

Die Neuzeit

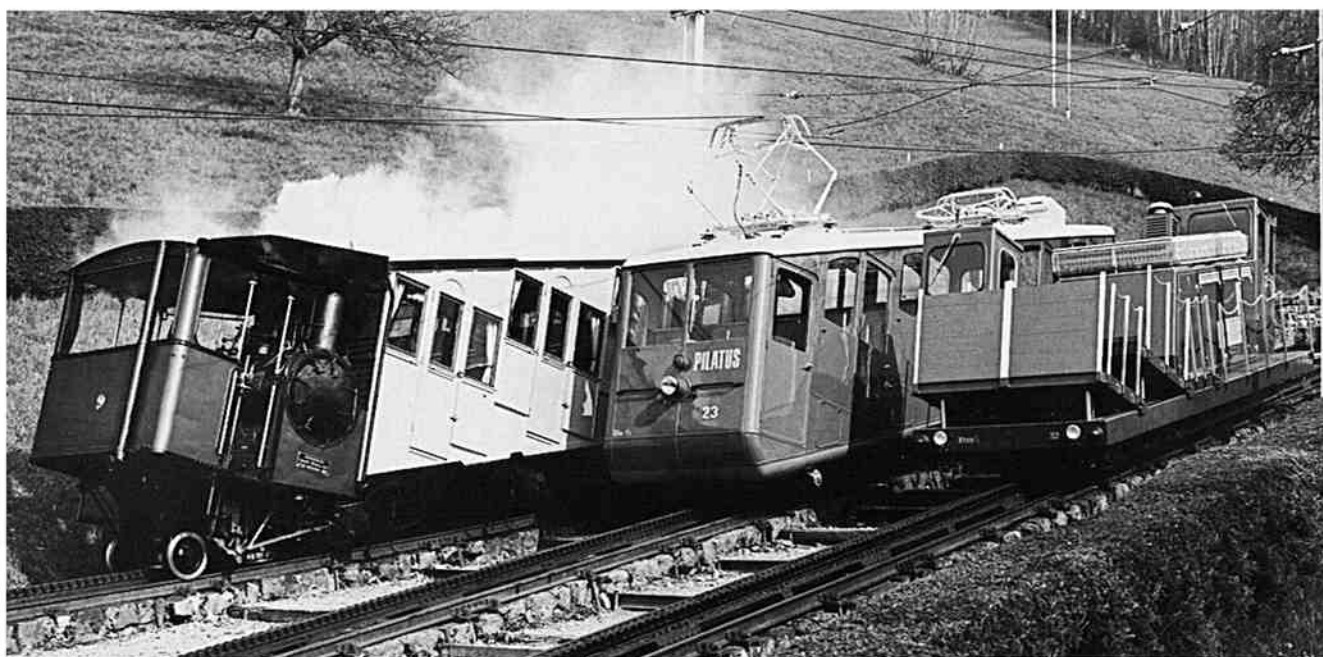
Jedes Transportmittel hat seine Epoche, seine Zeit, und je nach der Genialität der Erfinder, der Bedeutung des Verkehrsmittels überdauert es die Zeit, in der es entwickelt worden ist, mehr oder weniger lang. Und immer wird es neue Erfindungen geben, die nicht nur eine neue Mobilität erschliessen, sondern die auch danach trachten, das bereits Bestehende wieder zu verdrängen.

Eine Bergbahn aber ist eher in einer privilegierten Lage. Auf Bergeshöhen werden nicht so schnell Strassen gebaut, welche die Bahnanlagen konkurrenzieren können. Trotzdem haben sich die Bahnen mit wechselnden und neuen Gewohnheiten ihrer Benützer auseinanderzusetzen. Die grosse Zeit der klassischen Bergbahnen war die Jahrhundertwende. Zwischen 1871 und dem Beginn des Ersten Weltkrieges sind die meisten Zahnrad- und Standseilbahnen entstanden, und ihre Anlagen, ihre Betriebsformen nahmen Rücksicht auf die damaligen Gewohnheiten und Lebensformen. Nicht das Ziel war damals in erster Linie im Vordergrund, sondern auch das Erlebnis der beschaulichen Fahrt. Und der Tourismus spielte sich ausschliesslich im Sommer ab. In der Pilatus-Zahnradbahn spiegelt sich dies noch deutlich. Stillgelegt wird die Anlage vom Spätherbst bis in den Frühling. Schnee

bedeckt oft meterhoch die Geleise. Eine Sommerbahn, die im Mai wieder ausgegraben wird, damit die roten Wagen wieder gemächlich durch Wald und blühende Wiesen emporklettern können.

