

Jährlich reisen bis zu 800 000 Gäste aus aller Welt auf den Pilatus. Der Berg liegt zwischen der Touristikmetropole Luzern und dem Vierwaldstättersee und bietet eine fantastische Rundschau. Die weltweit steilste Zahnradbahn führt zur Station Pilatus Kulm auf 2073 Metern. Sie wurde 2023 komplett erneuert und verkehrt auf historischen Schienen durch bizarre Felsformationen. Talwärts geht es mit der 2015 gebauten Seilbahn «Dragon Ride» – ein sagenhaftes Bahnerlebnis in sämtlichen Dimensionen ist am Drachenberg garantiert.

Every year, up to 800,000 visitors come from across the world to experience Mount Pilatus. Situated close to the popular tourist destination Lucerne, the mountain towers high above far-reaching Lake Lucerne. Perhaps the most magnificent aspect of visiting Mount Pilatus is the journey on the world's steepest cogwheel railway up to Pilatus Kulm at 2073 metres above sea. Equipped with a completely new fleet of railcars in 2023, the railway follows the same historic route past spectacular rock formations. From Pilatus Kulm, the Dragon Ride cable car offers an alternative option for the journey back down – guaranteeing an allround unforgettable trip.

ERLEBNIS **PILATUS** EXPERIENCE

ERLEBNIS **PILATUS** EXPERIENCE

DIE STEILSTE ZAHNRADBAHN DER WELT
THE WORLD'S STEEPEST COGWHEEL RAILWAY





ERLEBNIS **PILATUS** EXPERIENCE

DIE STEILSTE ZAHNRADBAHN DER WELT
THE WORLD'S STEEPEST COGWHEEL RAILWAY



www.as-verlag.ch

© AS Verlag & Buchkonzept AG, Zürich 2023
Ein Verlag der Lesestoff-Gruppe
Projektleitung: AS Verlag, Bernhard Stadelmann,
Dr. Reto Wilhelm (Panta Rhei PR AG Zürich)
Gestaltung und Satz: AS Verlag & Grafik, Urs Bolz
Projektunterstützung: Tobias Thut (Pilatus-Bahnen AG),
Andy Roth, Franziska Koller (Panta Rhei PR AG).
Korrektur: Anina Rether (Panta Rhei PR AG)
Übersetzung: Astrid Freuler
Übersetzung Texte Peter Krebs: English Texts & Translations,
Hans & Jennifer Abplanalp
ISBN 978-3-03913-036-8

Der AS Verlag wird vom Bundesamt für Kultur
für die Jahre 2021–2024 unterstützt.

AS VERLAG

INHALT CONTENTS



- 10 DER PILATUS HAT VIELE SEITEN
- 24 PIONIERHAFT: BAU DER HISTORISCHEN PILATUSBAHN
- 76 NEUE DIMENSIONEN - FÜR ZAHNRADBAHN UND DRAGON RIDE
- 130 EIN TOURISTISCHER RUNDGANG
- 154 EIN BERG VOLLER SAGEN

