

Steil nach oben

Die Lehrbeauftragten der überbetrieblichen Kurse haben sich vor Beginn der neuen Kurse nochmals zusammengefunden.

Von Claudio Müller

Die ÜK's der Kältemonteure haben in den Herbstferien in Winterthur mit den Lernenden im ersten Lehrjahr begonnen. Davor haben sich aber die Lehrbeauftragten der STFW für einmal ausserhalb der Schule getroffen. Was bietet sich zum Motto «steil nach oben» besser an, als ein Ausflug mit der steilsten Zahnradbahn der Welt, mit 48% Steigung von Alpnachstad zum Pilatus-Kulm?

Nach der ruhigen Schifffahrt von

Luzern nach Alpnachstad, hat sich die Reisegruppe zuerst im Depot der Pilatusbahn über die Gegebenheiten informieren lassen. Die technischen Daten der Bahn sind allerdings beeindruckend:

Einzigartig ist das Zahnradsystem von Eduard Locher: eine Doppelzahnstange mit Zähnen auf der linken und rechten Seite liegt im Gleis, die Zahnräder greifen von der Seite aus ein. Dieses System soll ein Aufklettern des Triebwagens verhindern, da die auftretenden Kräfte an den Zähnen in

Technische Daten

Strecke	Alpnachstad – Pilatus Kulm
Eröffnung	4. Juni 1889 (Dampfbetrieb)
Wiedereröffnung	15. Mai 1937 (nach Elektrifizierung)
Betriebszeit	Mai bis November
Höhendifferenz	1635 m
Länge der Bahn	4618 m
Fahrtgeschwindigkeit	bergwärts 9 – 12 km/h, talwärts max. 9 km/h
Fahrzeit	bergwärts 30 Min., talwärts 40 Min.
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



**vordere Reihe, von links nach rechts: Gerhard Pulver, Daniel Planzer, René Pfaff, Alfred Hess, Claudio Müller, Reto Wymann
hintere Reihe: Christian Bieri, Heinz Roth, Urs Schürmann, Philipp Zbinden, Ronny Berry, Werner Heiniger**

waagrechter Richtung wirken und sich gegenseitig aufheben. Das System Locher wurde bislang nur bei der Pilatusbahn verwendet.

Nach der kundigen Führung, und vor allem nachdem der Zustand der Bahn aus dem Jahre 1889 für tadellos befunden wurde, konnte die spektakuläre 30-minütige Fahrt angetreten werden. So manches Eisenbahnerherz hat dabei höher geschlagen!

Die nebelverhangene Aussicht am Pilatus, konnte dem Humor der Gruppe nichts ausrichten und die nähere Umgebung wurde trotzdem erkundet, bevor dann die Tal-

fahrt mit der Luftseilbahn nach Fräkmüntegg und der Gondelbahn nach Kriens angetreten wurde.

Der gelungene Ausflug wurde neben dem geselligen Beisammensein und dem angeregten Fachsimpeln auch als Gelegenheit für weitere Organisationen zu den bevorstehenden Kursen genutzt. Zur allgemeinen Information sind die Kursdaten nachstehend aufgeführt.

Die Lehrbeauftragten haben also viel frische Luft und Energie getankt und freuen sich auf die Zusammenarbeit mit den Lernenden in den Kursen 2009! ■



Denn neben der aussergewöhnlichen Steigung der Bahn, funktionieren hier auch die Weichen, resp. Gleiswender etwas anders.

Zahnrad System Locher