

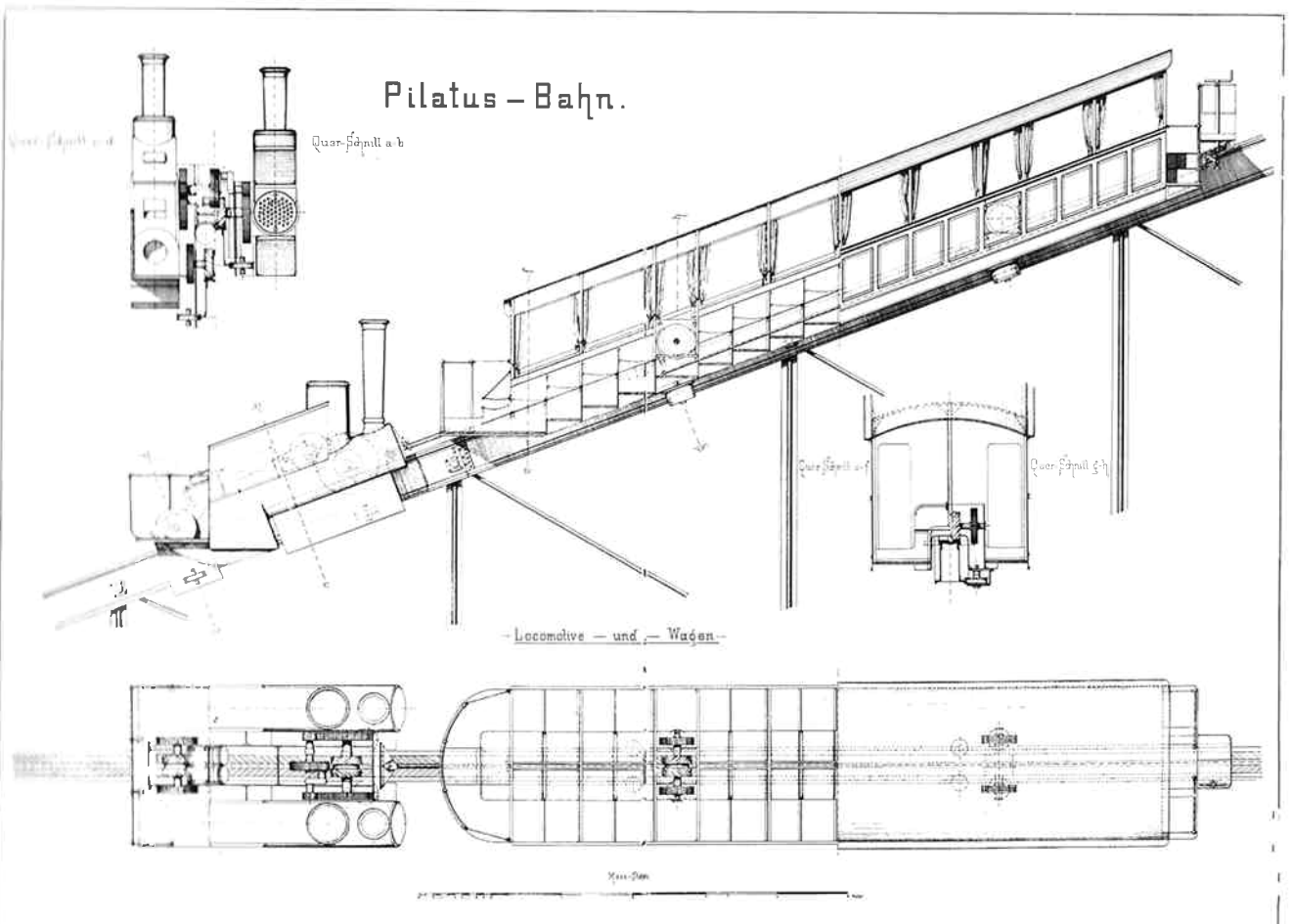
Die Vision

Die Ingenieure des letzten Jahrhunderts waren nicht weniger hartnäckig als ihre Kollegen der Neuzeit. Liess sich eben etwas nicht nach bewährtem Schema lösen, wurden andere Möglichkeiten erforscht. Eduard Locher und Eduard Guyer-Freuler, zwei gewiegte Eisenbahnfachleute, gehörten zu diesen Unentwegten. Und vor allem Locher suchte nach immer neuen Lösungen, studierte neue Möglichkeiten des Bahnbaus, und hätte er und nicht Robert Stephenson die endgültige Form der Eisenbahn bestimmen können, sie hätte wahrscheinlich in alle Zukunft anders ausgesehen. In den achtziger Jahren des letzten Jahrhunderts stand er auch am Pilatus, um zu studieren, wie die beiden vergleichsweise nahe beieinanderliegenden Orte Alpnachstad und Pilatus Kulm am einfachsten miteinander verbunden werden könnten. War etwa eine Standseilbahn das richtige? Damit war es allerdings möglich, sehr