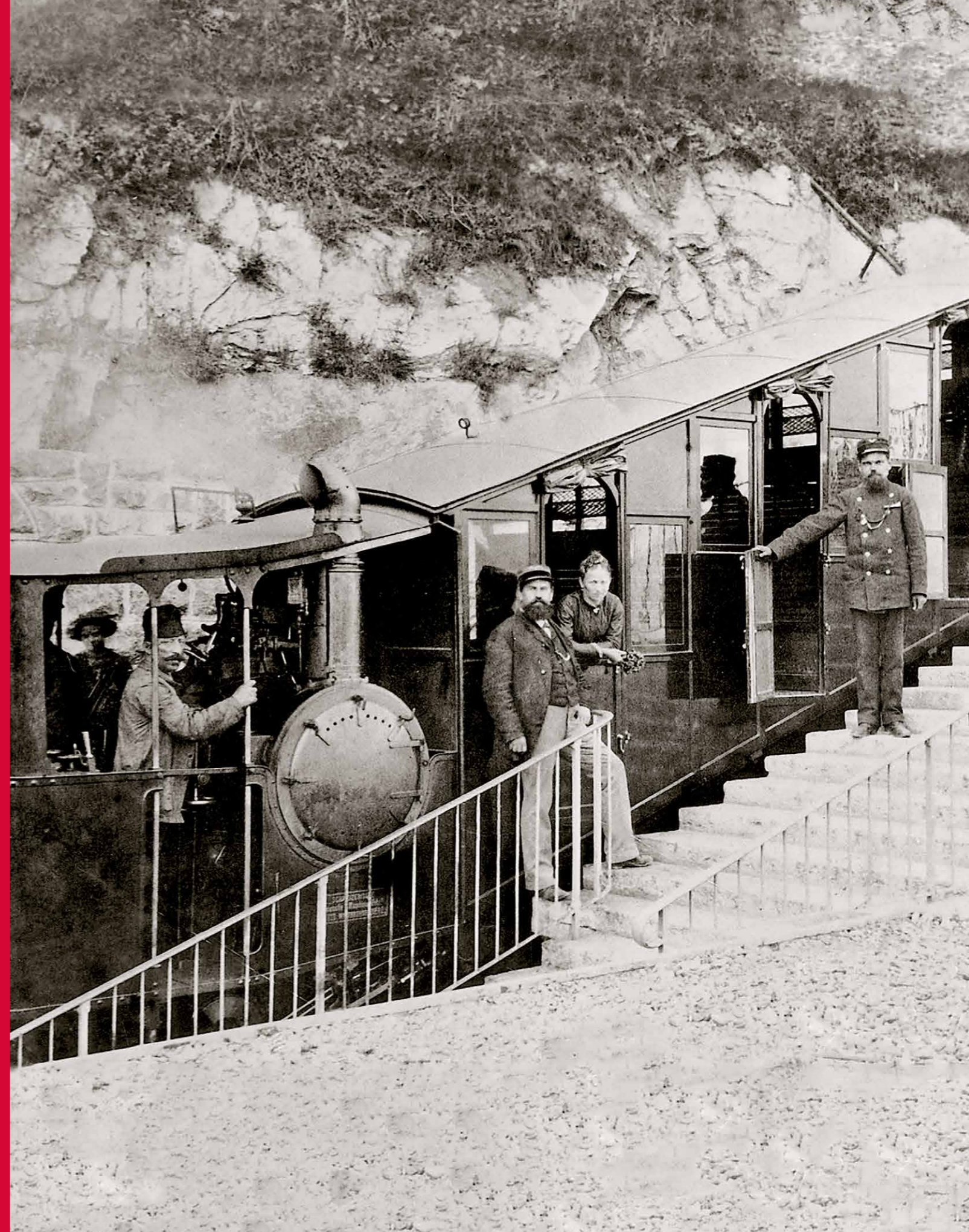
- 10 THE MANY FACES OF MOUNT PILATUS
- 24 PIONEERS: BUILDING THE HISTORIC PILATUS RAILWAY
- 76 NEW DESIGN FOR COGWHEEL RAILWAY AND DRAGON RIDE
- 130 A TOUR ROUND MOUNT PILATUS
- 154 MYTHICAL MOUNT PILATUS

PIONIERHAFT: BAU DER HISTORISCHEN PILATUSBAHN

PIONEERS: BUILDING THE HISTORIC PILATUS RAILWAY

RECHTE SEITE: Am 4. Juni 1889 steht der erste fahrplanmässige Personenzug zur Abfahrt bereit. Die Antriebseinheit befindet sich unten, die Personenabteile sind oben. Lokführer, Heizer und ein Kondukteur posieren für den Fotografen.

PAGE RIGHT: On 4 June 1889, the first scheduled passenger train is ready to depart. The drive unit is at the bottom, the passenger carriage at the top. Engine driver, stoker and a conductor pose for the photographer.



Die Pilatusbahn ist einzigartig. Sie ist die steilste Zahnradbahn der Welt und fährt über eine lange Mauer. Der Ingenieur und Bauunternehmer Eduard Locher entwarf und baute die Bahn aber nicht aus Rekordsucht, sondern aus wirtschaftlicher und technischer Notwendigkeit. Seine massgeschneiderten Pläne führten zu einem Trassee, das die Reisenden bis heute beeindruckt.

Obschon die Pilatusbahn in die luftige Höhe von 2073 m ü.M. klettert, entstand sie nicht im luftleeren Raum. Solche Werke haben ihre Vorgeschichte. Sie sind an historische Gegebenheiten und technische Neuerungen ebenso geknüpft wie ans Publikumsinteresse und die Aussicht auf finanziellen Erfolg. Wann beginnt die Geschichte der Pilatusbahn? Sicher spielte die Begeisterung für die Alpen eine Rolle, welche die Aufklärung im 18. Jahrhundert geweckt hatte und die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts mit dem Ausbau der Eisenbahn immer grössere Ausmasse annahm. Der Pilatus war prädestiniert als Ziel für die noch abenteuerlichen und anstrengenden Touren der frühen Reisenden. Dank der Nähe zur Stadt Luzern und zum Vierwaldstättersee stand er gewissermassen im Zentrum des «Fremdenverkehrs» in der Innerschweiz.

