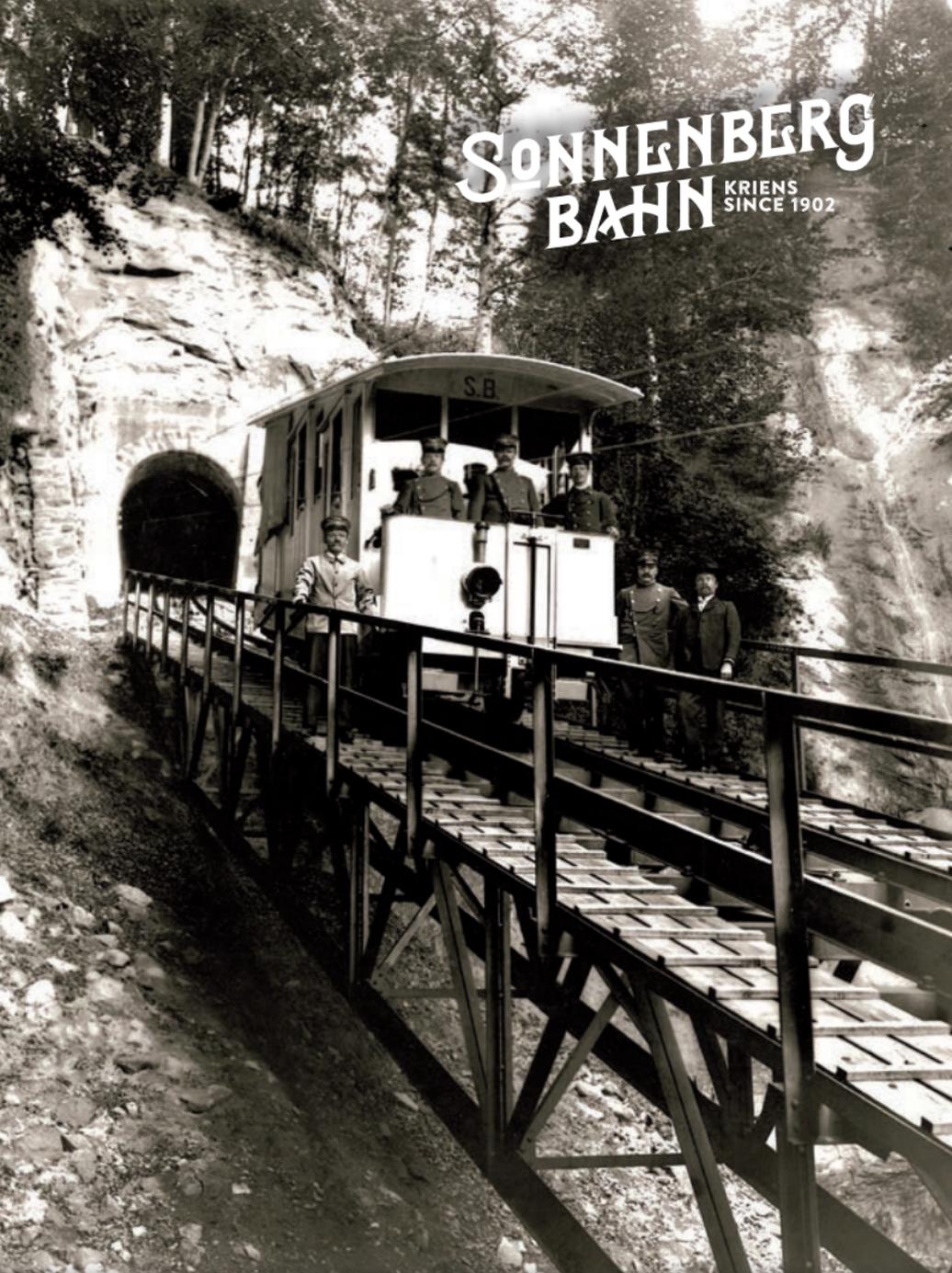


SONNENBERG
BAHN KRIENS
SINCE 1902



Zwischen Pioniergeist und Existenzkampf

Die wechselvolle Geschichte des
ehemaligen Kurhotels Sonnenberg
und der Sonnenbergbahn in Kriens

sonnenbergbahn.ch



Der Sonnenberg

Eine Ankunft im Landschaftspark

Ein sonniger Frühsommerabend am Luzerner Bahnhof. Der Gepäckbote vom Hotel Sonnenberg steht schon auf dem Perron und zupft sich seine Uniform nochmals zurecht. Der Zug aus Basel ist endlich eingerollt. Hinten am Perron macht sich ein eleganter Herr an einer Reisekiste zu schaffen. Der Gepäckbote vom Sonnenberg ist schnell bei ihm. Ja, es ist der erwartete Mr. Mornington aus England.

Diese kleine Episode ist zwar frei erfunden, aber sie könnte sich zumindest in sehr ähnlicher Form so abgespielt haben, als um die Jahrhundertwende das Fremdenverkehrsgewerbe in Luzern eine Blütezeit erlebte. Neben den städtischen Hotels an der Uferpromenade ist es damals bei Feriengästen aus

nah und fern durchaus beliebt, sich in Unterkünften in der näheren Umgebung einzumieten, wenn sie dafür ein paar andere Höhepunkte zu bieten haben. Und vorausgesetzt, sie sind gut erreichbar.

