

Zeitschrift: Appenzeller Kalender
Band: 169 (1890)

Artikel: Die Pilatusbahn
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-374031>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Pilatusbahn.

Wenn du, mein lieber Leser, am Uferweg zu Luzern

Luftwandelst und an die Zinken und Racken des Pilatus hinauffchaufst, so steigt in dir wohl unwillkürlich — mir wenigstens ist es so ergangen — der Wunsch auf: „Dort droben möcht' ich doch auch einmal stehen und über unser liebes Schweizerland hinschauen, über das schöne Land mit seinen Bergen und Thälern, mit seinen See'n und Fluren und den Tausenden von Ortschaften, und dann im Wirthshaus, dort hart neben dem obersten Felskopf, mein Schöpplein trinken.“ Bist du stark und rüstig, so nimm den Weg unter die Füße; gar hübsche Pfade führen dich zu der herrlichen Berghöhe empor. Reichen aber deine Kräfte nicht aus, ist dein Athem zu knapp, so zähle den Inhalt deines Portemonnaies und rechne aus, ob es langt, 16 Fränklein für ein Pilatusbahnbillet auszugeben. An Sonntagen thun's auch 10. Langt's, so folge mir nach Alpnach-Staad hinauf, ins liebliche Obwaldnerländchen. Welchen Weg ziehst du vor — es sind beide schön — den Seeweg um St. Niklausen herum oder den

Landweg auf der Brünigbahn? — Wie Alles hienieden seine zwei Seiten hat, so auch der Pilatus. Als die beiden

Männer, die sich mit dem Gedanken trugen, einen Schienenweg auf den Pilatus anzulegen, den Berg auf der Luzernerseite untersuchten und ihn dort überall trozig, spröde und abweisend fanden, umschifften sie bei Hergiswyl den Dopferberg und folgten von Alpnach-Staad aus der Kehle, durch welche die Leute des Dörfchens zu Alp fahren und wo sie ihr Holz herunterschleifen. „Hier ist dem Burschen beizukommen“, sagten sie, und sie führten ihre Bahn jener Kehle entlang bergan. Die beiden Männer aber waren Hr. Oberst Eduard Locher und dessen Schwager, Hr. Eduard Guyer-Freuler, beide von Zürich. Daß die beiden „Zürihegel“ ihre Sache vortrefflich gemacht, wirst du mir zugeben, wenn du droben bist. Folge mir nun!

Hier sind wir also in Alpnach-Staad, dem Meerhafen des

Landes Obwalden, wo die Schiffe ein- und ausfahren und die Güter ein- und ausgeladen werden. Dort steht das freundliche Stationsgebäude der Brünigbahn, hier



Wolfport = Viadukt.

ist das Gasthaus des wackern Herrn Majors Britschgi, der s. Z. als Kommandant von Perugia den römischen Revolutionären heiße Stunden bereitet hat, von ihren

Schüssen aber zum Andenken

Schäden am Leibe trägt, die ihn zwingen, häufig die warmen Bäder in Baden aufzusuchen. Als Gemeindepräsident von Alpnach, zu welcher Gemeinde die Südseite des Berges bis zur Wasserscheide hinauf gehört, hat er sich durch seine

Rathschläge und seine Vermittlungstellung um die Bahn große Verdienste erworben, so daß wir gern auf einen Augenblick bei ihm einkehren, liegt doch das Pilatusstationsgebäude hart an seinem Hause.

Bevor wir bergwärts fahren, mußt du wissen, daß der Unterbau der Bahn vom See-Strande an bis hinauf zur

Berglücke am Esel, die 2070 Meter über dem Meere und 1620 Meter über dem Vierwaldstättersee liegt, eine ununterbrochene urfeste Mauer bildet. Sie ist mit Granitplatten eingedeckt, die aus dem Tessin herübergeholt wurden.

Tessinersteine auf dem Pilatusgipfel! Auf diesem Unterbau sind die Schienen befestigt, und wie! . . . Klobenseft, vermittelt mächtiger, schmiedeiserer Ankerschrauben,

welche von Meter zu Meter durch das ganze Mauerwerk

hindurchgehen; jedwede Verschiebung ist unmöglich. Der Schienen sind drei: zwei Laufschienen und eine sie überhöhen- de Zahnschiene. Diese letztere ist eine Erfindung

von Oberst Locher, und ihr verdankt man die Möglichkeit so starker Steigung.

