Die Pilatusbahn: ein Höhepunkt der Schweizer Bergbahngeschichte

Am 4. Juni 1889 erlebte die bahntechnische Eroberung der Alpen mit der Eröffnung der steilsten Zahnradbahn der Welt von Alpnachstad zum Gipfel des Pilatus einen neuen Höhepunkt. Bis zu ihrer Elektrifizierung 1937 beförderte sie die Touristen mit Dampfantrieb zum Gipfel.

Wie eng die Wechselbeziehung zwischen Tourismus und Transportangebot war, hatte sich bereits zuvor mit dem Bau der Zahnradbahnen zur Rigi gezeigt, die das Rigi-Panorama ab 1871/73 zum bequem erfahrbaren Konsumgut machten. Bahn- und Naturerlebnis verschmolzen hier zu einem technisch-kulturellen Ensemble, das die Besucherzahlen weiter ansteigen liess und in der ganzen Welt vielfach kopiert wurde. Der Bau der Rigi-Bahn hatte die bahntechnische Eroberung der Alpengipfel in der ganzen Schweiz eingeleitet. Die Berge und der Genuss der Alpenpanoramen rückten dank der Bahnen näher an die städtischen Zentren und waren nun auch in Tagesausflügen erreichbar. Dies führte zu neuen touristischen Nutzungsformen und trug letztlich auch zur Etablierung und Professionalisierung des internationalen Gruppen- und Rundreisetourismus bei, wie er von Thomas Cook 1863 erstmals für die Rigi praktiziert worden war.

Die Eröffnung der Pilatusbahn 1889 steigerte den Bergbahnboom nochmals enorm. Sie konnte den Titel der steilsten Bergbahn der Welt für sich beanspruchen und wurde damit zum Vorbild für weitere Bahnprojekte, die sie an technischer Kühnheit überbieten wollten. Mit dem Bau von fast zwanzig Zahnradbahnen in der kurzen Zeit zwischen 1880 und 1914 erreichte die Schweiz vor dem Ersten Weltkrieg die höchste Zahnradbahndichte der Welt. Bekannteste Schweizer Beispiele sind die Bahnen zum Rocher de Naye (1892), zum Brienzer Rothorn (1892), zum Gornergrat (1898) und zum Jungfraujoch (1912). Die Bergbahnen erfreuten sich bei den Feriengästen äusserster Beliebtheit. Weil sich gegen die bahntechnische Erschliessung der Alpenwelt aber auch mehr und mehr Widerstand regte, der 1905 in der Gründung der Heimatschutzbewegung gipfelte, wurde eine grosse Zahl von Bahnprojekten nie verwirklicht. Darunter befand sich auch das Projekt für eine Luftseilbahn von Pilatus-Kulm zum Klimsenhorn, das nach einem landesweiten Protest fallengelassen wurde.

Die ummittelbarste Antwort auf die Pilatusbahn war der Bau der elektrisch betriebenen Standseilbahn zum Stanserhorn 1893. Der ambitiöse und letztlich wenig rentable Betrieb einer Bahn und eines Aussichtshotels auf dem Stanserhorn wäre ohne den Nidwaldner Unternehmer und Hotelier Franz Josef Bucher, dem man 1889 den Einsitz in den Verwaltungsrat der Pilatusbahn verwehrt hatte, wohl nie zustande gekommen.

Der Ausbau der Bergbahninfrastruktur war in den Jahren der Belle Epoque von einer Investitions-Euphorie geprägt, die ähnlich wie in der Hotellerie zu einer Übersättigung des Angebots rund um den Vierwaldstättersee führte und den Betrieb der Bahnen kaum noch rentabel machte.

In der Hochphase der bahntechnischen Erschliessung realisierte man in der Zentralschweiz nicht nur Aussichtsbahnen wie die Bahnen zur Rigi, zum Pilatus und zum Stanserhorn, sondern auch etliche Hotelbahnen, die ausschliesslich der bequemen Anreise der Gäste dienten. Hoteliers gehörten oft zu den ersten Förderern von technischen Entwicklungen im Transport- und Kommunikationsbereich, weil sie damit ihre Hotelanlagen exklusiv, modern, bequem erreichbar und damit attraktiv für eine elitäre und zahlungskräftige Kundschaft machten. Beispiele solcher Hotelbahnen sind in Luzern die Standseilbahnen zum Château Gütsch (Baujahr 1884), zum Hotel Montana (Baujahr 1910) und zum Dietschiberg (Baujahr 1912), die

Standseilbahn von Kehrsiten zu den Hotels auf dem Bürgenstock (Baujahr 1988), die Standseilbahn von Kriens zum Hotel Sonnenberg (Baujahr 1902) und die Zahnradbahn von Brunnen zum Hotel Axenstein (Baujahr 1905). Als Nachzügler der Berg- und Hotelbahneuphorie der Belle Epoque können die Standseilbahnen von Treib nach Seelisberg (Baujahr 1916) und von Stansstad zum Kurhaus Fürigen (Baujahr 1924) angesehen werden, die erst realisiert wurden, als die grösste Euphorie bereits vorbei war.

Literatur:

- Caroline Fink, Peter Krebs, Marco Volken: Erlebnis Pilatusbahn – Die steilste Zahnradbahn der Welt. Zürich 2014.
- Roland Flückiger-Seiler: Bauten und Anlagen für die Touristen in der Belle Epoque. In: Historische Hotels erhalten und betreiben. Akten der Fachtagung Luzern 14. - 16. September 1995. Luzern 1996, S. 39–48.
- Alfred Waldis: Es begann am Gotthard. Eine Verkehrsgeschichte mit Pionierleistungen. Luzern 2001.

Autorin: Erika Flückiger Strebel, 2015

© Albert Koechlin Stiftung, Luzern