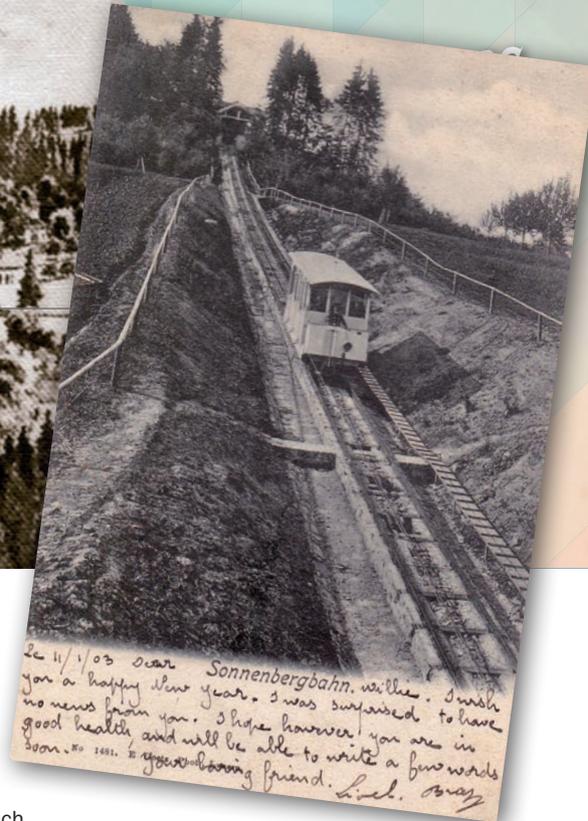
Für Mr. Mornington trifft exakt dies zu. Mit seinem Gepäckträger macht er sich auf zu seiner Unterkunft im Hotel Sonnenberg. Auf dem Weg dorthin besteigen sie das Tram nach Kriens und können sitzen bleiben bis zur Endstation.

Sie liegt nämlich damals direkt im Gebäude der Talstation der Sonnenbergbahn und gibt ihr die heute so typische Form.

Zur Weiterfahrt müssen Mr. Mornington und sein Bote nur wenige Stufen erklimmen, die Kiste verstauen und schon geht

es weiter mit der Drahtseilbahn. Gemütlich

zuckelt der Bahnwagen nach oben, als es kurz nach dem Start unverhofft stockdunkel wird. Das Tunnel aber ist bald durchquert, schon kurz danach wird Mr. Mornington mit einem atemberaubenden Blick auf den Pilatus, das Alpenpanorama und das Luzerner Seebecken mit der Rigi im Hintergrund entschädigt. Und gleich da unten liegt Kriens mit seinen geschäftigen Industriebetrieben. Wenig später steht Mr. Mornington auf der Aussichtsterrasse der Bergstation. Die frische Luft, angereichert mit dem würzigen Duft nach frischem Heu, umweht seine Nase. Da sieht er auch schon den Golfplatz, von dem er schon im Reiseprospekt gelesen hatte.



Von diesen Erlebnissen wird Mr. Monnington später seinen Liebsten zu Hause eine Postkarte senden...

Heute steht zwar kein elegantes Grandhotel mehr auf dem Sonnenberg. Trotzdem lassen sich noch heute zahlreiche Spuren des Fremdenverkehrs aus der «Belle Epoque» entdecken. Mehr als wir vermuten würden, hat die damalige touristische Nutzung die Landschaft zu einem Park geformt und zu einem inszenierten Erlebnisraum erweitert.

Diesen Spuren einer wechselvollen Geschichte von Bahn, Hotel und Erlebnisraum folgt diese Broschüre.

1800 1805 1810 1815 1820 1825 1830 1835 1840 1849

Seit dem **Mittelalter** gibt es Hinweise auf einen Abbau von Eisenerz auf dem Sonnenberg



1830er Jahre | Auf dem Sonnenberg wird Kohle abgebaut



1800–1849

Heute gilt der Sonnenberg als stadtnaher Erholungsraum. Da sieht man es ihm nicht an, dass er einst «weit weg» von der Stadt war und schon im Mittelalter eine Rolle als Lagerstätte für **Eisenerz** spielte. Die verstreuten Informationen aus der Krienser Geschichte

geben Hinweise darauf, dass im Bereich der Wolfsschlucht schon vor langer Zeit danach gesucht wurde. Der fehlende Abfluss in dieser Schlucht ist ein deutliches Zeichen dafür, dass sie nicht allein durch Erosion entstanden ist, sondern dass auch Gra-

bungen eine Rolle spielten. Auch dass zu verschiedenen Zeiten **Kohlebergbau** auf dem Sonnenberg betrieben wurde, würden die heutigen, an einem entspannenden Freizeitvergnügen interessierten Besucher wohl kaum vermuten.



1900

1901



1905

1906

1907

1908

1909

1859 | Eröffnung des ersten Kurhauses auf dem Sonnenberg

1886 | Errichtung der Kriens-Luzern-Bahn mit einer Verbindung vom Luzerner Bahnhof zum Dorfzentrum von Kriens

1890er Jahre | Das Kurhaus Sonnenberg entwickelt sich zu einer gefragten Herberge vor allem für vermögende Gäste aus England (Belle Epoque-Tourismus).