DIE ERSTEN HOTELS ENTSTEHEN

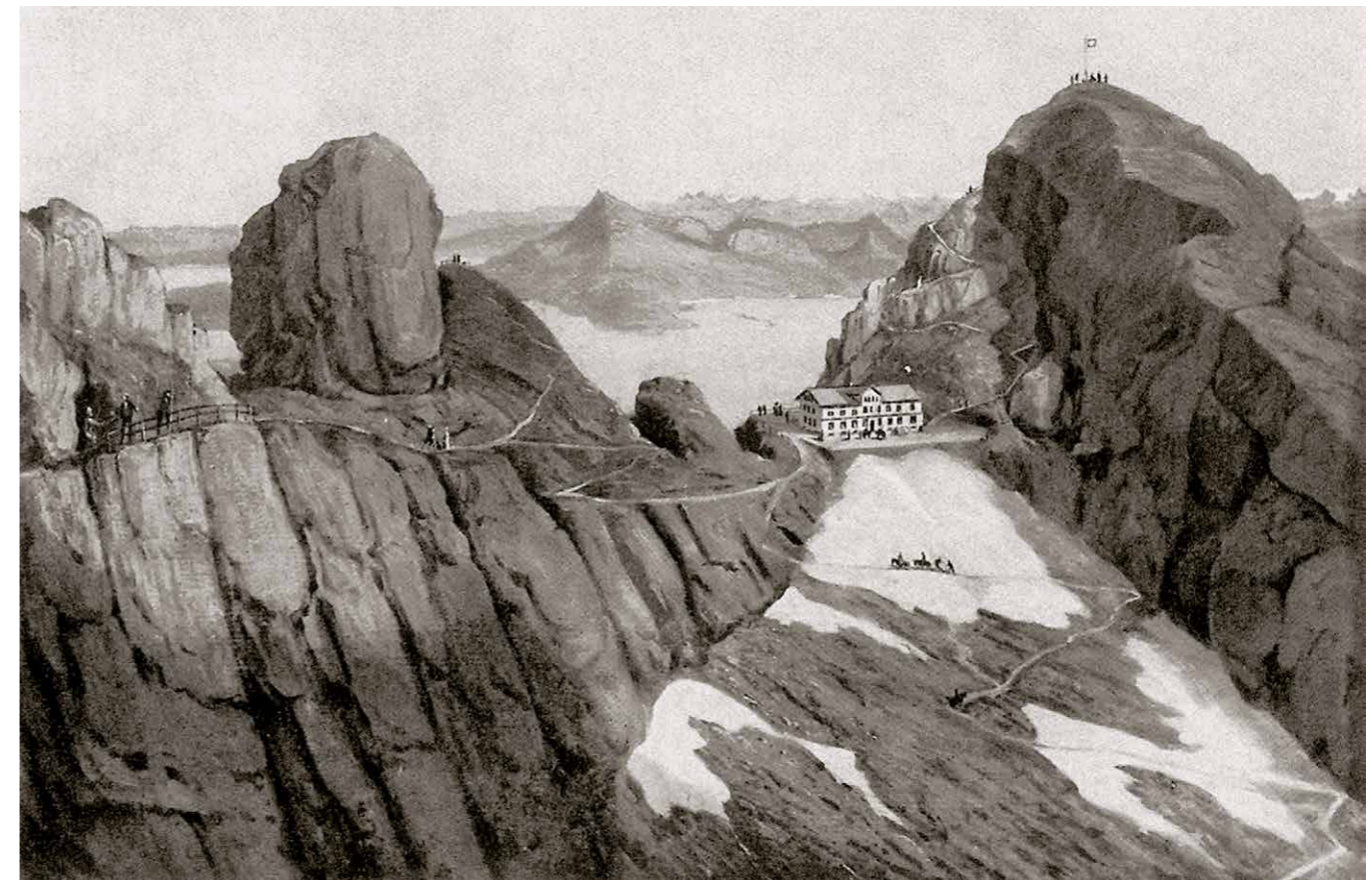
Zunächst mussten sich die Pilatusreisenden noch mit sehr einfachen Gaststätten und Unterkünften zufrieden geben. Doch wurde der Andrang bald so gross, dass er die Hoteliers auf den Plan rief. 1860 öffneten gleich zwei komfortable Häuser auf dem Berg ihre Pforten, was auch mit den politischen Verhältnissen zu tun hatte. Die Grenze zwischen den beiden Halbkantonen Ob- und Nidwalden verläuft über die höchsten Gipfel des Pilatus, den Esel, das Oberhaupt und das Tomlishorn. Die beiden Stände und die Korporationen als Grundbesitzerinnen wetteiferten um die Gäste. Auf der Nidwaldner Seite baute der Hergiswiler Papierfabrikant Kaspar Blättler das Hotel Klimsenhorn. Es kam auf dem Sattel des Klimsen auf der Nordseite des Pilatus zu stehen und bot, was viele Gäste in die Höhe lockte: wunderbare Sonnenauf- und -untergänge. Ebenso grandios ist das Panorama weiter oben auf dem Kulm, der zu Obwalden zählt. Im Einschnitt zwischen

The Pilatus Railway is unique. It is the world's steepest cogwheel railway and leads up a long wall. Engineer and building contractor Eduard Locher designed and built the railway not for any record-breaking obsession but out of economic and technical necessity. His made-to-measure plans created a railway that visitors still find awe-inspiring today.

