

Aus der Zeitschrift : "Swiss Classics Oldtimermagazin"

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(2009)**

Heft 71

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

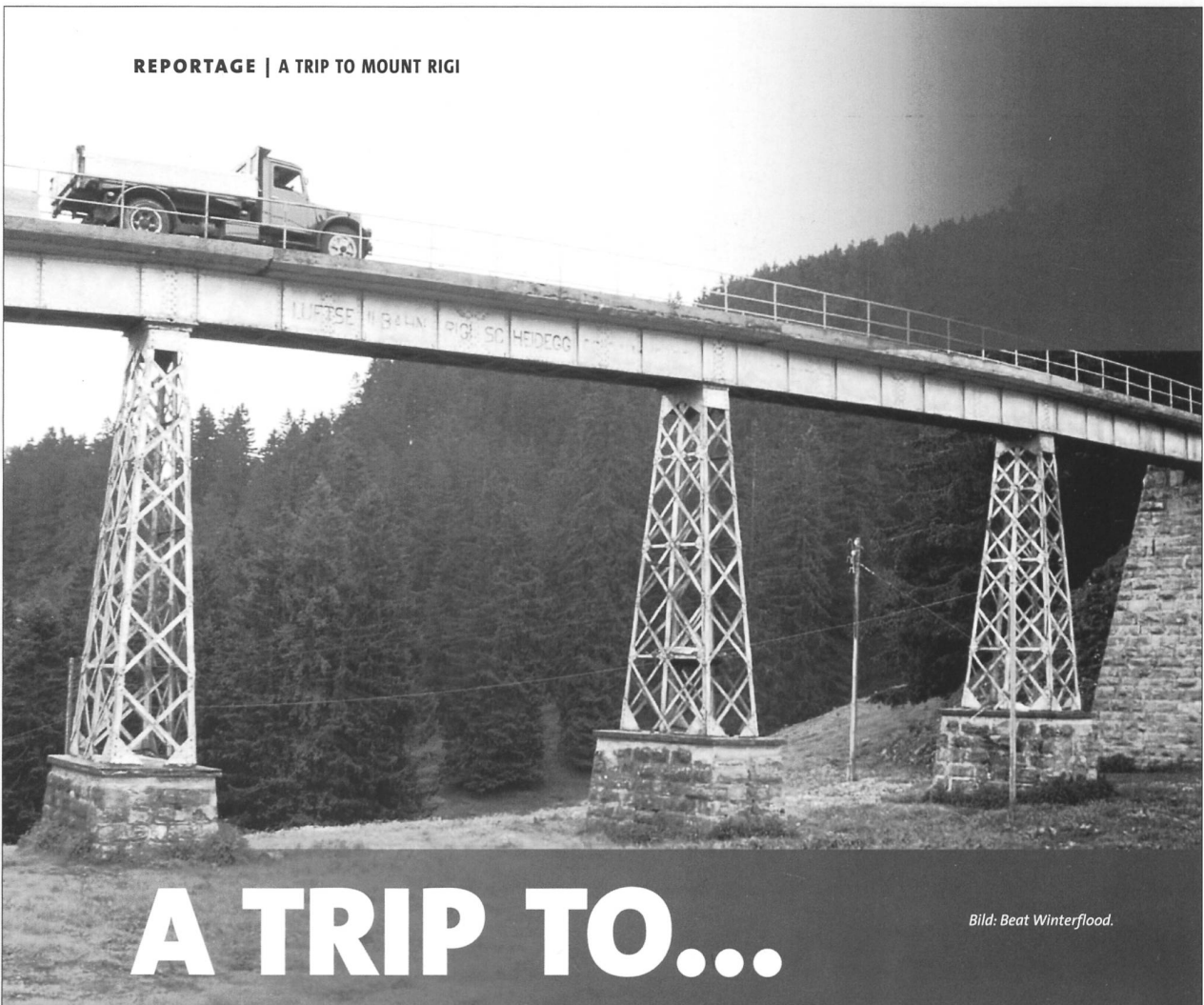
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Aus der Zeitschrift: „Swiss Classics Oldtimermagazin“



Weltberühmt wurde die Rigi vor allem durch die einmaligen Sonnenaufgänge und den Bau der ersten Bergbahn Europas im Jahre 1871. Während die Zahnradbahnen elektrifiziert wurden, erwartete der dampfbetriebenen Rigi-Scheidegg-Bahn 1931 das Schicksal der Stilllegung. Heute ist das 7 Kilometer lange Trasse der ehemaligen Höhenbahn ein beliebter Wanderweg. So, wie es Mark Twain im Jahre 1878 tat, sind wir von Vitznau aus aufgebrochen, um den einmalig schönen Berg zu erkunden. Wir sind dabei einem 60-jährigen Saurer-Lastwagen begegnet, welcher Rigi-Scheidegg mit Baustoffen und Gütern versorgt.