1850 – 1899

Doch die wirklich turbulente Geschichte des Sonnenbergs beginnt in der Mitte des 19. Jahrhunderts mit der starken Zunahme des Fremdenverkehrs. Eine deutliche Verbesserung der Fortbewegungsmittel und ein Ausbau der Eisenbahnnetze sind nur ein Grund dafür. Eine wohlhabende Bürgerschicht entdeckt in der **Belle Epoque** die Lust am Reisen. In der Luzerner Gegend kommt es zu einem ersten Aufblühen des Tourismus. In unmittelbarer Nähe gibt es bis dahin jedoch nur wenige Unterbringungsmöglichkeiten.

In dieser Situation entdeckt der aus Willisau stammende Armenarzt Josef Geisseler die landschaftlichen Vorzüge und die praktische Eignung des Sonnenbergs für einen Kurbetrieb. Beim Luzerner Regierungsrat erwirkt er ein Wirtschaftsrecht für die Liegenschaft Langforen

und strebt die Errichtung eines **Kurhauses** auf dem Sonnenberg an. Nachdem verschiedene Hürden überwunden sind, kann 1859 das neue Kurhaus eröffnet werden.

Die Erholungssuchenden will Josef Geisseler mit Molkekuren und Kiefernadelbädern verwöhnen.

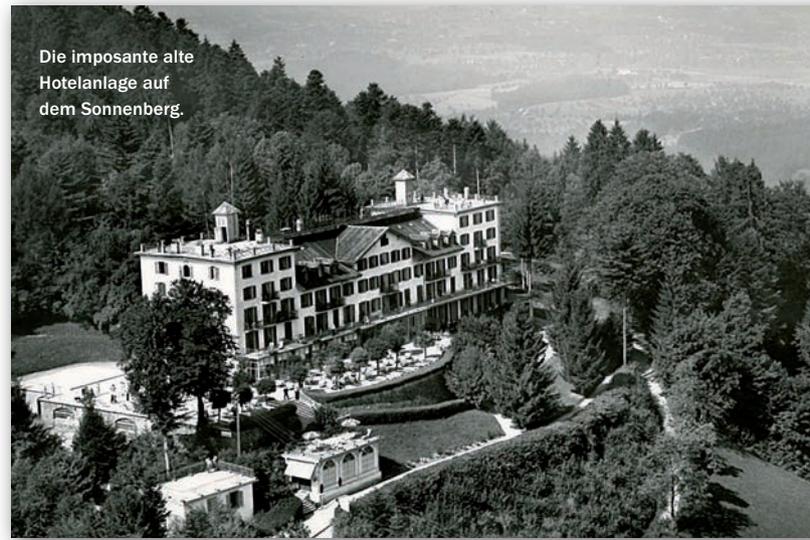
Leider ist diesem Kur-Etablissement zunächst nur wenig wirtschaftlicher Erfolg beschieden. Nach dem deutsch-französischen Krieg 1870/71 kommt auch in der Zentralschweiz der Tourismus nur langsam wieder in Fahrt. Daran vermag auch die Eröffnung der Bahnverbindung von Luzern bis zur Post Kriens (**Kriens-Luzern-Bahn**) im Jahr 1886 nichts zu ändern, mit der die Gäste vom Luzerner Bahnhof einfacher nach Kriens gelangen konnten. Nach mehreren Besitzer-Wechsel dauert es bis

gegen Ende des Jahrhunderts, bis es dann richtig bergauf geht. Jetzt hat Josef Widmer die Geschicke des Kurhauses in die Hand genommen.

Um den gehobenen Ansprüchen der Hotelgäste in der Belle Epoque entgegen zu kommen und um den Erlebniswert der Landschaft zu unterstreichen, werden unter seiner Regie die Aussenanlagen um das Hotel herum gestaltet. Vom

Hotel Richtung Kreuzhöhe entsteht die heute noch sichtbare, parkähnliche Ulmen-Allee. Ein Stück weiter bei der Kreuzhöhe wird eine mit Schindeln gedeckte Alphütte errichtet. Für die sportlich interessierten Gäste werden ein Tennisplatz und Felder für das beliebte Croquettspiel angelegt. Das Kurhaus auf dem Sonnenberg entwickelt sich langsam zur **gefragten Herberge**.

Die imposante alte Hotelanlage auf dem Sonnenberg.



1900 1901 1902 1903 1904 1905 1906 1907 1908 1909

1900 | Erteilung der Konzession zum Bau der Sonnenbergbahn

1901 | Erweiterung der Kriens-Luzern-Bahn von Kriens Post bis zur Talstation der Sonnenbergbahn.

