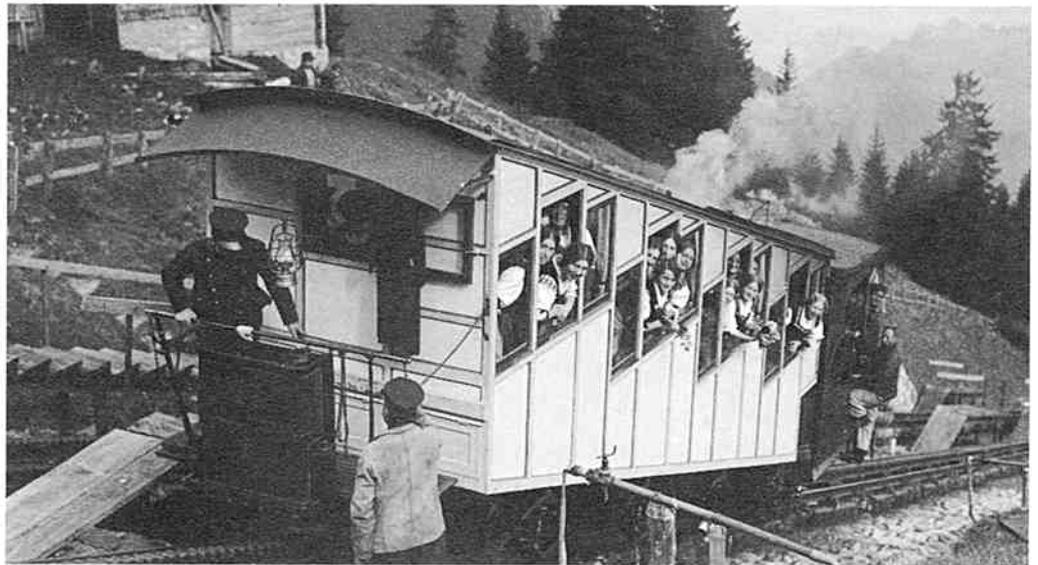


Der Ansturm

*Zwischenhalt auf
Aemsigenalp*



Rund 3000 Gäste pro Jahr verzeichneten im Durchschnitt die Pilatus-Hotels vor dem Bau der Bahn. Und die Pilatusbahn-Gesellschaft ging davon aus, dass sich diese Zahl um das Fünffache erhöhen müsste, wenn niemand mehr gezwungen war, mühsam den Berg mit eigener Kraft zu besteigen. Von 15 000 Passagieren pro Jahr ging die Bahn aus, für diese Zahl war sie gebaut. Acht Dampftriebwagen sollten diesen Anforderungen ebenfalls genügen. Doch man hatte sich weit vertan. Schon in den ersten Betriebstagen war der Ansturm auf die neue Bahn unglaublich, man riss sich um Billette und Plätze, die Anlage war zeitweise hoffnungslos überfordert. Alleine im ersten Betriebsjahr, das ja eigentlich nur ein halbes Jahr war, wurden 1477 Züge geführt, 36 892 Passagiere befördert. Die maximale Tagesfrequenz am 18. August 1889 betrug 888 Personen, was 28 ausgelasteten Triebwagen entsprach. Drei- bis viermal musste also schon im ersten Jahr oft ein Dampftriebwagen zum Kulm und zurück. Bei einer 70 Minuten dauernden Bergfahrt und einer 90 Minuten dauernden Talfahrt bedeutete dies über 10 Stunden Einsatz. Viel, sehr viel für eine Dampfmaschine, die intensiven Unterhalt benö-

