

MEDIENMITTEILUNG

PILATUS-BAHNEN AG

14. November 2022

Triebwagen aus den 1930er-Jahren siedelt um

Frühes Weihnachtsgeschenk für das Verkehrshaus Luzern

Aus Alt mach Neu: Eine Woche vor dem Ende ihrer letzten Saison am Pilatus und zeitgleich mit der Anlieferung des fünften neuen Triebwagens in Alpnachstad, verliess heute einer der letzten historischen Zahnradbahn-Wagen aus den 1930er-Jahren seine Wirkungsstätte am Drachenberg. Als erster elektrischer Triebwagen der steilsten Zahnradbahn der Welt wird «TW21» ab Juni 2024 für Besucher:innen aus der ganzen Welt in der neuen Schienenhalle des Verkehrshauses Luzern zu sehen sein.

Luzern, 14. November 2022 – Dieses Jahr feiert die Schweiz 175 Jahre Schweizer Bahnverkehr. Da passt der Neuzugang fürs Luzerner Verkehrshaus optimal ins Programm: Mit einem der Zahnradbahn-Triebwagen aus den 1930er-Jahren erhält die Schweizer Institution ein zweites historisches Bijou der Pilatus-Bahnen. Diesmal aus der Zeit der Elektrifizierung – denn seit dem 15. Mai 1937 verkehrten die Wagen der steilsten Zahnradbahn der Welt nämlich voll elektrisch.

Die verrückte Idee: eine Zahnradbahn mit 48% Steigung

Schon jetzt veranschaulicht der Dampftriebwagen aus der Zeit von 1889 den Besucher:innen im Verkehrshaus die geniale Konstruktion der 4618 Meter langen Zahnradbahn-Strecke. Der Ingenieur Eduard Locher hatte nämlich nicht nur die mutige Idee, den Pilatus mit einer Bahn zu erschliessen – was damals bei vielen ungläubiges Kopfschütteln ausgelöst hat. Vielmehr lieferte er mit seinem Zahnstangensystem auch gleich die Lösung mit, wie sich die unglaublich steile Strecke mit einer Steigung von 48% per Bahn bezwingen lässt. Was niemand für möglich gehalten hatte, gelang – und das originale Zahnstangensystem ist bis heute noch fast unverändert im Einsatz.

Mit Volldampf und unter Strom

Verändert hat sich hingegen die Art des Antriebs: Waren es 1889 noch dampfbetriebene Wagen, setzte man ab 1937 auf elektrische Fahrzeuge am Berg. Auch die neueste, von Stadler Rail massgefertigte Triebwagen-Generation setzt auf die geräusch- und emissionsarme Technologie. Allerdings sind die neuen Waggon, die ab Mai 2023 als Doppelkompositionen am Pilatus unterwegs sein werden, dank Rekuperation 30% stromsparender unterwegs als ihre Vorgänger. Die historischen Wagen aus den 1930er-Jahren bleiben den kommenden Generationen dennoch erhalten: Neben Triebwagen 21, der ab 2024 zusammen mit der Pilatus-Dampflok in der neu eingerichteten Schienenhalle des Verkehrshauses Luzern zu sehen sein wird, bleiben noch zwei weitere Wagen im Depot der Pilatus-Bahnen: Sie können in Zukunft für Spezialanlässe eingesetzt werden.



Drei Zahnradbahn-Generationen auf einen Blick: Dampftriebwagen aus dem Jahr 1889, elektrischer Triebwagen aus den 1930er-Jahren (oben) und neue Panoramawagen in Doppeltraktion (unten), © Pilatus-Bahnen AG

Zahlen und Fakten zur Neukonzeption der steilsten Zahnradbahn der Welt

| | |
|-----------------------|--|
| Beginn der Arbeiten | Herbst 2020 |
| Start Testfahrten | Sommer 2021 (erster neuer Triebwagen) |
| Abschluss | Saison 2023 – alle acht neuen Triebwagen in Betrieb |
| Strecke | Alpnachstad – Pilatus Kulm (Inbetriebnahme 1889) |
| Höhendifferenz | 1635 m |
| Länge Bahnstrecke | 4618 m |
| Bergfahrt | 25 min (bisher 30 min); max. 15 km/h (bisher max. 12 km/h) |
| Talfahrt | 30 min (bisher 40 min); max. 12 km/h (bisher max. 9 km/h) |
| Frequenz (neu) | 35-Minuten-Takt |
| Betriebszeit (Saison) | Mai bis November |
| Rollmaterial (neu) | 8 Personentriebwagen in Doppeltraktion für je 48 Personen 1 Gütertriebwagen (neu getrennt von Personenverkehr) schrittweise Inbetriebnahme Sommer 2021 bis Mai 2023 |
| Gewicht Triebwagen | 18 t (Bruttogewicht) |
| Antriebsleistung | 210 PS oder 154 kW pro Triebwagen |
| Bahnsystem | Zahnstangensystem Locher (seit 1889) |
| Gütertransport | rund 1000 t pro Jahr |
| Trasse | Spurweite: 80 cm / Steigung: maximal 48%, mittel 38% |
| Projektpartner | Generalplaner: Emch & Berger AG Triebwagen: Stadler Rail; Design: Kuchler Design Kabinen: Calag Carrosserie Langenthal AG Gleiswender: Ferdinand Steck Maschinenfabrik AG Steuerung: RGS-Bahnsicherheitstechnik GmbH Leitsystem: Actemium LeitTec |

Weiterführende Links

Projekt-Website Neukonzeption Zahnradbahn: www.pilatus.ch/zahnradbahn

Bilder vom Triebwagenwechsel: <https://elvis.abaecherli.ch/?w=VOOy27Y1y7>

Informationen für die Medien

Medienkontakt Pilatus-Bahnen AG

Godi Koch, CEO

godikoch@pilatus.ch – T 041 329 11 11