1901 | Kosten für die Erstellung der Bahn: Fr. 382'000. Landerwerb: Fr. 1.20/m² Wiesland, Fr. 0.30/m² Tobel)

1902 | Ausbau des Kurhauses zum einem prunkvollen Grandhotel

5. Mai 1902 | Eröffnung der Standseilbahn auf den Sonnenberg mit der heutigen Streckenführung

1903–1914 | Der Golfclub Luzern nutzt eine 9-Lochanlage auf dem Sonnenberg

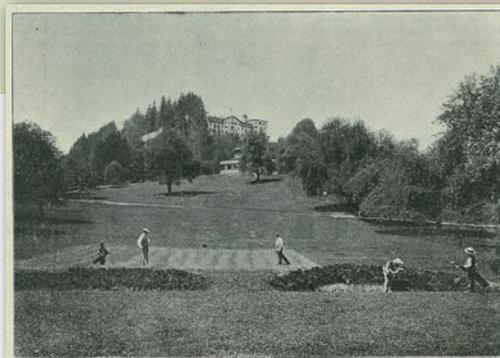
1900 – 1909

Mit dem wirtschaftlichen Erfolg reifen bei Widmer nun auch für den Sonnenberg grosse Pläne. Voller Tatendrang werden sie umgesetzt. Zunächst wird 1900 eine **Konzession** für den Bau einer **Standseilbahn auf den Sonnenberg** erworben, denn die Gäste sollen künftig bequem und schnell anreisen können. 1901 wird bereits die **Kriens-Luzern-Bahn** von der Dorfmitte bis zur Talstation der Sonnenbergbahn verlängert, damit hier ein direktes Umsteigen vom Tram auf die Standseilbahn ohne Fussweg möglich wird. Und schon im Frühjahr 1902 wird das zum **Grandhotel** umgebaute und erweiterte Kurhaus eröffnet, das in seiner neuen Gestalt ein mondänes Flair ausstrahlt. Es ist mit 130 Gästezimmern und Etagenbädern ausgestattet und verfügt auf seinen Ecktürmen

über ausgedehnte Aussichtsrassen.



Anfangs Mai des selben Jahres kann die neue **Standseilbahn auf den Sonnenberg** ihren Betrieb aufnehmen. Mit ihrer abwechslungsreichen, durch Tobel, Tunnel, offenes Gelände und über eine Brücke verlaufenden Streckenführung soll sie ganz gezielt den Erlebnis-



Der Golfplatz



Die Kriens-Luzern-Bahn wird bis zur Talstation der Sonnenbergbahn verlängert.

wert der Bahnfahrt betonen. Bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges erlebt nun die Hotellerie auf dem Sonnenberg ihre Blütezeit.

In dieser Hochphase wird vom **Golfclub** Luzern auf dem Sonnenberg eine Neun-Lochanlage eingerichtet. Zwischen

Hotelanlage und Château Gütsch erstreckt sich das Spiegelgelände über eine Fläche von 15 Hektaren. Vor allem die golfliebenden Engländer hatten damit einen Grund mehr, im **Grandhotel** auf dem Sonnenberg abzustiegen.



1914

1915

1920

1925

1930

1939

1910 | Erste grosse Sanierungsarbeiten: Die Bahn braucht ein neues Seil. Zudem müssen 110 Schwellen ersetzt werden.

1914 | Bau der Wegunterführung bei der Mittelstation.

1914 | Der Ausbruch des ersten Weltkrieges bringt die Bahn in finanzielle Schwierigkeiten und erzwingt die zeitweilige Betriebs-einstellung der Sonnenbergbahn. Auf dem Golfgelände kehrt die Landwirtschaft zurück.

1916 – 1918 | Im Hotel werden Kriegsgefangene untergebracht

1919 | Eingeschränkte Wiederaufnahme des Bahnbetriebs

1918 – 1920 | Die Energieknappheit der Nachkriegszeit fördert den Abbau von Sonnenbergkohle

1910 – 1939

Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges im Jahr 1914 verblasst der mondäne Glanz des Hotels auf dem Sonnenberg recht schnell: die Gäste bleiben aus, das ehemalige Golfgelände wird wieder für die Landwirtschaft genutzt und es kommt zu einer Betriebseinstellung der Sonnenbergbahn. Die ganze Hotelanlage steht damit vor harten Zeiten. Ausdruck dieser harten Zeiten

ist auch die allgemeine Energieknappheit, die am Sonnenberg dazu führt, dass seit mehr als vierzig Jahren wieder **Sonnenbergkohle** abgebaut wird.

Im Hotel selbst werden in den Jahren von 1916 bis 1918 **Kriegsgefangene** untergebracht. Der **Bahnbetrieb** wird erst 1919 **in eingeschränkter Form** wieder aufgenommen. Dazu muss 1917 ein Grossteil der Anlage nach einer Hochwasserkatastrophe komplett saniert werden.

In den 20er Jahren wird das Grandhotel unter der Leitung des Luzerner Grosstadt rats und Hoteliers Albert Riedweg zwar weiter unterhalten. Insgesamt

Prospekte aus der Blütezeit der Bahn



samt scheinen die glanzvollen Zeiten nun aber nicht mehr in Reichweite.

Die Bahn kann ihre Frequenzen trotzdem steigern. Die grossen Renner sind Rundfahrtbillette in Verbindung mit der Gütschbahn sowie die Fasnachtsbälle im Hotel.

Wiederholt kommt es beim Hotel Sonnenberg zu verschiedenen Besitzerwechseln.

Wirtschaftlich kann sich der Hotelbetrieb auch in den 30er Jahren nicht mehr erholen. Das Haus verliert zusehends an Substanz und der ausbrechende Zweite Weltkrieg macht auch die letzten Hoffnungen zunichte.