Although the Pilatus Railway climbs up to a heady 2073 meters above sea level, it was not created simply out of thin air. Such works have a long history. They are linked equally as much to historic factors and technical advances as to public interest and the prospect of financial success. When did the history of the Pilatus Railway begin? The enthusiasm for the Alps certainly played its part, which the Enlightenment in the 18th century awakened a desire to travel that continued to grow in the second half of the 19th century with the expansion of the railways. Mount Pilatus was predestined to be a target for the still adventurous and strenuous tours of the early travellers. Thanks to its proximity to the town of Lucerne and Lake Lucerne, it was more or less the hub of tourism in Central Switzerland.

THE FIRST HOTELS ARE BUILT

At first, travellers to Mount Pilatus had to be satisfied with simple guesthouses and lodgings. The demand soon became so great however, that hoteliers were called for. In 1860, two comfortable hotels opened their doors on the mountain at the same time, a fact that also had to do with the political climate. The border between the two half-cantons of Obwalden and Nidwalden cuts across the highest peaks of Mount Pilatus, the Esel, the Oberhaupt and the Tomlishorn. The two federal bodies and the corporations as owners of the land vied for guests. On the Nidwalden side, paper mill owner Kaspar Blättler from Hergiswil built the Hotel Klimsenhorn. It stood on the saddle of the Klimsen on the north side of Mount Pilatus and offered spectacular sunrises and sunsets, an attraction that drew many guests up to the heights. The panorama is just as magnificent further up on the Kulm, which belongs to



Mount Pilatus in 1872. The Swiss flag flies on the summit of the Esel. Guests reached the Hotel Bellevue on foot or on mules, which were also used



to transport goods. In 1868, the British Queen Victoria rode up Mount Pilatus on her pony Flora. (below).

Der Pilatus im Jahr 1872. Auf dem Gipfel des Esels weht die Schweizer Fahne. Die Gäste erreichen das Hotel Bellevue zu Fuss und auf Maultieren, die

auch den Warentransport besorgten. Im Jahr 1868 liess sich auch die englische Königin Victoria von einem Maultier auf den Pilatus tragen (unten).

den kahlen Gipfeln des Esels und des Oberhaupts wurde das Hotel Bellevue errichtet. Jährlich etwa 3000 Gäste besuchten fortan die beiden Pilatus-Hotels.

Im Bellevue logierte im Jahr 1868 auch die englische Königin Victoria. Auf zeitgenössischen Darstellungen sieht man sie mit aufgespanntem Sonnenschirm auf dem Rücken eines Maultiers in Richtung Gipfel reiten. Berühmte Reisende, die ab der Mitte des 19. Jahrhunderts den Aufstieg wagten, trugen den Ruf des Bergs in die Welt hinaus. Richard Wagner, der sich von 1866 bis 1872 in Tribschen am Vierwaldstättersee niederliess, machte den Pilatus zu seinem bevorzugten Ausflugsziel. Mindestens einmal wagte er den Aufstieg in der Nacht. «Rigi, Pilatus usw. sind meinem Blute jetzt heilende Notwendigkeiten geworden», schrieb er seinem Freund und Komponistenkollegen Franz Liszt. Bereits gab es für die zahlungskräftigeren Touristen Annehmlichkeiten. Sie fuhren oft mit dem eleganten Dampfschiff von Luzern nach Hergiswil und liessen sich dann auf Pferden oder Tragstühlen in die Höhe schaukeln. Die von den Hotelbesitzern angelegten Saum- und Fusswege erleichterten den Aufstieg zu den Gasthäusern und den Sehenswürdigkeiten. Es waren die Anfänge des Wanderwegnetzes.

DAS BERGBAHNFIEBER BRICHT AUS

Bald war allerdings die Zeit der Pferde und der Lastenträger vorbei. Die Eisenbahn, die bisher nur die Fläche bedient hatte, begann mittels Zahnrad die Vertikale zu erobern. Die Rigi-Bahn auf der anderen Seite des Vierwaldstättersees machte es vor. Sie brachte ab 1871 Reiselustige auf den bekannten Ausflugsberg und hatte gleich grossen Erfolg. Die Bahn machte die Rigi zur «Königin der Berge», die Aktionäre bekamen hohe Dividenden ausgeschüttet. Die erste Bergbahn in Europa war der weit herum bewunderte Beweis, dass sich selbst Gipfel auf Schienen und mit Dampf bezwingen liessen und sich das finanziell lohnte. In der Folge brach in den Schweizer Alpen das Bergbahnfieber aus, von dem der Tourismus bis heute profitiert.