Text: Beat Winterflood

...MOUNT RIGI



Heute Fahr- und Wanderweg: Die Rigi-Scheidegg-Bahn auf dem Eisenviadukt Unterstetten.
Bild: Fotoarchiv Baggenstos

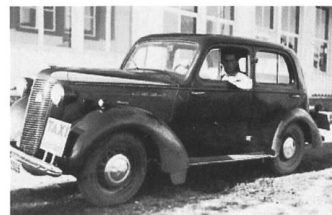
Die erste Bergbahn Europas

Ingenieur Niklaus Riggenbach wurde am 21. Mai 1817 in Gebweiler im Elsass geboren. Als Werksleiter der Kessler'schen Maschinenfabrik in Karlsruhe führte er 1847 die erste Dampflokomotive für die Schweizer Bahnen nach Zürich. Während seiner Zeit als Chef der Hauptwerkstätte der Schweizerischen Zentralbahn in Olten reifte der Gedanke, Geländerampen mittels Zahnstangen zu überwinden. «Ich will alles Volk auf die Berge führen, damit sie alle die Herrlichkeiten unseres erhabenen Landes geniessen können!», so Riggenbach anlässlich der Patentierung seines Systems 1863 in Paris. Zusammen mit den Ingenieuren Zschokke und Naef richtete er an den Kanton Luzern das Gesuch, die Rigi-Bahn bauen zu dürfen. Als bekannt wurde, dass eine ähnlich angetriebene Bahn in Amerika bereits in Betrieb sei, wurde die Konzession am 9. Juni 1869 erteilt, und bereits am 21. Mai 1871 konnte die erste Bergbahn Europas festlich eingeweiht werden.

Bis zum Ende des Mittelalters mied der Mensch die Berge. Sie waren für ihn gefährlich, unüberwindbar und furchterregend. Der damalige Aberglaube widerspiegelt sich auch in den Sagen von Drachen, Erdmännchen, Hexen und unheimlichen Orten. Der Humanist Albrecht von Bonstetten (1442-1504) nannte 1479 in seiner Beschreibung der Schweiz den Berg Mons Regina oder auf deutsch Rigena. Schon bald war Rigi-Kaltbad wegen seines weitherum bekannten Quellwassers eine beliebte Kurstätte. Auch in der Nähe von Rigi-Scheidegg ist eine eisenhaltige Quelle überliefert, welche laut der Sage 1593 von einem alten Mann aus Einsiedeln beim Kräutersammeln entdeckt wurde. Noch 1840 nutzte das «Kurhaus Scheidegg» den Sauerbrunnen für Trink- und Badekuren. Dem Mineralwasser, welches auch in Flaschen abgefüllt wurde, mischte man ein wenig Kohlensäure bei. Im 19. Jahrhundert wurde die Rigi

zum international bekannten Berg. Unter den zahlreichen Gästen, welche die Rigi entdeckten, war auch der Amerikaner Mark Twain (1835-1910). Er schrieb seine Erlebnisse im Essay «A trip to Mount Rigi» als Teil seines Buchs «A Tramp Abroad» nieder: «In einiger Entfernung entdeckte ich eine Rauchsäule, die wie ein langer schwarzer Wurm den Berg hinaufkroch. Das konnte nur der Rauch einer Lokomotive sein.» Nach dem anstrengenden Aufstieg über eine Höhendifferenz von rund 1400 Metern schlief Twain schon bald im Hotelbett auf Kulm; doch wenige Stunden später soll er, laut seinen Erzählungen «mit den Klängen eines Alphorns zur Beobachtung des Sonnenaufgangs» geweckt worden sein.