Darunter leidet auch die Bahn. Das Geld für den Ersatz des 30 Jahre alten Drahtseils fehlt aufgrund der sinkenden Frequenzen.



1944

1945

1946

1947

1948

1949

1939 | Nach Kriegsausbruch kann sich der Hotelbetrieb mehr schlecht als recht über Wasser halten

1940er Jahre | Der Kohlebergbau auf dem Sonnenberg wird wieder aufgenommen und liefert einen wichtigen Rohstoff für die Kriegswirtschaft

1941 | Einstellung des Bahnbetriebs und Umnutzung des Hotels in eine Flüchtlingsheim

1946 | Kriegsheimkehrer und Rückwanderer werden im Hotel einquartiert, der Bahnbetrieb wird zeitweise wieder aufgenommen

1947 | Abbau der Teilstrecke Kriens Post bis Talstation der Sonnenbergbahn

1949 | Ein neues Drahtseil musste gekauft und eingebaut werden. Das alte Seil hatte während der siebenjährigen Betriebspause Schaden genommen.

1940 – 1949

Der Bahnbetrieb muss 1941 eingestellt werden. Und im leerstehenden Hotel Sonnenberg werden ab Dezember 1942, wie in vielen anderen Hotels auch, Flüchtlinge untergebracht. Das einst imposante Grandhotel wird zu einem der grössten **Flüchtlingsheime**, in dem zeitweise bis zu 200

Frauen Näh- und Strickarbeit verrichteten. Auch jetzt ist die **Sonnenbergkohle** wieder gefragt und der Abbau wird ein letztes Mal wieder angekurbelt, um der Kriegswirtschaft einen wichtigen Rohstoff zu liefern.

Dies selbst, als das Tram-Geleise von der Post Kriens bis zur



Talstation wieder demontiert wird. Die neuen Trams sind zu lang für die Talstation der Sonnenbergbahn. Das Tram wendet fortan wieder bei der Post (heutige Busschleife). Ein weiterer Rückschlag für die Attraktivität der Sonnenbergbahn.

Ins Hotel ziehen nach den Flüchtlingen die **Kriegsheimkehrer und Rückwanderer** ein, und der **Betrieb der Sonnenbergbahn** wird für deren Versorgung noch bis 1952 aufrechterhalten.



Die Hotelräume wurden in den Kriegsjahren auf unterschiedlichste Art genutzt – sei es als Flüchtlingsheim, sei es als Aufnahmезentrum für Rückwanderer.



1950 1951 1952 1953 1954 1955 1956 1957 1958 1959

1950 | Der Personalbestand der Bahn muss aus Kostengründen reduziert werden: Das «Cassa-Fräulein» gibt es nicht mehr, die Bähnlimanne verkaufen jetzt die Billette.

1952 | Überraschender Besuch durch den Kontrollingenieur des Eidgenössischen Amtes für Verkehr. Der Bericht stellt Mängel an der Bahn fest, der Betrieb muss eingestellt werden.

1955 | Sprengung des Grandhotels Sonnenberg im Rahmen einer Übung der Schweizer Armee.

1955 | Die Gemeinde Kriens kauft alle Aktien und Obligationen der Bahn. Als «Dienst an der Allgemeinheit» sieht es das Stimmvolk, das darüber entscheidet und die Bahn rettet. Nach dem Abschluss der umfassenden Renovation (für 60'000 Franken) kann die Bahn den Betrieb wieder aufnehmen.

1957 | Übernahme der Sonnenbergbahn durch die Gemeinde Kriens.

1950 – 1959

Der Verfall des einst so glamourösen Hotels ist nicht mehr zu übersehen, eine wirtschaftliche Zukunft allerdings ist auch nicht in Sicht.

Daher wundert es nicht, dass die Gebäudeversicherung das Hotel den Luftschutztruppen für Übungszwecke anbietet, um die Kosten für den Abriss zu minimieren. Ein Kurs der in Luzern stationierten Luftschutz-Offiziersschule bereitet im Januar 1955 die **Sprengung des Grandhotels Sonnenberg** vor. Ein spektakuläres Ende, wie es sich für ein richtiges Grandhotel gehört.

Heute erinnert die klassizistische Treppenanlage mit den beiden Säulen direkt bei der Bergstation der Bahn als

Originalzeugen an die grossen Tage des Grandhotels auf dem Sonnenberg.

Die Bahn macht da natürlich schwere Zeiten durch. Die Passagierzahl ist rückläufig, phasenweise (1952 bis 1954) steht die Bahn ganz still. Letztlich aber fährt sie trotzdem weiter.

Und als dann die Inspektoren aus Bern erneut gravierende Mängel an Gleis, Fahrzeug und technischen Einrichtungen feststellten, musste der **Bahnbetrieb erneut eingestellt werden**. Das Geld für die anfallende Sanierung fehlte. Für die Erlösung sorgte die **Gemeinde Kriens**, welche die Bahn 1955 übernahm und per Volksentscheid an der Urne die Sanierung beschloss.





1960 1961 1962 1963 1964 1965 1966 1967 1968 1969

1962 | Das Restaurant Bauernhof auf dem Sonnenberg wird abgerissen.