Am Pilatus wollte man nicht zurückstehen. Einem ersten Projekt, das im Jahr 1873 die Kreditanstalt ausarbeiten liess, blieb der Erfolg noch versagt. Der Triengener Geometer Arnold entwarf nach dem Vorbild der Rigibahn

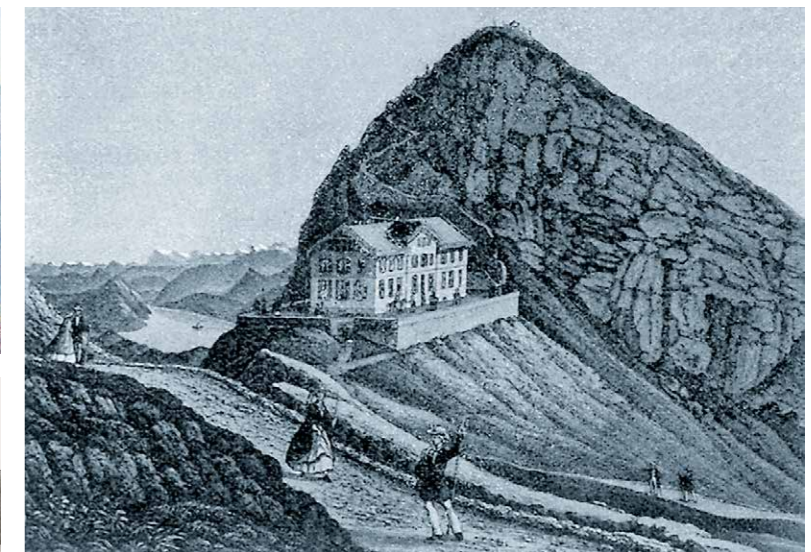
Obwalden. The Hotel Bellevue was built in the gap between the barren peaks of the Esel and Oberhaupt. From then on, some 3,000 guests visited the two Mount Pilatus hotels every year.

In 1868, Great Britain's Queen Victoria also lodged at the Bellevue. In portrayals from that time, she is depicted riding on the back of a pony towards the summit, holding an open sunshade. From the mid-19th century, famous travellers venturing the climb carried the fame of the mountain out into the wide world. Mount Pilatus was the favorite excursion destination of Richard Wagner, who lived in Tribschen on Lake Lucerne from 1866 to 1872. He even risked its ascent at night at least once. He wrote to his friend and composer colleague, Franz Liszt: "Rigi and Pilatus etc. have become a hygienic necessity for my blood." Comfortable amenities were already available for more affluent tourists, who often travelled from Lucerne to Hergiswil by elegant steamship and had themselves "rocked" up to the heights on horseback or in a sedan chair. The climb up to the guesthouses and attractions was eased by mule tracks and footpaths prepared by the hotel owners. This was the beginning of the network of hiking paths.

MOUNTAIN RAILWAY FEVER BREAKS OUT

The era of horses and porters soon came to an end. The railways, which so far had only operated on level terrain, began to master the vertical with the use of cogwheels. The Rigi Railway on the other side of Lake Lucerne led the way. From 1871, it carried eager travellers up the well-known excursion mountain and was an immediate success. The railway made Rigi into the "Queen of the Mountains" and shareholders received high dividends. Europe's first mountain railway was the much acclaimed proof that even summits could be reached by rail and steam and that it was financially rewarding. Railway fever subsequently broke out in the Swiss Alps and tourism still profits from this to the present day.

On Mount Pilatus, no one wanted to be outdone. Success was denied the first project from 1873 drawn up by the Kreditanstalt. Arnold, a surveyor from Triengen,



The Hotel Klimsenhorn, opened in 1860, stood near the peak of the same name on the Nidwalden side of the massif. It was demolished in 1967 after a fire. The chapel survived and is a protected monument of national importance.

The Hotel Bellevue, completed in 1860, in an old drawing from before the railway was built. The perspective from the path to the Tomlishorn shows its position on the ridge.

Hotel Bellevue is below the round Esel, to the right on the ridge is the remote Hotel Klimsenhorn.

Das 1860 eröffnete Hotel Klimsenhorn stand beim gleichnamigen Vorgipfel auf der Nidwaldner Seite des Massivs. Nach einer Feuersbrunst wurde es 1967 abgebrochen. Die Kapelle hat überlebt. Sie ist als Denkmal von nationaler Bedeutung geschützt.

Das ebenfalls 1860 fertiggestellte Hotel Bellevue auf einem alten Stich vor dem Bahnbau. Die Perspektive vom Spazierweg zum Tomlishorn zeigt seine Lage auf dem Grat.

Das Hotel Bellevue steht unterhalb des runden Esels, rechts auf dem Grat das einsame Hotel Klimsenhorn.

NEUE DIMENSIONEN – FÜR ZAHNRADBAHN UND DRAGON RIDE

NEW DESIGN FOR COGWHEEL RAILWAY AND DRAGON RIDE

RECHTE SEITE: Die steilste Zahnradbahn der Welt überwindet 1633 Höhenmeter auf rund 4,6 Kilometern Streckenlänge in gut 30 Minuten.

PAGE RIGHT: During its 30 minute journey along the 4,6 kilometres of track, the world's steepest cogwheel railway gains 1633 metres in altitude.



