

Der Bau



*Bau der Station
Pilatus Kulm neben
dem alten
Hotel Bellevue*

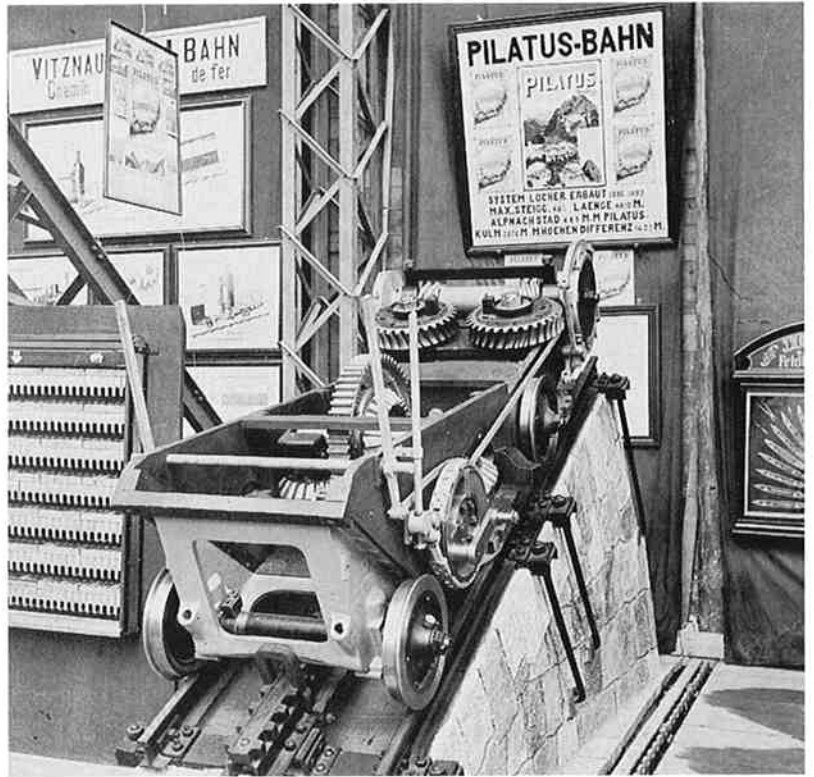
Es ist für das letzte Jahrhundert typisch, mit welcher Konsequenz und Zielstrebigkeit ein einmal gefasstes Vorhaben durchgezogen und mit welcher Geschwindigkeit es ausgeführt worden ist. Am 24. Juni 1885 erhielten Eduard Locher und Eduard Guyer-Freuler die Konzession für den Bahnbau. Allerdings wurde dem Bundesrat damals noch das Projekt der Einschienenbahn unterbreitet. Doch nachdem das endgültige Projekt gereift war, konnte sich das Vorhaben konkretisieren. Stichtag dafür ist der 29. März 1886, wo im nicht mehr bestehenden Hotel Du Lac in Luzern die Gründungsversammlung der Pilatusbahn-Gesellschaft stattfand. Präsident des Verwaltungsrates wurde der Obwaldner Landammann Niklaus Durrer, Vizepräsident der Dampfschiffverwalter Eduard Schmid, dessen Schiffe ja dann den Zubringerdienst zur Talstation der Bahn in Alpnachstad sicher-

zustellen hatten. Auch der Ingenieur Eduard Locher und der Unternehmer Eduard Guyer-Freuler gehörten dem Gründungs-Verwaltungsrat an. Zur Verfügung standen der neu aus der Taufe gehobenen Pilatusbahn-Gesellschaft ein Aktienkapital von zwei Millionen Franken sowie eine Obligationenanleihe von 850 000 Franken. Mit Mut, ja Verwegenheit nahm nun Locher den Bau in Angriff. Grösstenteils führte das Trassee durch unwegsames Gebiet, und an der Eselwand mussten sich die Arbeiter gar an Seilen herunterlassen, um ihre Arbeit ausführen zu können. Kaum einmal, dass ein Bahnbau in der Schweiz unter schwierigeren Bedingungen ausgeführt worden ist. Alle Erfahrungen, auf welche Eisenbahnbauer im Tale zählen konnten, liessen am Pilatus die Ingenieure im Stich, jeder einzelne Arbeitsgang musste neu durchdacht, mit neuen Mitteln und Werkzeugen in An-

griff genommen werden. Und all dies gegen eine Pauschalsumme von 1,9 Millionen Franken, die mit dem Generalbauunternehmer Locher vereinbart worden war. Allerdings erhielt er die volle Summe nur dann, wenn die Bahn am 15. Juni 1889 vollendet war.

Schaffte er es nicht, dann hatte er für jeden Tag eine Konventionalstrafe von 1000 Franken zu entrichten. Eine harte Bedingung, denn niemand wusste zu sagen, wie der Berg auf den Bahnbau reagieren würde. Gewitter, Stein Schlag, ein früh hereinbrechender Winter oder ein später Frühling konnten die Vereinbarung in Frage stellen, konnten den Unternehmer und seine Truppe zum hoffnungslosen Spielball der Elemente machen. Dazu kam, dass die ganze über vier Kilometer messende Bahnlinie nicht überall gleichzeitig gebaut werden konnte. Abschnittsweise musste die Strecke fertiggestellt werden, denn das bereits fertige Trasseee hatte sofort in Funktion zu treten, um die weiter oben liegende Baustelle mit neuem Material zu versorgen.

Doch Locher schaffte es. In der heute unglaublich erscheinenden Zeit von nur 400 Arbeitstagen war die gesamte Strecke emporgewachsen zum Kulm, hatte das eiserne Band den jahrhundertalten Hort einer Legende mit dem lieblichen Ufer des Vierwaldstättersees verknüpft. Schon am 17. August 1888



Modell an der Weltausstellung 1889 in Paris

fuhr der erste Personenzug auf den Berg, er beförderte den Verwaltungsrat der Pilatusbahn-Gesellschaft zu einer Sitzung ins Hotel Bellevue. Die offizielle Kollaudation schliesslich war auf den 17. Mai 1889 festgesetzt, und am 4. Juni nahm die Bahn formlos den Betrieb auf. Locher hatte die Vorgabe um elf Tage unterschritten.



Bauarbeiten an der Wolfortbrücke