1963 | Eröffnung des neuen, heutigen Hotels Sonnenberg. Die Frequenzen stiegen wieder an, bis alle die neue Wirtin im Sonnenberg gesehen hatten...

1966 | Wieder droht das Eidgenössische Amt für Verkehr damit, den Betrieb einzustellen, wenn nicht umfassend saniert werde. Weil die Gemeinde die Planung an die Hand nimmt, kann der Bahnbetrieb provisorisch weitergeführt werden.

1968 | Gründung der Pro Sonnenberg. Krienser Stimmbürger für den Erhalt der Sonnenbergbahn

1968 | Das Krienser Stimmvolk muss erneut über den Fortbestand der Bahn entscheiden. Mit 9 (!) Stimmen Differenz (808 – 817) wird der Weiterbetrieb der Bahn beschlossen. Die Gemeinde kommt für die Sanierungskosten von 300'000 Franken auf.

1960 – 1979

Zwar wird 1962 das Restaurant Bauernhof auf dem Sonnenberg geschlossen. 1963 aber wird das **heutige Hotel Sonnenberg** eröffnet. Damit erhält die Bahn wieder eine angemessene touristische Perspektive.

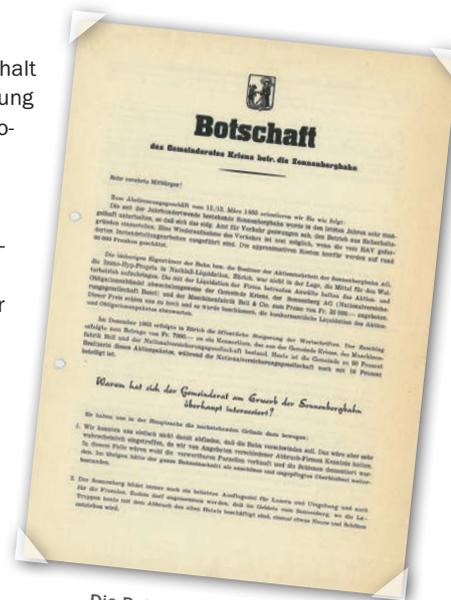
Das wirkt sich in sofort wieder steigenden Passagierzahlen

aus. Dennoch steht die Bahn 1966 erneut vor dem Aus: für nötige Reparaturarbeiten fehlt erneut das Geld. Die Krienser Politik lehnt eine erneute Finanzspritze ab und **beantragt deren Liquidation**. Das war die Geburtsstunde des **Vereins Pro Sonnenberg**, mit dem die Bahn nun einen entschiedenen Fürsprecher gewinnt. Er enga-

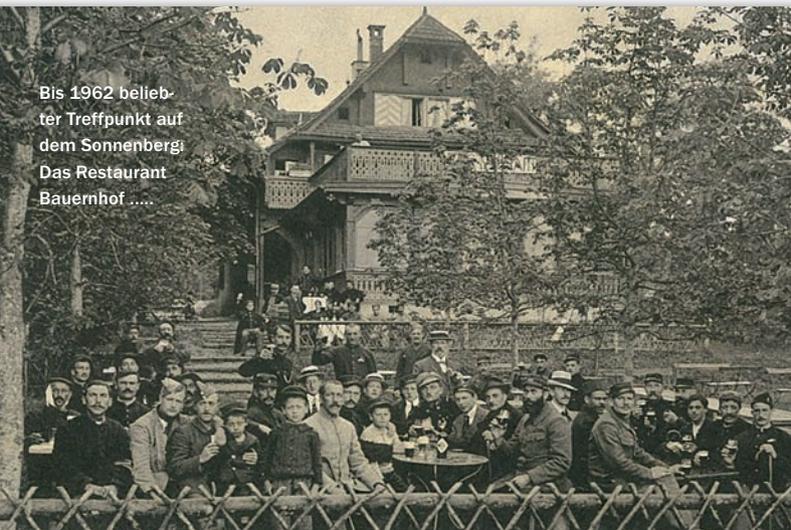
giert sich fortan für den Erhalt der Bahn und die Entwicklung des Sonnenberges als Erholungsraum.

Per Unterschriftensammlung wird der Liquidationsentscheid der politischen Führung zur Vorlage an der Urne. Am 7. Juli 1968 entscheiden sich die Stimmberechtigten **an der Urne** mit einem knappen Mehr von 9 Stimmen, die Bahn für 300'000 Franken zu sanieren und sie damit am Leben zu erhalten.

Der weitsichtige **Entscheid des Krienser Stimmvolkes ist wegweisend** für den Weiterbestand der Bahn. Die Sanierung wird realisiert, und die Bahn behält ihren Platz. In Kriens und in den Herzen der Krienserinnen und Krienser.



Die Botschaft aus dem Abstimmungskampf



Bis 1962 beliebter Treffpunkt auf dem Sonnenberg: Das Restaurant Bauernhof

1980

1982

1984

1986

1988

1990

1992

1994

1996

1998

1981 | Es beginnen erneut umfangreiche Sanierungsarbeiten an Berg- und Talstation sowie am Bahntrassee.

1982 | 80-Jahr-Jubiläum der Sonnenbergbahn mit Gratisfahrten für Primarschulklassen, Geburtstagsfest am 5. Mai (eingeladen sind unter anderem alle Krienserinnen und Krienser, die am gleichen Tag Geburtstag feiert wie die Bahn).