EIN JAHRHUNDERT-PROJEKT: NEUE ZAHNRADBahn

Die Zeiten hätten bewegter nicht sein können. Alles war sorgfältig geplant – und dann kam eine weltweite Pandemie. Nichtsdestotrotz setzten die Pilatus-Bahnen AG, ganz im Sinne ihrer Vorfahren, das einzigartige Grossprojekt mutig fort: die Neukonzeption der steilsten Zahnradbahn der Welt von Alpnachstad nach Pilatus Kulm. Herzstück ist der Ersatz der historischen Triebwagen. Rund 55 Millionen Franken wurden zwischen 2018 und 2023 in acht neue Personentriebwagen, einen Gütertriebswagen sowie in weitere Optimierungen investiert.

Es geht um nichts weniger als um das einzigartige Erbe von 1889. Zur Disposition stand bei dieser Grossinvestition am Pilatus das geschichtsträchtige Rückgrat: die steilste Zahnradbahn der Welt. Mit diesem Vorgehen läuten die Pilatus-Bahnen AG eine neue Ära ein und zollen der historischen Substanz aus dem späten 19. Jahrhundert den nötigen Respekt: Ganz bewusst bleiben das Bahntrasse und das Zahnradsystem von Eduard Locher praktisch unangetastet. Entsprechend kühn ist das Vorhaben. Ab 2023 sind acht Triebwagen in Doppeltraktion – jeweils zwei Triebwagen als Duo – auf Achse. Das Design der neuen Vorzeigobjekte mit ihren 360-Grad-Panoramafenstern stammt vom einheimischen Designer Thomas Kuchler aus Obwalden. Er hat, ganz im Sinne seiner Vorgänger, einen Ansatz gesucht, der den Fahrzeugen eine erstklassige Zeitlosigkeit verleihen soll. Gebaut wurden die neuen Triebwagen vom weltweit führenden Zugbauunternehmen Stadler Rail in Bussnang in Zusammenarbeit mit der Calag AG aus Langenthal, die für den Bau der Wagenkasten zuständig war. Ein Leitsystem und andere technologische Innovationen sollen in den kommenden 50 Jahren einen nachhaltigeren Betrieb gewährleisten.

Am 26. Oktober 2020 – mitten in der zweiten Corona-Welle – liefen die Bauarbeiten für das 55-Millionen-Projekt mit ersten Hangsicherungsarbeiten bei der Talstation in Alpnachstad an. Und trotz der Umsatzausfälle, die das Unternehmen wegen der Pandemie in den Jahren 2020 und 2021 verzeichnen musste, konnte das Vorhaben finanziert werden.

PROJECT OF THE CENTURY – THE NEW COGWHEEL RAILWAY

Times could hardly have been more turbulent. Everything had been meticulously planned – and then a worldwide pandemic struck. But Pilatus-Bahnen AG ploughed on with its extraordinary mega-project. True to the founders' spirit, the company refurbished the world's steepest cogwheel railway from Alpnachstad to Pilatus Kulm. At the heart of the project was the replacement of the landmark railcars. Between 2018 and 2023, around 55 million Swiss francs were invested into eight new passenger railcars, one goods train and associated improvements.

When the time drew near to decommission the railcars that had scaled Mount Pilatus for more than 80 years, much was at stake. The steepest cogwheel railway, a cultural asset dating back to 1889, was going to require large-scale investment. In keeping with the company founders' pioneering spirit, Pilatus-Bahnen AG have rung in a new era for the 19th century railway. At the same time, they've been able to leave the historic track and the original cogwheel system designed by Eduard Locher virtually untouched, thereby honouring his legacy. It was an ambitious undertaking. As from 2023, eight new railcars are in service, linked in pairs to form four two-carriage trains. The concept for the custom-made railcars with their 360-degree panoramic windows was provided by local designer Thomas Kuchler from Obwalden. As a nod to his predecessors, he sought to give the vehicles a unique but timeless look. The new railcars were constructed by the world-leading Swiss rolling stock manufacturer Stadler Rail in Bussnang, in collaboration with Langenthal-based Calag AG, which was responsible for supplying the carriage body. Further points of investment were the new dispatch system and technical innovations that will enable a more environmentally sustainable operation over the coming 50 years. On 26 October 2020 – in the middle of the second wave of the coronavirus pandemic – the construction work for the 55-million project officially started, with slope stabilisation measures at the lower terminus in Alpnachstad. Despite the loss in turnover resulting from the coronavirus pandemic in 2020 and 2021, the company was able to successfully finance the project.