Als die Pilatusbahn gebaut worden war, da erschien der Winter noch rau und trutzig, unfreundlich verwies er die Menschen in die geheizten Stuben. Doch die Geburtsstunde des Wintertourismus sollte schneller als erwartet schlagen, aber seine Gründungsgeschichte wurde ohne den Pilatus geschrieben. Die Hotels im Winter für Kurgäste zu öffnen, dies war die Idee des Bündner Hoteliers Badrutt, und mit seiner Idee wollte er die Bewohner der Städte im nebligen Reich Britanniens ansprechen. Sie kamen und sonnten sich hemdsärmelig in einer Sonne, die im Winter genauso warm zu scheinen schien wie im Hochsommer. Und um die Gäste bei Laune zu halten, erfanden die Hoteliers immer neue Aktivitäten. An grosse Bälle reiheten sich winterliche Schlittenfahrten, und ihnen folgte das Eislaufen und schliesslich das Skifahren. Schon stand in Davos der erste Skilift, als der Funke auch auf die Zentralschweiz übersprang. Es war keine Frage, die Gäste würden kommen und sich im Schnee tummeln, wenn man ihnen nur die dazu nötigen Einrichtungen anbie-

Drei Fahrzeuggenerationen friedlich vereint





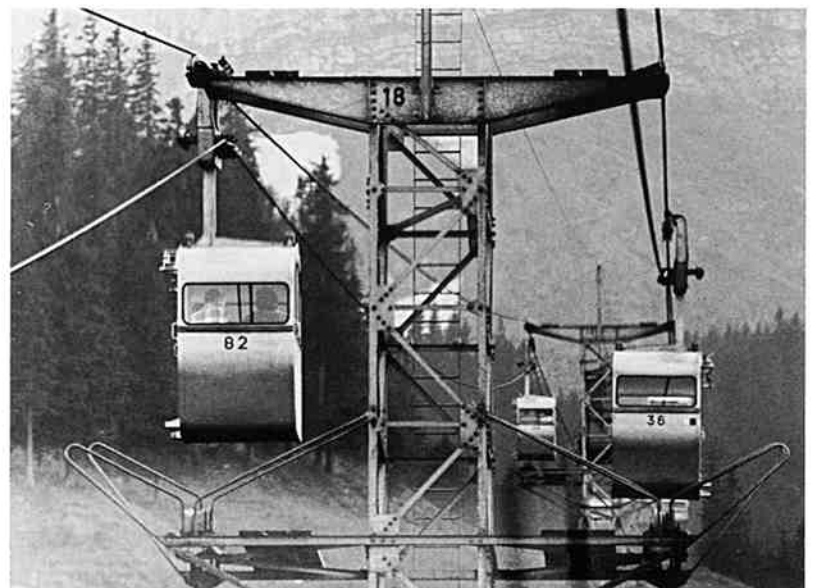
*Talstation der
Gondelbahn, kurz
nach der Eröffnung*

ten konnte. Sie mussten in erster Linie in Bahnen bestehen, die unabhängig von der Form des Geländes, vom Schnee und anderen Veränderungen in der Natur betrieben werden konnten. Fast wie ein Flugzeug, das sich schwebend fortbewegt und keine Hindernisse zu fürchten braucht. Torres hatte die Idee bereits vorgezeichnet, und am Wetterhorn war sie erfolgreich ausprobiert worden: die Luftseilbahn, die nur noch punktuell den Boden berührt, bei den Masten, an denen die Seile gespannt sind, an denen hängend sich der Wagen fortbewegt.

In den dreissiger Jahren begann die Idee zu greifen. Erste Bahnen erklimmen am Seil den Säntis oder Trübsee, errichtet unter strengsten Sicherheitsvorschriften des Verkehrs- und Energiedepartements. Zwei vollständig getrennte Zug- und Tragseile waren gefordert, dazu ein aufwendiges Brems- und Sicherheitssystem. Man traute den durch die Lüfte schwebenden Bahnen noch nicht so genau. Doch sie bewährten sich, arbeiteten wirtschaftlich und weitgehend unabhängig von Wetter, Schnee und anderen Einflüssen, welche die erdgebundenen Bahntrassees gefährden konnten.

