

Text für Erzähler auf Bergfahrt Pilatus Zahnradbahn, 10. Juni 2017:

Geschätzte Teilnehmerinnen und Teilnehmer der SFV Delegiertenversammlung.

Ich begrüsse euch im Namen der Feuerwehr und der Gemeinde Alpnach ganz herzlich zu dieser Bergfahrt auf den Pilatus. In den nächsten rund 30 Minuten der Fahrt werde ich euch ein paar Informationen geben zu dieser Gegend, zur Pilatus Zahnradbahn, wo wir uns drauf befinden, zum Austragungsort Pilatus und zu seinen vielfältigen Sagengeschichten.

Zuerst einmal ein paar Worte zur Gemeinde Alpnach

Unter uns liegt „Alpnachstad“. Das ist ein Ortsteil der Gemeinde Alpnach und gilt als Tor zu Obwalden. Nicht umsonst heisst es im Alpnacher-Lied: «Da wo Obwalde s Tor uiftued und Wält is Ländli ine lahd, da haltet Wacht mit triiwem Mued mis Derfli Alpnachstad.»

Das „Derfli“ ist also touristisch sehr wichtig aber auch ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt. Ganze fünf Verkehrsachsen kommen an dieser engen Stelle zwischen Berg und Alpnachersee zusammen. Das sind:

- die Pilatus Zahnradbahn
- die Brünigstrasse, die über den Vorplatz der Talstation Pilatusbahn verläuft
- die Zentralbahn
- die Autostrasse A8
- und die Schifffahrt vom Vierwaldstättersee.
- Und wenn man all die Fussgänger noch dazu rechnet, dann sind es sogar sechs!

Wenn man über Alpnachstad Richtung Berner Alpen schaut, dann sieht man den grössten Ortsteil „Alpnach Dorf“ und rechts davon, wo das Gelände ansteigt, liegt dann der dritte Ortsteil „Schoried“. Das Gemeindegebiet erstreckt sich über eine Fläche von 57 km². Der tiefster Punkt ist der Alpnachersee - der unter uns liegt - auf 434 m.ü.M., der höchste Punkt ist das Tomlishorn, das wir gegen Ende der Fahrt sehen werden, auf 2'128 m.ü.M. Dies ist der höchste Punkt vom Pilatus-Massiv.

Ein paar Informationen zur Geschichte der steilsten Zahnradbahn der Welt

Vor über 125 Jahren – genauer gesagt am 4. Juni 1889 – hat die Pilatusbahn unter Dampf ihren Betrieb aufgenommen. 600 Mann, der grösste Teil aus Italien, haben damals in rund 400 Arbeitstagen ein Pionierstück gebaut; Die heute noch steilste Zahnradbahn der Welt gilt als Meisterwerk der Ingenieurstechnik.

Als der Ingenieur Eduard Locher im 19. Jahrhundert die Idee hatte, eine Bahn auf den Pilatus zu bauen, haben ihn viele für verrückt gehalten. Doch 1889 ist die 4'618 m lange Bahnstrecke von Alpnachstad nach Pilatus Kulm eröffnet worden. Mit 48 % Steigung ist sie heute noch die steilste Zahnradbahn der Welt.

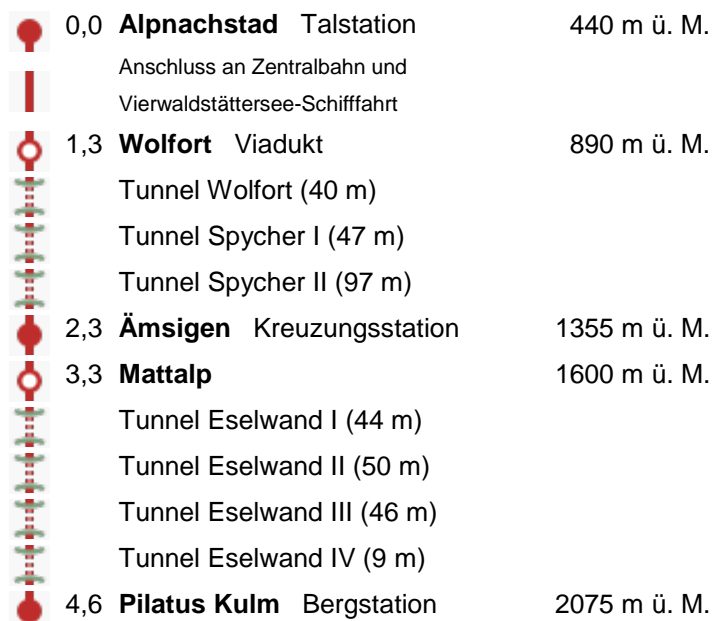
Möglich gemacht hat dies die geniale Konstruktion mit zwei horizontal drehenden Zahnrädern, die anlässlich der Weltausstellung 1889 in Paris erstmals präsentiert wurde. Wegen der aussergewöhnlichen Steilheit und dem damit verbundenen Risiko, dass bei den bis dahin bekannten Zahnradbahnsysteme die Triebzahnräder aufsteigen würden, mussten die Erbauer ein spezielles Zahnradsystem kreieren.