1982 | Die Krienser Bevölkerung spricht sich erneut für den Erhalt der Bahn aus. Grosser Festakt zum 80jährigen Jubiläum der Sonnenbergbahn.

1987 | In der Winterpause nach Saisonende werden beide Bahnwagen in der Klosterschreinerei von Engelberg erneuert.

1980 – 1999

1981 beginnt erneut eine grössere Sanierungsetappe der Bahn. 1.3 Mio. Franken investierte die Gemeinde Kriens in die vollständige Sanierung der beiden Bahnwagen, der Stationsgebäude, der Geleise und des Tunnels.

Trotz zahlreicher kritischer Situationen kann die Sonnenbergbahn im Jahr 1982 schon auf ein 80jähriges Jubiläum zurückblicken, das in einem grossen Festakt gefeiert wird. Vor allem nachdem sich die Stimmbürger **erneut für den Erhalt der Sonnenbergbahn ausgesprochen** und den Weg für eine Sanierung geebnet haben.

In der Winterpause 1987 werden beide Bahnwagen von der Schiene genommen. Mit einem Spezialtransport werden die Wagen nach Engelberg gebracht,

wo sie in der Klosterschreinerei liebevoll und mit viel Handarbeit restauriert werden.

1988 konnten die Sanierungsarbeiten abgeschlossen werden. Die beiden Bahnwagen werden nach dem «Facelifting» willkommen geheissen. Die Erneuerung führte 1989 zum Passagierrekord: 67'815 Personen haben in der Saison den Weg mit der Bahn zurückgelegt.

Rekordfrequenzen erreicht die Bahn zwar nicht mehr, weil jetzt auch der Ortsbus die Sonnenbergquartiere erschliesst. Doch die Bahn hat ihren festen Platz im Krienser Ortsbild.

In der Klosterschreinerei Engelberg werden die Bahnwagen originalgetreu nachgebaut und restauriert.



Abschluss der Sanierungsarbeiten für die Bahn. Die Bahn wird per Pneuladekran wieder auf die Schienen gestellt.

2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009

2001 | Bergstation mit der grossen, begehbaren Dachterrasse wird in den alten Zustand zurückgeführt.

2001 | Aufnahme der Gesamtanlage der Krienser Sonnenbergbahn ins Denkmalverzeichnis des Kantons Luzern aufgenommen.

2001 | Die Sonnenbergbahn wird als eine der letzten, weitgehend in der Originalfassung erhaltenen Standseilbahnen ins Verzeichnis der denkmalgeschützten Anlagen übernommen.

2002 | 100-Jahr-Jubiläum der Bahn. Auf dem Berg findet eine ganze Reihe von Anlässen statt – mit grossem Erfolg.

2003 | Bei der Sicherheitsüberprüfung werden Mängel am Seil festgestellt. Sofortmassnahmen ermöglichen zwar den Bahnbetrieb – aber der Seilersatz ist zwingend und wird an die Hand genommen.

2003 – 2007 | Durchführung einer umfassenden technischen und baulichen Generalsanierung aller Anlagen. Eine Betriebsbewilligung besteht bis 2026.

2000–2012

Vielleicht ist es dem meist eher dünnen finanziellen Polster der Sonnenbergbahn zu verdanken, dass die Bahn und die Stationsgebäude in einem weitgehend unveränderten Zustand erhalten geblieben sind. Dies ist ein wichtiger Grund dafür, dass die Bahn 2001 in ihrer Gesamtanlage in das **Denkmalverzeichnis** des Kantons Luzern aufgenommen wird.

Im Jahr 2002 feiert die Bahn ihren 100. Geburtstag. Eine ganze Reihe von Anlässen verteilt über die ganze Saison wird organisiert. Einige davon werden über das Geburtstagsjahr hinaus fest in den Veranstaltungskalender auf dem Sonnenberg aufgenommen.

Um im Jahr 2006 die Betriebsbewilligung wieder zu erhalten, wird eine gründliche Bestandsaufnahme vorgenommen.

Sie zeigt, dass dies nur möglich ist, wenn eine umfassende Gesamtsanierung der Bahn durchgeführt wird. Diese wird zwischen 2003 und 2007 ausgeführt. Ziel ist dabei, die historische Technik so weit als möglich authentisch zu erhalten und gleichzeitig die Auflagen des Bundesamtes für Verkehr für eine Betriebsbewilligung zu erfüllen.

Der Verwaltungsrat unter der Leitung von Bruno Peter setzt alles daran, die für diese Gesamtsanierung nötigen finanziellen Mittel zusammenzubringen. Im Umfeld der 100-Jahr-Jubiläumsfeierlichkeiten gelingt dies – und damit auch der entscheidende Schritt, um die Zukunft der Bahn zu sichern und diesen Zeitzeugen der Belle Epoque



Rückkehr der Bahnwagen nach der Sanierung im Jahr 2006

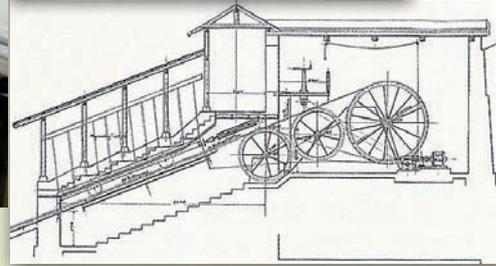
für kommende Generationen zu erhalten. Der Einwohnerrat der Gemeinde Kriens, die kantonale Denkmalpflege und mit viel Engagement gesuchte, private Aktionäre decken die Sanierungskosten von rund 900'000 zu je einem Drittel. Die Gebäudesanierungen inkl. der Dachterrasse konnten dank dem Vermächtnis eines Bahnfreundes ohne Steuergelder restauriert werden. Heute besitzt die Sonnenbergbahn eine Betriebsbewilligung bis 2026.



