

Die Idee

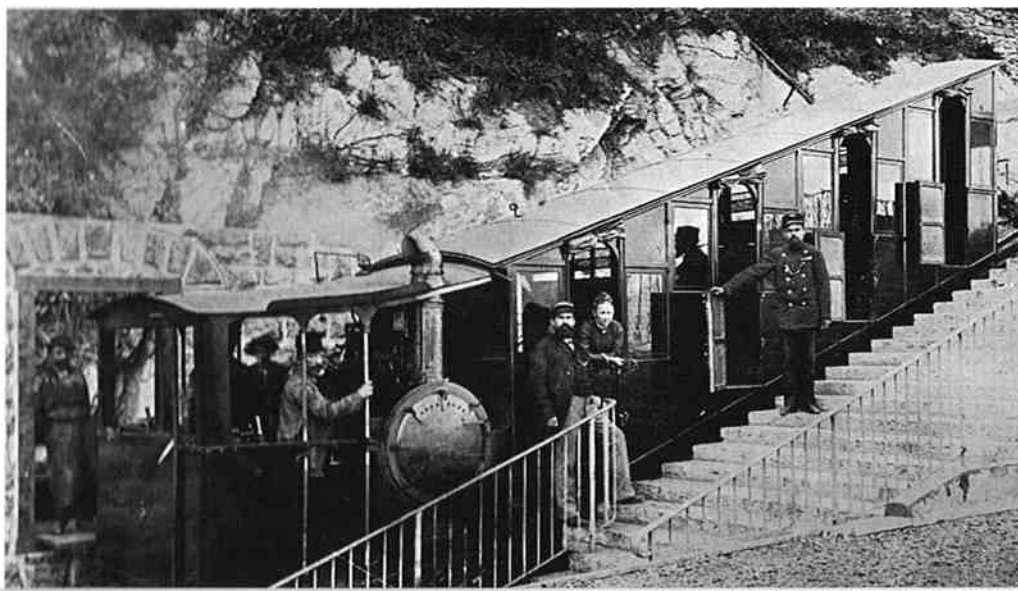


*Dampftriebwagen
auf der
Wolfortbrücke*

Nicht vergebens waren die Gasthäuser in luftiger Höhe entstanden: Der Pilatus hatte mit der modernen Gastlichkeit seine Anziehungskraft enorm verstärkt. Um die 3000 Bergwanderer suchten in den siebziger Jahren des letzten Jahrhunderts Jahr für Jahr das Erlebnis der Berge, die Schönheit und

Ungebärdigkeit der Natur auf dem imposanten Vorposten der Alpen am Vierwaldstättersee. Und wieviel mehr müssten es sein, wenn nicht die Mühe des Aufstiegs zu bewältigen war? Die Idee einer Bahn wurde wach. Sie entstand nicht aus luftleerem Raum, sondern der Wunsch nach einem mechanisierten Verkehrsmittel basierte auf handfesten Tatsachen, die lediglich eines Blickes über den See bedurften. Dort an der Rigi hatte 1871 die erste Bergbahn Europas ihren Betrieb aufgenommen, und sie verhalf der Konkurrentin zum Titel einer Königin der Berge. Dies musste ja den Willen wecken, es auch am Pilatus zu versuchen. Um so mehr, als die Rigibahnen florierten. Gute 15 Prozent Dividende konnten dort ausgeschüttet werden, wo der Obermaschinenmeister Niklaus Riggerbach vervollkommen hat, was er sich bereits 1863 in Frankreich patentieren liess und von dessen Funktionstüchtigkeit er sich bei einem Besuch am Mount Washington in den Vereinigten Staaten überzeugt hatte, nämlich die Idee, eine Bahn zu bauen, die sich an einer Zahnstange die Steigung hocharbeitet. Ein Einfall übrigens, der im Grunde genommen so alt ist wie die Eisenbahn selber. Riggerbach hatte für seine Bahn die Normalspur von 1435 Millimeter gewählt, und die Maximalsteigung betrug 25 Prozent. Mehr wollte das Eisenbahndepartement aus Sicherheits-

*Dampftriebwagen
in der Station
Alpnachstad*





gründen nicht bewilligen, obwohl grössere Steigungen möglich gewesen wären, wie vorher schon am Mount Washington auch bewiesen worden ist. Doch in den frühen siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts galt die Normalspur, die Steigung von 25 Prozent und der minimale Kurvenradius von 180 Meter als Standard. Wer eine Bahn bauen wollte, der hatte sich daran zu halten. Und diesen Normen hatte auch der Geometer Arnold aus Triengen zu folgen, der im Mai 1873 von der Kreditanstalt den Auftrag erhielt, ein Bahntrasse auf den Pilatus auszustecken. So gut es ging, folgte Arnold der natürlichen Geländeerippe, die bei Alpnachstad in den See stösst, und er zog sein Trasse nach Spitzacher, Zelg und über den Meisibach zur Satteltiefe. Nun weiter auf die Lütoldsmatt und zur südseitigen Fräk-

münt, zur Laubalp und schliesslich an den Kilchsteinen vorbei hinauf zum Hotel Bellevue. 8,738 Kilometer mass diese Bahn, die 1600 Meter Höhendifferenz zu überwinden hatte. Doch anders war die Sache offenbar nicht zu lösen. Und als die potentiellen Geldgeber die vermutliche Bausumme von drei Millionen Franken erfuhren, schreckten sie zurück. Viel zuviel in einer Zeit, wo eben eine Finanzkrise ganz Europa erschütterte und die auch den Tourismus, für den ja die Bahn gebaut werden sollte, nicht verschonte. Die Auswirkungen zeigten sich schon ennet dem See an der Rigi. Die Einnahmen schrumpften zusammen, es konnten kaum mehr die Obligationen verzinst werden. So kamen die Bahnprojekte ins Stocken, und am Pilatus begann erst recht die Säumerei mit den unverwüstlichen Maultieren.

*Das Geleise ist auf
einer soliden
Mauerkonstruktion
verankert*