In den fünfziger Jahren setzte sich die neue Technologie auch am Pilatus durch, als Erfüllung des alten Wunsches, den Berg auch von der Nordseite, der Stadt Luzern, zu erschliessen. Auf dieser Seite gestaltet sich die Topographie des Pilatus recht unterschiedlich. Durch Wälder geht es hinauf auf die Krienseregg, dann über Wiesen zur Fräkmüntegg, über der sich Stein um Stein das felsige Massiv

*Gondelbahn-
strecke, 2. Sektion*





*Linienführung der
Seilbahnen*



*Neue Kabine der
Luftseilbahn,
Baujahr 1983*

der oberen Partien emporschwingt, hinauf zum Klimsenhorn und schliesslich zum Kulm, Oberhaupt und Esel. Ausgedehnte Wandergebiete ziehen sich durch diese Landschaft, durchsetzt mit Gasthäusern und Alpwirtschaften. Was lag also näher, als nicht nur den Pilatus, sondern auch das Gebiet dazwischen mit einer geeigneten Bahn zu erschliessen? Das Gelände bestimmte bei diesem Bahnprojekt weitgehend das Vorgehen. Das hügelige Gebiet zwischen Kriens und der Krienseregg verlangte, dass die Bahn über viele Masten geführt werden musste. Kühne Abhänge, die über weite Strecken eine freie Führung des Seils ermöglicht hätten, waren nicht vorhanden. Weil aber eine ausgewachsene Schwebebahn mit grossen Kabinen infolge des ebenfalls grossen Seildurchhangs auf respektable Abstände von der Erde angewiesen ist, musste hier ein System gewählt werden, bei dem die einzelnen Kabinen klein, die Transportkapazität aber gross ist. Bei einer Gondelbahn

ist dies der Fall: Die kleinen Viererkabinen, wie sie für die Kriensereggbahn gebaut worden sind, lasten nicht schwer auf dem Seil. Trotzdem ist die Transportkapazität gross, weil alle paar Sekunden eine Gondel an das pausenlos umlaufende Seil gekoppelt werden kann, auf das sie wie an einer Schnur aufgereihete Perlen nach oben oder zu Tal schweben. Die von der Firma Bell im heimischen Kriens konzipierte und erstellte Anlage teilt sich in die zwei Sektionen Kriens–Krienseregg und Krienseregg–Fräkmüntegg. Konstruiert worden ist diese erste derartige Anlage in der Zentralschweiz mit getrenntem Zug- und Tragseil. Die Mittelstation trennt beide Anlagen vollständig, so dass die Kriensereggbahn eigentlich aus zwei Bahnen besteht. Ein Verbindungsgeleise ermöglicht aber, dass die Kabinen ohne Zwischenhalt von der einen zur anderen Anlage übergehen.

Am 23. Dezember 1954 nahm die Kriensereggbahn ihren Betrieb auf: eine Tochtergesellschaft der Pilatusbahn. Die Kriensereggbahn hat ihre Existenzberechtigung längst bewiesen. Die vergleichsweise bescheidene Frequenz von 109 532 beförderten Personen im ersten vollen Betriebsjahr stieg stetig, um schliesslich bis zur bisherigen Rekordhöhe von 956 368 zu klettern – mehr, als die Zahnradbahn je verkraften könnte. Noch aber war bei der Eröffnung der Kriensereggbahn die Fräkmüntegg Endstation. Doch nur etwas mehr als ein Jahr später spannten sich schon die Doppelseile, über die später die Luftseilbahn weiter zum Kulm führen sollte. Am 9. März 1956 war es soweit: Die silbern leuchtenden Kabinen setzten sich in Bewegung, strebten von beiden Seiten, vom Kulm und der Fräkmüntegg, auf das Klismenhorn zu, wo der einzige Mast der Bahn in kühner Schräglage im massiven Fels verankert worden war. Ein sanftes Schaukeln, und der Mast war überwunden: Die Kabinen strebten wieder den Stationen zu. Der Pilatus war von beiden



Seiten erschlossen, die Rundreise konnte beginnen. In der Tat waren beide Bahnen, die nun 100jährige Zahnradbahn und die 33jährige Luftseilbahn, die in der Zwischenzeit neue, rote Kabinen erhalten hat, nicht etwa Konkurrentinnen, sondern Schwestern, die einander hervorragend zu ergänzen wussten. Der Ausflug auf den Pilatus hatte eine neue Dimension erhalten, und die Gunst des Publikums verteilte sich gleichmässig auf die Luftseilbahn und auf die Zahnradbahn, wie die Frequenzstatistiken beweisen. Der Pilatus ist von allen Seiten beliebt, und die Bahnen tragen dieser Tatsache Rechnung.

*Luftseilbahn
bei der Bergstation
nach dem Umbau
1983*