Bis 1937 hat man mit elf Dampf-Triebwagen die Strecke von Alpnachstad über die Kreuzungs- und Wasserstation Ämsigen, welche heute eine offizielle Haltestelle ist, zur Mattalp und entlang der Eselwand bis hoch zum Pilatus Kulm bewältigt - dies in einer Fahrzeit von 70 bis 80 Minuten.

Bereits 1905 hat man daran gedacht, vom Dampfbetrieb auf den elektrischen Bahnbetrieb umzusteigen. Dieses Elektrifizierungsprojekt hat man jedoch, wegen der damals hohen Kosten, zurückstellen müssen. Ab 1931 haben sich die Verantwortlichen der damaligen Pilatus-Bahn-Gesellschaft, wegen der starken Abnützungen an den bis dahin verwendeten Fahrzeugen, erneut mit einer künftigen Elektrifizierung des Bahnbetriebes befasst. Am 15. Mai 1937 ist dann der elektrische Bahnbetrieb mit den neuen Triebwagen feierlich eröffnet worden. Zwei von den ehemaligen Dampftriebwagen sind heute noch erhalten und können im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern und im Deutschen Museum in München besichtigt werden.

Zusätzliche Informationen zur Pilatusbahn, bei Interesse:

Streckenprofil Pilatus Zahnradbahn



Technische Daten Pilatus Zahnradbahn

Strecke	Alpnachstad - Pilatus Kulm
Eröffnung	4. Juni 1889 (Dampfbetrieb)
Wiedereröffnung	15. Mai 1937 (nach Elektrifizierung)
Betriebszeit	Mai bis November
Höhendifferenz	1'635 m
Länge der Bahnstrecke	4'618 m
Fahrgeschwindigkeit	bergwärts 9 - 12 km/h, talwärts max. 9 km/h
Fahrzeit	bergwärts 30 Min., talwärts 40 Min.
Maximale Förderleistung	340 Personen pro Std.
Fassungsvermögen	10 Triebwagen für je 40 Personen
Bahnsystem	Zahnradbahn System Locher
Antriebsleistung	210 PS oder 154 kW pro Triebwagen
Trasse	Spurweite: 0,8 m / Steigung: maximal 48%, mittel 38%
Herstellerfirma	Generalbauunternehmer Locher www.locher-ag.ch , Wagen: SLM Schweizerische Lokomotiv- & Maschinenfabrik, Winterthur

Ein paar Informationen zum Pilatus

Als erster Berg vom Alpenmassiv ist der Pilatus eine eindruckliche Erscheinung und vom Mittelland her schon von weit entfernt gut sichtbar. Er liegt im Grenzbereich der Kantone Luzern im Westen sowie Nidwalden und Obwalden im Bereich der höchsten Erhebungen. Der höchste Punkt ist, wie bereits erwähnt, das Tomlishorn mit einer Höhe von 2'128 m.ü.M. Auf diesem Berg mit seiner atemberaubenden Aussicht, befinden sich die zwei Bergstationen der Luftseilbahn Richtung Luzerner und der Zahnradbahn auf der Obwaldner Seite, eine grosse Aussichtsterrasse, eine Panoramagalérie, zwei Berghotels mit diversen Seminarräumen sowie mehrere Restaurants. Auch das Militär hat sich zuoberst im Berg eingenistet und markiert durch die unübersehbare, drehende Antenne der Luftraumüberwachung stetige Präsenz.

Der Pilatus hat zahlreiche Überlieferungen

Die Sagenwelt im und um das Pilatus-Massiv ist sehr vielfältig. Der Pilatus war früher nicht der erhabene Hausberg, sondern düsterer Sitz tückischer Unwetter und Wasserstürze. Er wurde zum Sitz von Drachen und Gewürm, von Hexen und Zauberern, aber auch zur Wohnung der kleinen guten Bergleute, die den Menschen wohl gesinnt waren, die Gämsen beschützten, aber Frevler und Hartherzige bestrafen.

Zu den wohl bekanntesten Sagen und Geschichten über das Pilatusgebiet zählen:

- Die Sage vom Präfekten Pontius Pilatus und seiner Bestattung im Pilatussee
- Oder die Geschichte vom Luzerner Drachenstein.

Auf folgende Geschichten möchte ich etwas genauer eingehen;

Das Mondmilchloch

Das Mondmilchloch ist eine Felshöhle, die sich am Fusse der südlichen Wand des Widderfelds auf etwa 1'700 m.ü.M. befindet. Erstmals wird sie 1555 erwähnt. Ursprünglich haben sich die Leute vor dem Loch gefürchtet, weil es als Schlupfwinkel der Erdmannli oder Wildmannli galt. Später ist die Höhle vielfach besucht und bis in den hintersten Winkel erforscht worden. Es handelt sich um eine Felsspalte von rund 100 Meter Länge, in deren Sohle ein Bach fliesst. Die feuchten Wände sind überzogen mit einem weissen, schmierigen Belag von reinem Calcit, der so genannten „Mondmilch“. Diese Mondmilch ist von den Äplern gesammelt und verkauft worden. Sie galt als Heilmittel gegen Durchfall und Verstopfung zugleich, ferner gegen Magenbrennen sowie - bei äusserlicher Anwendung - zur Besserung von nässenden Geschwüren.

