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 auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 22.10.2025

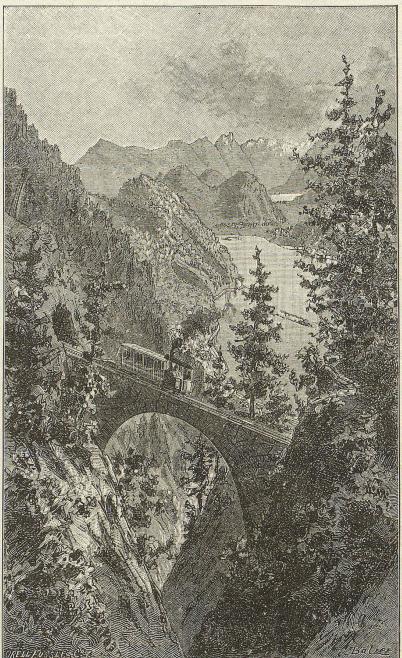
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Die Vilatusbahn.

Wenn du, mein lieber Leser, am Uferweg zu Luzern lustwandelft und an die Zinken und Zacken des Di-

Landweg auf ber Brunigbahn? — Wie Alles hienieden feine zwei Seiten hat, fo auch ber Bilatus. Als bie beiben

latus hinaufschauft, fo steigt in dir mohl unwillfürlich - mir wenigstens ift es fo ergangen — ber Bunschauf: "Dort broben möcht' ich boch auch einmal stehen und über unser liebes Schwei= zerland hinschauen, über das schöne Land mit feinen Bergen und Thälern, mit feinen Gee'n und Fluren und den Tau: fenden von Ortschaf: ten, und bann im Wirthshaus, bort hart neben dem ober= ften Felstopf, mein Schöpplein trin: ten." Bift du ftart und rüftig, fo nimm den Weg unter die Füße; gar hübsche Pfade führen dich zu der herrlichen Berghöhe empor. Reichen aber beine Rrafte nicht aus, ift bein Athem zu knapp, so zähle ben Inhalt beines Bor= temonnaies und rechne aus, ob es langt, 16 Franklein für ein Pilatusbahnbillet auszuge= ben. An Sonntagen thun's auch 10. Langt's, fo folgemir



Wolfort = Viadutt.

nach Alpnach-Staab hinauf, ins liebliche Obwaldnerländchen. Welchen Weg ziehst du vor — es sind beide schön — ben Seeweg um St. Niklausen herum oder den gen, einen Schienen= weg auf den Pilatus anzulegen, ben Berg auf ber Lugernerfeite untersuchten und ihn bort überall tropig, sprobe und abweisend fanden, umschifften sie bei Bergismyl den Lop= perberg und folgten von Alpnach: Staad aus der Rehle, durch welche die Leute des Dörfchens zu Alp fahren und wo sie ihr Holz herunter= schleifen. "Hier ist bem Burschen bei= zukommen", fagten fle, und sie führten ihre Bahn jener Rehle entlang berg= an. Die beiben Männer aber waren Br. Oberst Eduard Locher und dessen Schwager, Hr. Edu= ard Guner=Freuler, beibe von Zürich. Daß die beiden "Bürihegel" ihre Sache vortrefflich gemacht, wirst du mir zugeben, wenn du droben bist. Folge mir nun!

Männer, die fich mit

bem Gebanken tru=

Hier sind wir also in Alpnach-Staad, bem Meerhafen bes

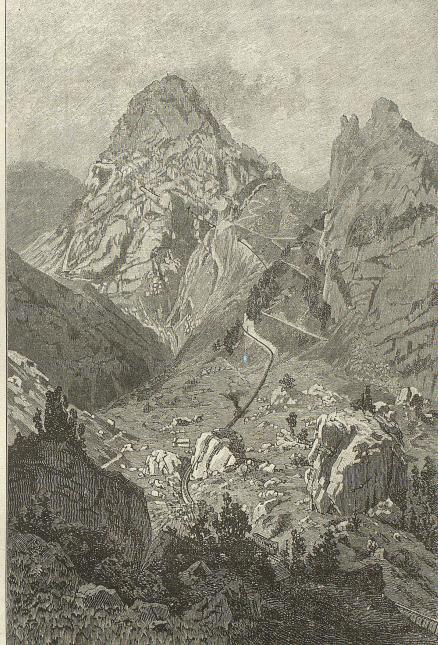
Landes Obwalden, wo die Schiffe ein- und ausfahren und die Güter ein- und ausgeladen werden. Dort steht das freundliche Stationsgebäude der Brünigbahn, hier ist das Gasthaus des wadern Herrn Majors Britschgi, der s. 3. als Kommandant von Perugia den römischen Revolutionären heiße Stunden bereitet hat, von ihren