tigt, die aufgeheizt, entschlackt, mit Wasser und Kohle gefüttert werden muss. Eilig trachtete die Bahngesellschaft danach, den Wagenpark zu ergänzen. An der Weltausstellung in Paris stand noch einer, als Schaustück der Pionierleistungen der schweizerischen Industrie. Er wurde dazugekauft. An Silvester 1889 traf er in Alpnachstad ein und wurde sofort übernommen. 1900 wurde ein genau gleiches Fahrzeug dazugekauft. 1909 schliesslich lieferte die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur den letzten Dampftriebwagen. Er hatte eine etwas kleinere Heizfläche, arbeitete dafür aber mit dem moderneren Heissdampf, was ihm eine höhere Leistung verlieh. Er schaffte den Berg mit einer Geschwindigkeit von 4,4 Stundenkilometer, war also um 0,8 Stundenkilometer schneller als seine zehn Nassdampf-Vorgänger. Eine Leistungssteigerung schien damals erwünscht, denn 1910/11 wurden auch die Nummern 1 und 2 mit Überhitzern ausgestattet, während die Triebwagen 6 und 8 noch 1930 auf Heissdampf umgestellt wurden.

In diesem Bemühen spiegelt sich der Wunsch, die Bahn leistungsfähiger zu machen. Denn nicht nur im ersten Be-

triebsjahr, auch in allen folgenden Jahren wurden die Erwartungen weit übertroffen. Schon 1895 reisten über 40 000 Passagiere per Bahn auf den Pilatus, und 1906 war die 50 000er-Grenze schon deutlich überschritten. Entsprechend entwickelten sich auch die Tagesfrequenzen, und das Maximum der ersten Betriebsjahre wurde bereits am 16. August 1890 erreicht, als die Bahn 1208 Passagiere zu befördern hatte. Es lässt sich heute nur noch mit einiger Phantasie vorstellen, was damals mit den beschränkten Mitteln geleistet worden ist, was die Bahn, die Maschinen zu schaffen hatten. Wobei damals noch mit anderen Mitteln und in anderen Dimensionen gedacht und gearbeitet worden ist als in unserer Zeit, als naturgemäss der Ansturm auf die Bahn noch bedeutend grösser werden sollte. Zu erwähnen wäre hier noch das absolute Rekordjahr der Bahn, 1971, wo über 300 000 Personen-Frequenzen zu verzeichnen waren. Doch da verfügte die Bahn bereits über die 10 geräumigeren und auch schnelleren Elektrotriebwagen. Und nicht zu vergessen: Eine Fahrt auf den Pilatus in den ersten Betriebsjahren war teuer, sehr teuer. Zehn Franken musste für die Bergfahrt bezahlt werden, sechs Franken kostete die Talfahrt. Für damalige Verhältnisse eine geradezu unglaubliche Summe für eine nur rund vier Kilometer lange Fahrt. Nur ein Vergleich: Auf der 10 Jahre nach der Pilatusbahn eröffneten Trambahn der Stadt Luzern kostete eine ähnlich lange Fahrt 10 Rappen, also hundertmal weniger. Und auch das war dem einfachen Arbeiter, dem Mann von der Strasse, zu teuer. Er ging lieber zu Fuss. Und dies erst recht, wenn er für eine einzige Fahrt auf der Pilatusbahn mehr als einen ganzen Wochenlohn auf den Tisch legen musste. Man erinnert sich: Ein Pilatusträger bekam für einen Zentner, den er auf den Berg schleppte, zwei Franken. Und Träger waren gut bezahlt. Weit besser als Arbeiter auf dem Bau, die ihr Auskommen oft aus einem



Stundenlohn von wenigen Rappen bestreiten mussten. So war die Pilatusbahn – und auch die anderen frühen Bergbahnen – einer zahlungskräftigen Elite vorbehalten. Und sie kam von weit her, rekrutierte sich aus den Gästen der eben erst gebauten Nobelhotels rund um den See, aus besser gestellten Beamten und Geschäftsleuten, die sich in bester Kleidung auf den Berg fahren liessen, auf dem Platz vor dem «Bellevue» ihre trippelnden Damen spazieren führten und sich auf der Terrasse einen Zweier oder einen Asbach genehmigten. Immer ängstlich darauf bedacht, sich vor der Sonne zu schützen, denn die Blässe des Gesichts gehörte auch nach einer Bergfahrt zum Statussymbol der besseren Gesellschaft.

Regel Zustrom von den Dampfschiffen um die Jahrhundertwende