Jubiläumsfeierlichkeiten zum 100. Geburtstag der Bahn.



Der historische Zahnkranz



Das Funktionsprinzip der Standseilbahn



Das mächtige Antriebsrad in der Bergstation.

Antrieb und Steuerung der Sonnenbergbahn

Grundsätzlich war die Sonnenbergbahn von Anfang an als Standseilbahn konzipiert. Beide Wagen sind an einem Ende eines Stahlseils befestigt, das bei der Bergstation über ein Umlenkrad (Seiltriebscheibe) geführt wird. Die Fahrt der Bahn wird gesteuert, indem der Motor seine Antriebsenergie auf diese Seiltriebsscheibe überträgt. Dies erfolgt noch heute über den offenen Zahnkranz aus der Gründerzeit. In der Anfangsphase des Bahnbetriebes wurde der elektrische Antrieb wie das damals üblich mit einem Wasserballastsystem unterstützt. So gehörte es damals zu den Pflichten der Wagenführer, beim Aufenthalt in der Bergstation die Wasservorräte nachzufüllen... Vor der Talfahrt wurde beim Wagen in

der Bergstation ein Behälter mit Wasser gefüllt. Das Zusatzgewicht unterstützte die Talfahrt. Schon im zweiten Betriebsjahr aber wurde das Wassersystem abgelöst durch einen stärkeren Elektromotor ersetzt.

Diese elektrische Ausrüstung wurde 1982 erneuert. Anfang des 21. Jahrhunderts war es dann aber endgültig um den Elektroantrieb geschehen. Denn für die erneut nötige Sanierung gab es keine Ersatzteile mehr. Also wurde im Jahr 2005 im Rahmen einer Generalsanierung ein neuer Motor eingebaut. Parallel dazu wurde auch das Bremssystem vollständig revidiert, damit es den hohen sicherheitstechnischen Anforderungen.

Mit der neuen Technik befinden sich alle nötigen Steuerungselementen auf den beiden Wagen. Sie kann durch die Wagenführer bedient werden. Diese können darüber hinaus miteinander per akustischem Signal sowie per Telefon kommunizieren. In der Bergstation ist keine Besetzung mehr nötig.

Heute ermöglicht ein Panorama-Fenster bei der Bergstation den Blick in den Maschinenraum. Dort ist die gelbe Seiltriebscheibe (Durchmesser: 3.168 Meter) erkennbar.

Technische Fakten der Sonnenbergbahn

Höhe Talstation	500 MüM
Höhe Bergstation	705.86 MüM
Höhenunterschied	205.86m
Länge horizontal	804.3 m
Maximale Neigung	42.5%
Betriebslänge	830.2 m
Spurbreite	1'000 mm
Fahrtgeschwindigkeit	1.5 m/s (5.4 km/h)
Seil Durchmesser	29 mm
Seil Gewicht	3.32 kg pro Meter
Leistung Antrieb	40 kW
Bahnwagen	
Gewicht leer	4'470 kg
Fassungsvermögen	30 Passagiere (+ 1 Wagenführer)
Breite	2 m
Länge	6.53 m
Höhe	3.0 m

**Gedruckte Version:
CHF 7.00**

Das ist die kompakte Kurzfassung der wechselvollen Geschichte des ehemaligen Hotels Sonnenberg und der Sonnenbergbahn. Eine ausführliche Version davon ist nachzulesen auf der Website:

www.sonnenbergbahn.ch

Eine Publikation der Sonnenbergbahn AG Kriens.

Mitwirkung: Ralf Keller (Museum im Bellpark Kriens); Ruedi Saum, Kriens
Der Text entstand unter Zuhilfenahme der Beiträge von Thomas Manetsch, Heinz Schwarz, Jürg Stadelmann und Samantha Lottenbach in: «Sonnenberg: Hotel, Bahn, Flüchtlingsheim. Katalog Museum im Bellpark, Kriens 2002. Sowie von Patrizia Solombrino im Jahrbuch der Historischen Gesellschaft Luzern 2010.
Gestaltung: Atelier für Marketing und Kommunikation, Kriens
Bildnachweis: Archiv Sonnenbergbahn, Kriens; Archiv Museum im Bellpark, Kriens, Historisches Museum Baden; Privatsammlung Regula Egger, Kriens; Benedikt Anderes

Kriens, im Oktober 2020
2. Auflage

Sonnenbergbahn AG
Waldheimstrasse
6010 Kriens

T. +41 79 630 63 66
info@sonnenbergbahn.ch

sonnenbergbahn.ch