Diese Zahnschiene ist beidseitig gezahnt, die Zähne stehen nicht, sie liegen. In diese Zähne greifen an jedem Fahrzeug vier kleine, robuste Zahnräder ein, zwei auf jeder Seite, und zwar bewegen sich diese Räder wagrecht, nicht senkrecht, wie am Rigi und anderswo. Das Fahrzeug, das leicht gebremst werden kann

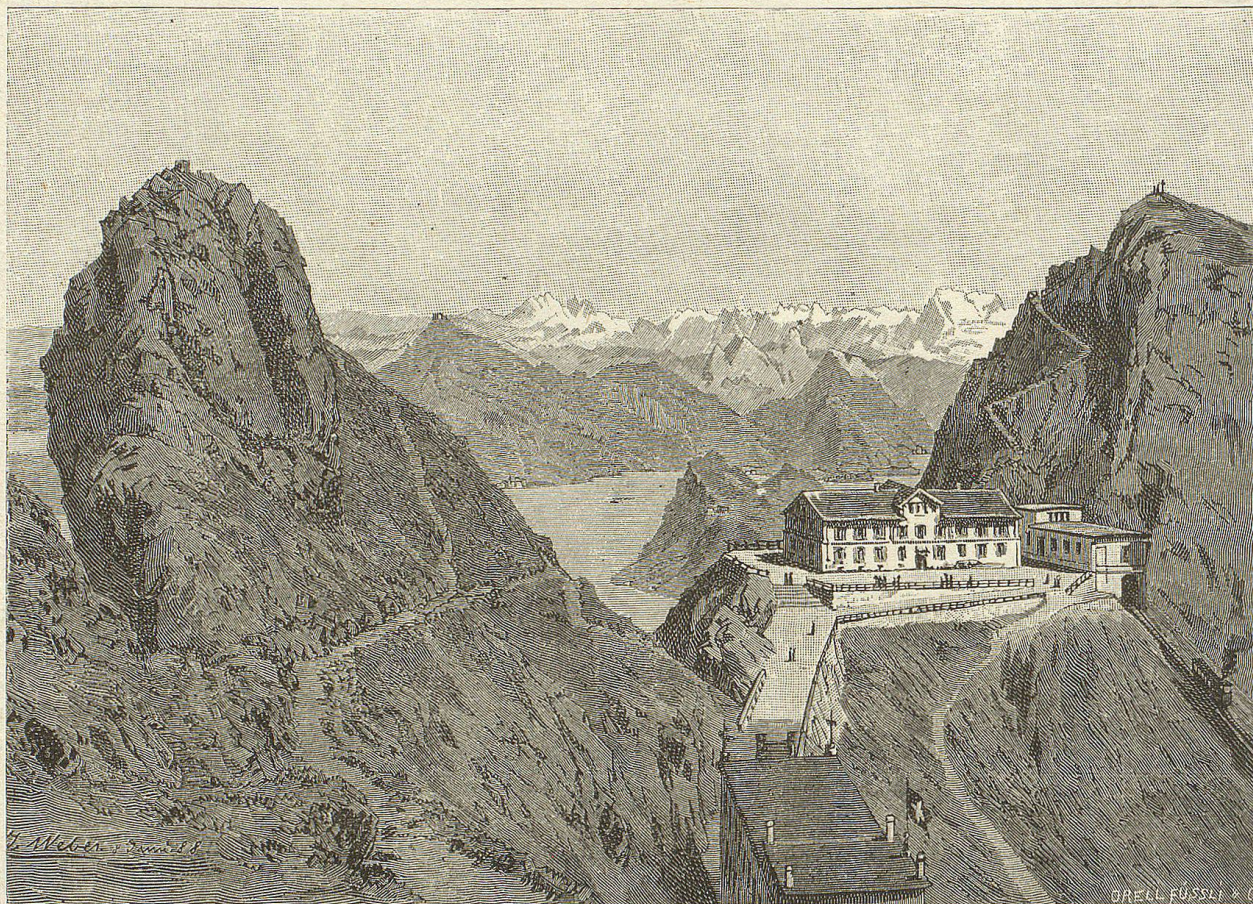
und sich auch von selbst bremst, ist also an vier Punkten gestützt, so daß man sagen kann, es sei trotz der starken Steigung die Sicherheit eine vollkommene. — Ja wohl ist die Steigung eine starke; sie beträgt im Mittel 42



Auf der Mattalp.

Prozent, geht aber an manchen Stellen bis auf 48 Prozent, das will sagen auf einen Winkel von $25\frac{1}{2}$ Grad; stelle dir nur ein ziemlich steiles Hausdach vor. Nur keine Angst, und eingestiegen! Nicht wahr, da sitzt sich's prächtig? Die Maschine schnaubt und pustet, und steil geht's über baumbefleckte Matten hinan, dann durch jäh ansteigenden, düstern Buchenwald. Wo dieser in Tannenwald übergeht, setzt eine gewaltige steinerne Brücke über die sogenannte Wolfortschlucht (siehe

kleid geschmückten Mulde (siehe unser Bild) erhebt sich im Halbkreis die großartige Felskrönung des Berges: die Steigliegg, der Esel, das Oberhaupt, das Matt-horn — ein wunderbar großartiger, feierlicher Anblick! „Aber wie kommen wir da weiter?“ fragst du, „da ist ja kein Ausweg!“ Nur getrost, Oberst Docher führt uns an sicherer Hand. Wir biegen etwas rechts aus und — unglaublich! — die Bahn zieht an der senkrecht abstürzenden Eselwand in über alle Maßen kühnem