Tessinersteine auf dem Bilatusgipfel! Auf diesem Unterbau sind die Schienen befestigt, und wie! Klobenfest, vermittelst mächtiger, schmiedeiserner Ankerschrauben,

welche von Me= ter zu Meter burch das ganze

Mauerwerk hindurchgehen; jedwede Verschiebung ist unsmöglich. Der Schienen sind drei: zwei Laufschienen und eine sie Bahnschiene. Diese letztere ist eine Erfindung

von Oberst Locher, und ihr verdankt man die Möglichkeit so starter Stei= gung. Diese Bahnschiene ift beidseitig ge= gahnt, die Bah= ne stehen nicht, fie liegen. In dieseZähnegrei= fen an jedem Fahrzeug vier fleine, robuste Bahnraber ein, zwei auf jeder Seite, und zwar bewegen sich die= se Räder mag= recht, nicht fent= recht, wie am Rigi und an= derswo. Das Fahrzeug, das leicht gebremst werben fann



Auf der Mattalp

Schüssen aber zum Andenken Schäben am Leibe trägt, die ihn zwingen, häufig die war= men Baber in Baden aufzufu= chen. MIs Be= meindepräsident von Alpnach, zu welcher Ge= meinbe die Gud= feite bes Berges bis zur Waffer= scheide hinauf gehört, hat er sich durch seine Rathschläge

Rathichläge und seine Versmittlungsstelslung um die Bahn große Verdienste ersworben, so daß wir gern auf einen Augensblick bei ihm einkehren, liegt boch das Pilastusstationssgebäude hart an

seinem Hause.
Bevor wir bergwärts fahren, mußt du
wissen, daß der
Unterbau der
Bahn vom See-

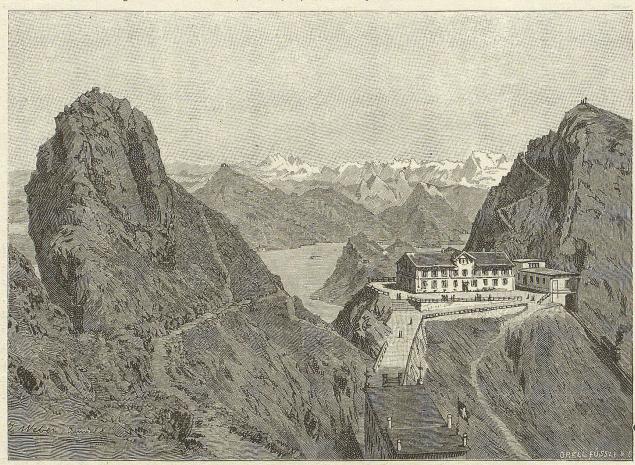
strande an bis hinauf zur Berglüde am

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

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

Prozent, geht aber an manchen Stellen bis auf 48 Prozent, das will sagen auf einen Winkel von $25^{1/2}$ Grad; stelle dir nur ein ziemlich steiles Hausdach vor. Nur keine Angst, und eingestiegen! Nicht wahr, da sist sich's prächtig? Die Maschine schnaubt und pustet, und steil geht's über baumbesetze 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 Mulbe (siehe unser Bild) erhebt sich im Halbkreis die großartige Felskrönung des Berges: die Steigliegg, der Esel, das Oberhaupt, das Matt-horn — ein wunderbar großartiger, seierlicher Anblick! "Aber wie kommen wir da weiter?" frägst du, "da ist ja kein Ausweg!" Nur getrost, Oberst Locher 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 Pilatustulm und Gfel.

