

Das Echo



*Elektrischer
Triebwagen auf
Aemsignalp*

Pilatusgänger wissen es: Der Hausberg von Luzern gibt kein Echo, nichts tönt zurück, wenn man in luftiger Höhe in den Wind ruft. Trotzdem hallte im letzten Jahrhundert ein geradezu gewaltiges Echo zurück, ausgelöst durch die Bahn und deren Dividende, die schon in den ersten Betriebsjahren um die sieben Prozent betrug. Zehn Jahre lang war es um den Bau von Bergbahnen still gewesen, aber jetzt schossen, angeregt durch den Erfolg der Pilatusbahn, überall die Geleise in die Höhe. Innert weniger Jahre entstanden die klassischen Bahnen im Berner Oberland, über dem Genfersee, am Monte Generoso oder im Tal von Zermatt. Die Schweizer Bergwelt hatte sich ein Korsett von Schienen und Zahnstangen verpassen zu las-

sen, das seinesgleichen auf der Welt sucht. Und hätten die Geldgeber und Ingenieure geahnt, dass sich der Erfolg und die Einmaligkeit der Pilatusbahn nicht wiederholen lässt, sie wären wohl nicht mit einem derartigen Enthusiasmus ans Werk gegangen. Aber das Beispiel war nun einmal da, es zündete, regte die Ideen an, obwohl sich niemand mehr dem System Locher mit seiner Fischgratzahnstange, den 48 Prozent Steigung und dem Triebwagensystem zuwenden wollte. Am allerwenigsten Locher selbst, der mittlerweile in seinem Kopf Pläne für eine Tunnelbahn auf das Matterhorn und auch auf das Jungfraujoch schmiedete. In einer Röhre sollte die Bahn laufen, emporgedrückt durch komprimierte Luft. Wer solche Ideen

gebiert, wird nicht so schnell etwas wiederholen, was ohnehin ein Kompromiss war, möge er auch noch so ausgefallen sein. So also blieb die Pilatus-Zahnradbahn eine Einzelgängerin unter den Bergbahnen, die einzige mit einer Locher-Zahnstange und die steilste der Welt. Aus dieser Sicht ist es vielleicht gut, dass sich der phantastische Bahningenieur mit seinen hochfliegenden Plänen nicht mehr an gewöhnlichen Projekten beteiligen wollte. Dies sicherte der Pilatus-Zahnradbahn auf alle Zeiten ihre Exklusivität. Tunnelbahnen erregten damals mehr als üblich die Gemüter. Die Erfinder der wasserhydraulischen Bohrmaschine und des Dynamits erleichterten das Anbohren der Berge enorm, und alleine auf diese Erfindungen stützten sich die gewaltigen Tunnelbauten durch die Alpen. Vor diesem Hintergrund musste es geradezu seltsam sein, wenn ein anderer weit vorausdenkender Erfinder das Gegenteil erreichen wollte, eine durch die Luft schwebende Bahn. Der Spanier Leonardo Torres y Quevedo aus Santander hatte sie, und im Berner Anselmier fand er einen Bundesgenossen. Und einmal mehr sollte der Pilatus zum Experimentierfeld eines neuen Bahnsystems werden, der Luftseilbahn.

1888 hatte sich der Bundesrat mit einem ungewohnten Konzessionsgesuch zu befassen: einer an sechs Kabeln hängenden Bahn, die vom Hotel Bellevue auf Pilatus Kulm zum Klimeshorn herüberrollen sollte. Einigermassen ratlos stand man dem Ansinnen gegenüber und stellte erst einmal fest, dass das Eisenbahngesetz derartige Anlagen nicht vorsah. Man verwies den spanischen Erfinder daher an die zuständigen kantonalen Behörden, und hier stiess Torres auf offene Ohren, zumindest bei den Nidwaldnern. Sie luden den Ingenieur ein, versprachen ihm Unterstützung und Konzession. Und bereits 1890 sollte die Bahn so weit fertiggestellt sein, dass man den Betrieb zu Beginn der Saison 1891 hätte aufnehmen können. Doch



Nidwalden hatte die Rechnung ohne die andere Hälfte von Unterwalden gemacht. Eine derartige Bahn, das schien klar, würde die Touristen von Pilatus Kulm und dem Obwaldner Hotel Bellevue weglocken und sie auf Nidwaldner Gebiet führen. Daher intervenierte die Pilatusbahn-Gesellschaft, die inzwischen Besitzerin der Hotels auf Kulm geworden war. Die Kantonsregierung in Sarnen hatte dafür ein offenes Ohr, und sie nahm von der Konzessionierung der Bergstation – nur diese lag auf Obwaldner Gebiet – Abstand. So entging dem Pilatus der Ruhm der ersten Luftseilbahn, die dann erst im folgenden Jahrhundert am Wetterhorn gebaut werden sollte.

*Dampftriebwagen
oberhalb der
Mättalp*