Die medizinischen Wirkungen sind im 18. Jahrhundert durch einen Gelehrten namens Kappeler in seinem Werk über die Naturgeschichte des Pilatus festgehalten worden. Er hat sich allerdings entschieden gegen die Überlieferung gewandt, dass die Wirkung verstärkt werden könne, wenn Glas, Korallen, Regenwürmer oder Fenchelsamen beigefügt würden. Jedoch ist er der Ansicht gewesen, dass schon alleine der mystische Name „Mondmilch“ eine Wirkung habe - also ein Placebo-Effekt der Frühzeit.

Der Name „Mondmilch“ hat übrigens mit grösster Wahrscheinlichkeit nichts mit dem Mond zu tun sondern leitet sich vielmehr von *mons*, deutsch „Berg“ her. In anderen Gebieten der Alpen war die Mondmilch ebenfalls bekannt und wurde bis Ende des 19. Jahrhunderts als Medizin verkauft.

Das Geheimnis der Domini(k)höhle

Auf der Nordseite des Widderfelds befindet sich mitten in der senkrechten Wand eine weitere Felshöhle, die so genannte Domini(k)höhle oder das Dominiloch. Im Eingang steht ein weisser Felsblock, der die Gestalt eines über-grossen Menschen hat. Um diese Figur sind zahlreiche Sagen entstanden. So wurde gesagt, dass auf der Alp Bründlen einst eine Kapelle gestanden habe, die dem heiligen Dominik geweiht war. Als diese durch einen Fels-

sturz verschüttet wurde, sei die Statue des heiligen Dominik durch ein Wunder in diese Höhle versetzt worden. Die Sage besagt auch, dass nur auf den Ruf „Domini“ ein Echo aus der Wand zurückkomme, auf alle anderen Namen nicht; wer aber mutwillig einen anderen Namen rufe, der sterbe noch im gleichen Jahr.

Eine andere Überlieferung berichtet von einem Riesen, der in der Höhle gelebt habe. Als er in jener unruhigen Zeit die Schweizer gegeneinander habe kämpfen sehen, sei er zu Stein erstarrt. Er könne erst wieder erwachen, wenn der Bruderkrieg unter den Schweizern ein Ende habe. Erst im Jahre 1814 habe ein mutiger Tiroler namens Matt die Höhle erkundet. Er habe sich unter den Augen von gegen 400 Neugierigen, die sich auf der Alp Bründlen eingefunden hatten, vom Grat des Widderfelds über die senkrechte Wand bis zur Höhle abgeseilt. Er stellte fest, dass die Figur ein Felsbrocken sei, dessen weisse Farbe von einem Überzug aus Kalk herrühre. Er mass den Block aus, machte Aufzeichnungen über die Struktur und pflanzte zum Zeichen der Eroberung eine Fahne. Unten auf der Alp wurde die Lüftung des Geheimnisses um das Dominiloch mit einem Volksfest gefeiert, zu dem selbst eine Blas-kapelle aus dem Tal aufgestiegen war.

Des Teufels Karrgasse

Die geologische Schichtung des Matthorns zeigt über der Mattalp eine auffällige Ausrichtung. Die Gesteinsschichten in der Nordostwand sind senkrecht aufgeworfen und zeigen direkt gegen den Himmel. An einer Stelle verlaufen sie in einem Couloir bis zum Grat und bilden eine steile Schlucht. Die Phantasie der Menschen wurde dadurch angeregt. Sie sahen in den senkrechten Einkerbungen zwischen den Gesteinsschichten übergrosse Spuren von Rädern und nannten die Stelle „Teufels Karrgasse“. Die Sage weiss, dass der Teufel in halsbrecherischer Fahrt auf seinem Karren vom Grat des Matthorns auf die darunterliegende Alp hinuntergefahren sei. Die Räder seines Karrens haben sich in den Stein gefressen und die besagten Spuren hinterlassen.



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

Bevor wir ganz oben ankommen, danken wir besonders folgenden Sponsoren für ihre Unterstützung:

- Pilatus-Bahnen
- Growag Feuerwehrtechnik
- Von Roll hydro (Suisse)
- AkkuPoint

Weiterer Ablauf nach Ankunft in der Bergstation

Nach der erster Fahrt (08:50 - 09:20):

- Zeit zur freien Verfügung bis ca. 10:15 Uhr
- Ab 10:15 Uhr Einfinden im „Dragon Forum“. Die DV beginnt pünktlich um 10:30 Uhr!

Nach der zweiten Fahrt (09:35 - 10:05):

- Durchgehen von der Bergstation durch die Panoramagaleries zum „Dragon Forum“.
- Ab 10:15 Uhr Einfinden im „Dragon Forum“. Die DV beginnt pünktlich um 10:30 Uhr!