Oberhaupt, Station Pilatuskult und Esel.

unser Bild). Tief unter uns blaut der See in schauerlicher Tiefe und thurmhoch über senkrechten Flüssen erblicken wir die Fortsetzung der Bahn; dort hinauf gelangen wir über die „Risleten“ hin, eine böse Schutthalde, die geldfressendste Stelle der ganzen Bahn. Dann thut sich vor uns die idyllische, aussichtsreiche Nemsigenalp auf, über welcher wir in starker Steigung die Mattalp erreichen, eine Hochsommernalp oder „Wilbi“, wie die Obwaldner sagen. Nun aufgeschaut! Ueber der trümmerbesäeten und mit einem herrlichen Blumen-

Aufstieg höher und immer höher. Es folgen sich in raschem Wechsel vier Tunnels; über dem kühnen Werke lassen wir die Aussicht, die immer ausgebehnter wird, beinahe außer Acht. Wir schauen nieder in die tief unten zwischen Felsen eingebettete Mattalp, und das zurückgelegte Tracé erscheint uns beinahe wie eine an den Berg hingestellte Leiter.

Ein lauter Pfiff, der an den Felsen wiedertönt und ein lauterer Pusten der Maschine, als nähme sie einen letzten kräftigen Anlauf, — und wir fahren in die

Station Pilatuskult ein, die sich hart an den steinernen Riesenleib des Esels duckt. — Treten wir hinaus auf die nahe, nach Norden ausschauende Terrasse. Welche Pracht und Herrlichkeit! Staunend schauen wir in gähnende Schluchten nieder, jenseits welcher der prachtvolle, vielbuchtige See unser Auge erfreut. Es schimmern im lieblichen Gelände die weißen Häuser Luzerns, und wenn es zufällig Sonntagmorgen ist, so vernehmen wir den durch die Entfernung leise gedämpften feierlichen Ton der großen Glocke der Kirche „im Hof.“

Nun steige noch die wenigen Stufen empor zum höchsten Punkt des Berges und erfreue dich an der unbeschreiblich schönen Aussicht, die zu den schönsten der Welt gehört, dann komm' zu mir herab hier ins gastliche Bergwirthshaus, das nun bald an dem im Bau begriffenen Hotel einen stolzen Genossen haben wird. „O, da droben ist's herrlich“, wirst du sagen, und wenn ich dir dann mittheile, daß das kühne Werk der Pilatusbahn unter ganz ungewöhnlichen Schwierigkeiten in nicht mehr als 400 Arbeitstagen erstellt wurde und zwar mit einer Genauigkeit und Solidität, wie selten ein anderer Schienenweg, so bin ich sicher, daß du gerne mit mir ein Glas leerst auf das Wohl der Schöpfer des Werkes, Locher und Guyer, die beiden verschwägerten Zürcher Eduarde, auf ihre treuen Gehülften vom Ingenieur- und vom Maschinensache und auf die bescheidenen Söhne Italiens, welche mit der Behandlung, die ihnen bei ihrer so schweren Arbeit auf den rauhen Höhen von Seiten der Unternehmer zu Theil wurde, so zufrieden waren, daß einer von ihnen zu mir sagte: „Purchè la montagna fosse alta il doppio!“ was auf deutsch sagen will: Wenn's nur noch einmal so hoch hinaufginge. Sie alle leben hoch!... hoch!... hoch!...

Was sagst du nun aber, wenn dieses kühne Werk die Veranlassung zu einem neuen wird, das man ohne Uebertreibung ein tollkühnes nennen darf? Kommt da nicht eine spanische Gesellschaft und will eine Drahtseilbahn durch das „Lautere“ erstellen, welche hoch ob den Felschlünden das alte Bergwirthshaus am Esel mit dem Klimsenhorn verbinden soll. Von der Terrasse beim alten Bergwirthshause aus soll ein Drahtseil gespannt werden bis hinab zum Klimsenhorn, und wie man im Gebirge da und dort die Reifgebündel an Drähten aus den Hochwäldern zu Thale gleiten läßt, so sollen die Touristen in kleinen Wagen, die an dem Drahtseil hängen, vom Esel zum Klimsenhorn hinunter befördert werden.

Wo und wie das Drahtseil befestigt und welche Kraft angewendet werden soll, um den Wagen wieder bergwärts zu heben, das kann ich dir nicht sagen; das werden die Herren im Rathhaus zu Stans, den ich wohl studirt haben, bevor sie den Spaniolen gestatteten, den Hergiswylers resp. Nidwalden'schen Lustraum für ihren Touristenflaschenzug in Anspruch zu nehmen. Gelingt die Sache, so wird schließlich wohl noch ein Seil vom Esel nach dem Rigi-kult hinübergespannt werden, so daß die Reisenden mit Biletten Alpnach-Esel-Rigi-kult-Biznau beide Berge in einem Tage abthun können.

J. Hardmeyer.



Arbeiten am Felshang zur Sicherung der Bahn.