HISTORIC SCALE

Catalyst for the redesign of the world's steepest cogwheel railway was the advanced age of the existing rolling stock – built in the 1930s, the railcars were nearing the end of their lifespan. Eight of the old railcars had been put into operation shortly after the line was electrified in 1937, meaning much of the rolling stock was around 85 years old. It had become increasingly difficult to find replacement parts and more often than not, parts had to be specially manufactured. The vehicles had also become more prone to developing faults and maintaining them was increasingly time-consuming. Following an extensive evaluation in which all possible scenarios were considered – including the option of completely replacing the cogwheel railway with a cable car – those responsible eventually decided to invest in new rolling stock. A prime aim of the investment was to retain the unique cultural asset that Eduard Locher and his team had created more than 130 years ago. The technology the pioneers put in place has proven to be extremely robust and even today shows little sign of wear. Hence, the tracks that served the old rolling stock are continuing to serve the new railcars, which speaks volumes about the skills of the original team.

Those with a nostalgic bent will be glad to learn that two of the old railcars are being kept. Another one of them, 'TW Nr. 21', was transferred to the Swiss Museum of Transport in Lucerne. TW Nr. 21 was the first of the Pilatus electric railcars, and will be on display next to the original Pilatus steam railcar of 1889 once the refurbishment of the museum's railway hall is complete.

BESPOKE 16-TON TRACK ROTATORS

Although the track has remained unchanged, three new track rotators – of a unique design only seen on Pilatus – have been installed. These function along the same principle as the two track rotators that have already been in use since the 1960s at the entrance to the upper terminus on Pilatus Kulm. Track rotators are a fixed track section that is fitted to a pivoting block, which can be rotated around its own axis. Depending on which side is facing up,

HISTORISCHE DIMENSIONEN

Entscheidender Auslöser für die Neukonzeption der steilsten Zahnradbahn der Welt war, dass sich der Lebenszyklus der Triebwagen aus den 1930er-Jahren dem Ende zuneigte. Das über 85-jährige Rollmaterial – die ersten acht der total zehn Formationen wurden nach der Elektrifizierung im Jahre 1937 beschafft – war in die Jahre gekommen. Immer öfter fanden sich keine Ersatzteile mehr oder mussten extra gefertigt werden. Auch wurden die Fahrzeuge in den letzten Jahren störungsanfälliger und aufwändiger im Unterhalt. Nach einer umfassenden Evaluation verschiedener Szenarien, unter anderem auch ein kompletter Ersatz der Zahnradbahn durch eine Seilbahn, entschieden sich die Verantwortlichen schliesslich für neues Rollmaterial. Vordringlichstes Ziel des Investitionsprojektes war der nachhaltige Erhalt des einzigartigen Kulturgutes, welches Eduard Locher mit seiner Mannschaft vor über 130 Jahren erschuf. Die Technologie erweist sich als äusserst robust und zeigt bis heute wenig Verschleisserscheinungen. Deshalb ist auch die neue Bahn auf dem nahezu unveränderten Trasse unterwegs, was Bände über das Können der Vorfahren spricht.

Für Nostalgiker bleiben zwei Wagen der früheren Generation erhalten. Zudem wurde der Triebwagen «TW Nr. 21» dem Verkehrshaus Luzern übergeben. Dort wird er als erster elektrischer Triebwagen der steilsten Zahnradbahn der Welt für Besucherinnen und Besucher in der Schienenhalle zu sehen sein – Seite an Seite mit dem Pilatus-Dampftriebswagen von 1889.

UNIKATE AUS 16 TONNEN STAHL

Neu gefertigt und eingebaut hingegen wurden drei Gleiswender – ein Prinzip, das sich in dieser Form ebenfalls nur am Pilatus findet. Diese funktionieren wie jene beiden Gleiswender, die seit den 1960er-Jahren als Weichenersatz bei der Einfahrt zu den Stationen auf Pilatus Kulm im Einsatz waren. Die Gleiswender sind ein fixes Gleiselement, das auf einer Wendekassette angebracht ist. Diese lässt sich um die eigene Achse drehen. Je nachdem, welche Seite oben ist, stellt das Gleiselement die Verbindung zu einem anderen



OBEN: Die Mittelstation Ämsigen bietet den Wandernden Zustiegs-möglichkeiten auf halber Strecke – neu mit komfortablen Perrons.

RECHTE SEITE: Bei der Mittelstation Ämsigen können sich die bergwärts fahrenden Triebwagen dank den zwei Schiebebühnen mit den Bahnkompositionen Richtung Tal kreuzen.

FOLGENDE DOPPELSEITE: Station Ämsigen von oben – gut zu sehen die Schiebebühnen, die für einen reibungslosen Verkehr ohne Handgriffe sorgen.

TOP: The Ämsigen mid-way station – now with new platforms – allows hikers to join the train en-route.

RIGHT PAGE: Thanks to traversers, railcars heading up the mountain can pass oncoming trains at the Ämsigen midway station.

FOLLOWING DOUBLE PAGE: Ämsigen station from above – showing the traversers, which ensure smooth traffic flow without manual intervention.