unser Bilb). Tief unter uns blaut der See in schauerlicher Tiefe und thurmhoch über senkrechten Flühen 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 Uemsigenalp auf, über welcher wir in starker Steigung die Mattalp erreichen, eine Hochsommeralp oder "Wildi", wie die Obwaldner sagen. Nun ausgeschaut! Ueber der trümmerbesäeten und mit einem herrlichen BlumenAufsteig höher und immer höher. Es folgen sich in raschem Wechsel vier Tunnels; über dem kühnen Werke lassen wir die Aussicht, die immer ausgedehnter wird, beinahe außer Acht. Wir schauen nieder in die tief unten zwischen Felsen eingebettete Mattalp, und das zurückzgelegte Tracé erscheint uns beinahe wie eine an den Berg hingestellte Leiter.

Einklauter Pfiff, der an den Felsen wiedertönt und ein lauteres Busten der Maschine, als nähme sie einen letzten kräftigen Anlauf, — und wir sahren in die Station Bilatuskulm ein, die sich hart an den steinernen Riesenleib bes Gfels duckt. — Treten wir hinaus auf die nahe, nach Norden ausschauende Terraffe. Welche Pracht und Herrlichkeit! Staunend schauen wir in gähnende Schluchten nieder, jenseits welcher der prachtvolle, vielbuchtige See unser Auge erfreut. Es schimmern im lieblichen Gelande die weißen Häufer Luzerns, und wenn es zufällig Sonntagmorgen ist, so vernehmen wir den durch die Entfernung leise gedämpften feierlichen Ton ber großen Glode der Rirche "im Hof."

Nun steige noch die wenigen Stufen empor zum höchsten Bunkt des Berges und erfreue dich an der unbeschreiblich schönen Aussicht, die zu ben schönsten der Welt gehört, bann komm' zu mir herab hier ins gastliche Bergwirthshaus, das nun bald an dem im Bau begriffenen Sotel einen ftolgen Genoffen haben wird. "D, ba broben ift's herrlich", wirst bu sagen, und wenn ich bir bann mittheile, daß bas kuhne Werk ber Pilatusbahn unter ganz ungewöhnlichen Schwierigkeiten in nicht mehr als 400 Arbeitstagen erstellt wurde und zwar mit einer Benauigkeit und Solidität, wie felten ein anderer Schienenweg, fo bin ich ficher, daß bu gerne mit mir ein Glas leerft auf das Wohl der Schöpfer des Werkes, Locher und Guper, die beiden verschwägerten Burcher Eduarde, auf ihre treuen Gehülfen vom Ingenieur: und vom Maschinenfache und auf die bescheidenen Göhne Italiens, welche mit der Behandlung, die ihnen bei ihrer so schweren Arbeit auf den rauhen Söhen von Seiten der Unternehmer zu Theil wurde, so zufrieden waren, daß einer von ihnen zu mir sagte: "Purche la montagna fosse alta il doppio!" was auf beutsch sagen will: Wenn's nur noch einmal fo boch hinaufginge. Sie alle leben boch ! . . . hoch!... hoch!...

Bas faaft bu nun aber, wenn biefes tuhne Wert bie Beranlagung zu einem neuen wird, das man ohne Uebertreibung ein tollfühnes nennen barf? Rommt ba nicht eine spanische Gesellschaft und will eine Drahtseilbahn durch bas "Lautere" erstellen, welche hoch ob ben Fels= schlünden bas alte Bergwirthshaus am Efel mit bem Rlimsenhorn verbinden foll. Bon ber Terrasse beim alten Bergwirthshause aus foll ein Drahtseil gespannt werden bis hinab zum Klimsenhorn, und wie man im Gebirge ba und bort bie Reifigbundel an Drahten aus ben 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 bir nicht sagen; das werden die Herren im Rathhaus zu Stans, denk' ich, wohl studirt haben, bevor sie den Spaniolen gestatteten, den Bergismyler= refp. Nidwalden'schen Luftraum für ihren Touristenflaschen= zug in Anspruch zu nehmen. Gelingt die Sache, so wird schlieglich

wohl noch ein Geil vom Gfel nach dem Rigitulm hinübergespannt mer: ben, fo daß die Reisenden mit Billeten Alpnach=Efel:Rigitulm: Biznau beibe Berge in einem Tage abthun fönnen. 3. Hardmeyer.