grosse Steigungen zu überwinden. Doch eine Standseilbahn, in mehreren Sektionen durch Wald und Fels gelegt, entsprach nicht den Vorstellungen einer Bahn auf den majestätischen Pilatus. Ein einfaches Wägelchen, emporgehievt an einem Seil, das mochte für den Zubringerdienst zu einem Hotel, für die steilsten Abschnitte einer städtischen Strassenbahn ja noch angehen. Doch nicht auf den Pilatus, wo eine eigentliche Bahn mit Lokomotiven und Wagen erwartet wurde. Doch vielleicht liess sich eine Bahn auch so konstruieren, dass sie für grössere Steigungen als nur für 250 Promille geeignet war.

Locher setzte sich an den Zeichentisch und entwarf, verwarf wieder, studierte von neuem, und immer mehr nahm eine Vision Gestalt an, eine Bahn wie aus einem Roman von Jules Verne, ein High-Tech-Produkt, wie es die Welt zuvor noch nie gesehen hatte und sich sicher auch nicht vorstellen

*Futuristisches
Projekt – Dampf-
monorail*



konnte. Fürwahr, auf das letzte Jahrhundert hätte diese Bahn wahrscheinlich mehr Eindruck gemacht als die Landung auf dem Mond in unseren Tagen.

Einen 60 Zentimeter hohen und 30 Zentimeter breiten Stahlbalken hatte Locher gezeichnet. Oben auf diesem Kasten waren zwei schrägverzahnte Zahnstangen eingelassen. Und auf diesem Kasten, der über der Erdoberfläche, nur alle fünf Meter von einer Stelze getragen, schwebte, stand eine merkwürdige Lokomotive. Zwei Dampfkessel besass sie, röhrenförmige Gebilde, die auf beiden Seiten weit über den Balken herausragten. Und zwischen den Kesseln lag das Treibwerk, eine Zweizylinder-Dampfmaschine, die über ein Vorgelege die in die Zahnstangen eingreifenden Zahnräder antreiben sollte. Seitlich angebrachte Rollen sollten die Maschine auf der kastenförmigen Schiene halten. Vor die Lokomotive gekuppelt war ein schmucker Aussichtswagen, der in ähnlicher Weise geführt wurde.

Eine Einschienenbahn also, die zudem so raffiniert konstruiert und geplant war, dass sich die Arbeiten für die Fundamente drastisch reduzierten.

Unmöglich war ein Entgleisen oder ein Überspringen der Zähne, und es spielte kaum eine Rolle, wie steil diese Bahn in die Höhe fuhr. Der Plan landete mit dem Konzessionsgesuch auf dem Tisch des Bundesrates, und schnell lag auch die nötige Zustimmung des Kantons Obwalden vor. Mit dem Bau hätte man nun unverzüglich beginnen können.

Doch es kam nicht dazu. Irgendein Hindernis muss im Weg gestanden haben. War es die Lokomotive, die mit ihren schrägen Kesseln nicht richtig zum Funktionieren gekommen wäre? Versuche wurden keine gemacht, daher kann die Betriebstüchtigkeit der nur auf Papier entstandenen und nie vollständig durchkonstruierten Maschine nicht beurteilt werden. Und dann hätte auch der Bau der Bahn Probleme gemacht. Nicht die Funda-



*Eduard
Locher-Freuler
* 1840, † 1910*

mente, sondern die fünf Meter langen Teilstücke der schweren Schiene. Wie hätte man diese zentnerschweren Gebilde den Berg hinauftransportiert? Eine Reihe von Hindernissen also, die später durch Elektrotraktion und Baumaschinen ohne weiteres lösbar gewesen wären. Somit erlitt die Einschienenbahn das Schicksal aller Projekte, die ihrer Zeit weit vorausgeeilt waren.