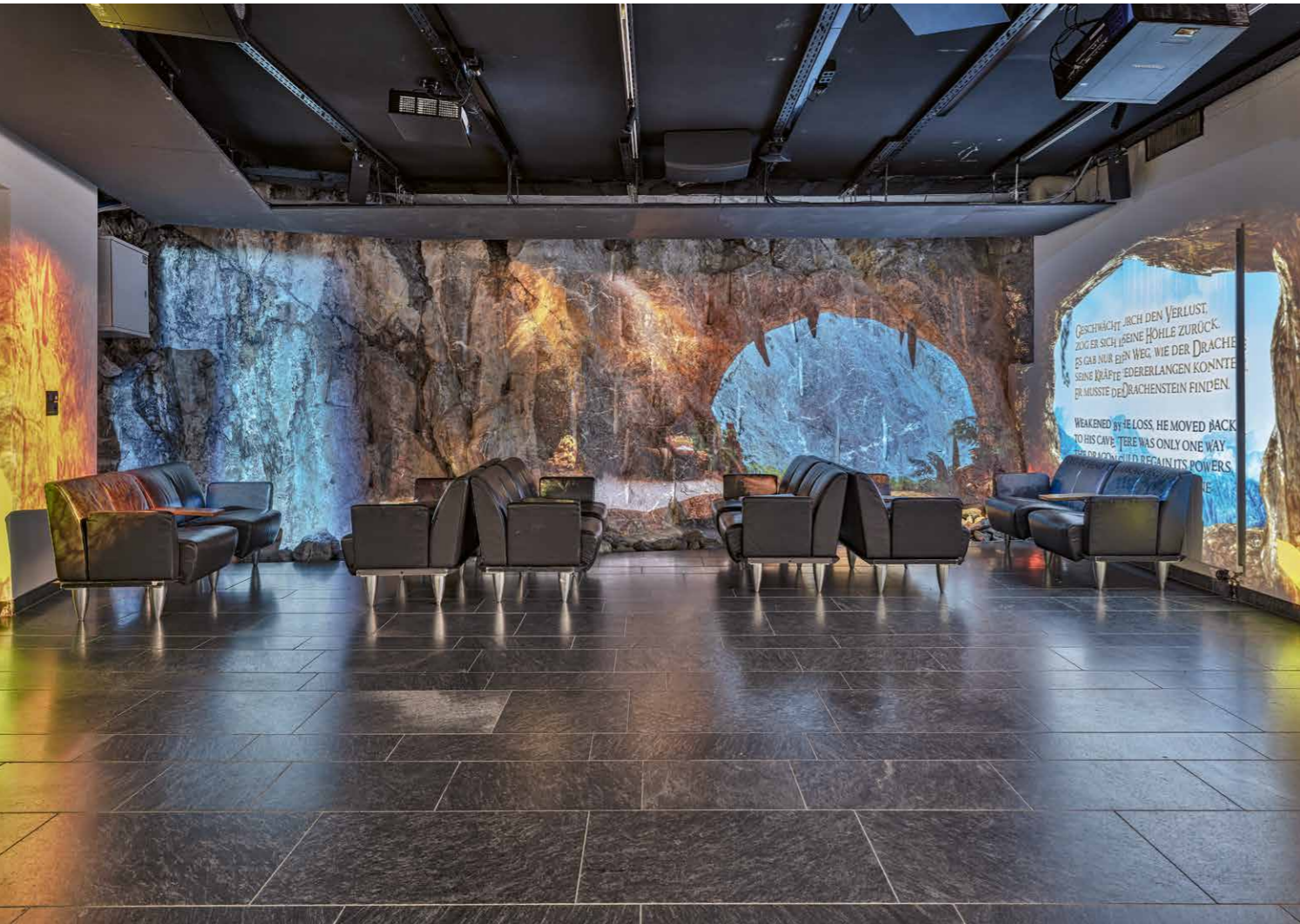
EIN TOURISTISCHER RUNDGANG

A TOUR ROUND MOUNT PILATUS

RECHTE SEITE: Tagsüber fotografieren Gäste das Zentral-schweizer Panorama auf der Sonnenterrasse, abends genießen sie in den Pilatus Kulm Hotels freie Sicht auf den Sternenhimmel.

PAGE RIGHT: Panoramic vistas across Central Switzerland provide day visitors with plenty of photo opportunities, while overnight guests staying at the Pilatus Kulm hotels experience spectacular night skies.





OBEN: Das «Dragon Forum» im Hotel Pilatus Kulm, ein vielseitig bespielbarer, ganzjährig geöffneter Ort für Präsentationen aller Art.

RECHTE SEITE: «Form follows Mountain»: Niklaus Graber & Christoph Steiger Architekten aus Luzern zeichnen für die 2011 eröffnete und mehrfach preisgekrönte Panoramagalérie verantwortlich.

TOP: The "Dragon Forum" at Hotel Pilatus Kulm offers state-of-the-art infrastructure for business events all year round.

RIGHT PAGE: Alpine inspiration – Niklaus Graber & Christoph Steiger Architekten, Lucerne, are responsible for the panorama gallery, which opened in 2011 and has won several awards.