Eine Höhenbahn für die Weltelite
Bereits ein Jahr nach der Eröffnung der Vitznau-Rigi-Bahn wurde die Bahngesellschaft vom Erfolg überrumpelt: In Vitznau



Vauxhall 10 «Montage Suisse» als Taxi 1948
beim Gasthaus Rigi-Scheidegg.
Bild: Fotoarchiv Baggenstos



Unterwegs mit einer Ferienkolonie:
Chevrolet im Jahr 1954 beim Rigi-Hüslü.
Bild: Fotoarchiv Baggenstos



Auch das gab es: Militärtransport auf Rigi First mit dem Studebaker.
Bild: Fotoarchiv Baggenstos



Studebaker und Ford ca. 1961 vor der Garage auf Scheidegg. Der 1949 von der Firma Schächli Metallbau AG in Zürich gebaute Skilift ist heute abgebrochen.
Bild: Fotoarchiv Baggenstos



Umlad auf Rigi-Kaltbad: Langholztransport 1968 mit Ford nach Rigi-Scheidegg. Bild: Fotoarchiv Baggenstos



Johann «Tschany» Baggenstos am Skilift als Bergretter.
Bild: Fotoarchiv Baggenstos

kam es zu Schlägereien um die begehrten Plätze. Den gleichen Ansturm erlebten auch die Hotels auf der Rigi: Nebst den bereits bestehenden Gasthausbetrieben entstanden Grand-Hotels auf Kaltbad, First, Kulm und auf der Scheidegg. Das "Hotel & Kurhaus Rigi-Scheidegg" präsentierte sich als Sonnen- und schneereicher Winterkurort, «wo selbst an den kürzesten Tagen während neun Stunden eine strahlende Sonne lacht». Der Hotelprospekt zählte Zentralheizung, Dancing, Bar, Spielsalon, russisches Balalaki-Orchester, Fumoir und Tennisplatz ebenso auf wie eigene Landwirtschaft und Bäckerei. Um die Gäste komfortabel auf Rigi-Scheidegg zu bringen, bauten die Initianten Riggenbach, Müller und Zschokke eine meterspurige Adhäsionsbahn von Kaltbad nach Scheidegg. Der erste fahrplanmässige Zug erreichte die Scheidegg am 1. Juni 1875. Die blühende Zeit des Rigi-Tourismus ging mit dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs 1914 zu Ende: Die reichen ausländischen Gäste blieben aus, und die Grand-Hotels verwandelten sich allmählich in verwitterte Bauruinen. Wegen schlechten Zustands wurde der Betrieb der Rigi-Scheideggbahn am 20. September 1931 offiziell eingestellt.

Begegnung mit Tschany

Seit 60 Jahren arbeitet der aus dem Isental im Kanton Uri stammende Johann «Tschany» Baggenstos auf Rigi-Scheidegg als Verwalter, LKW-Chauffeur, Hotelier, Wetterbeobachter, Skilehrer und Bergretter. «1945 kam ich als 25-Jähriger auf die Scheidegg, und heute bin ich noch immer hier», fasst der gutgelaunte Innerschweizer an seinem 85. Geburtstag im Mai 2005 seine Karriere zusammen. «Damals fragte mich der Unter-

nehmer und Seilbahnbauer Robert Schächli aus Zürich an, ob ich beim Umbau der Rigi-Scheidegg Hand anlegen wollte.» Das Kurhaus war eine auffällige Ruine; der letzte Eintrag im Gästebuch war Irgard Hartmann, Lehrerin aus Stuttgart, 2. bis 4. Januar 1934. Noch lagen die Geleise der stillgelegten Rigi-Scheideggbahn. «Sporadisch verkehrte noch das «Opel-Schienen-Mobil» und der «Rigi-Töff» - beide seien für den Betrieb auf Schienen umgebaut worden, so Baggenstos. «Als erstes wurden die Schienen abgebaut und an die Firma Robert Aebi AG verkauft.» Später wurde auch der grosse Hotel-Komplex, in dem zu Glanzzeiten bis zu 300 Gäste wohnten, abgetragen und durch einen Neubau, das heutige Berggasthaus Rigi-Scheidegg, ersetzt. Während der Bauschutt der alten Hotelanlage vor Ort deponiert wurde, mussten die Werkstoffe Stahl und Blei über die Station First zu Tal gebracht werden. Dazu musste einerseits das Viadukt Unterstetten mittels einer Fahrbahn aus Beton für den «Schwerverkehr» hergerichtet werden, und andererseits kam ein Chevrolet-1,5-Tonner-Pritschenwagen mit Baujahr 1931 von Zürich auf die Rigi.

Tschany kann sich gut an den Sommer 1954 erinnern, als auf der Brücke des Chevrolets eine ganze Ferienkolonie transportiert wurde. «Dass da auf der Motorhaube «Personen-Transport verboten» stand, kümmerte uns wenig.» Ins Fotoalbum schrieben die begeisterten Kinder aus Biberist: «Für unseren Ferienvati - Scheiden tut weh!» Später wurde der Chevrolet durch einen Studebaker-LKW ersetzt, und 1961 kam ein Ford-V8 auf die Rigi. «Mit einem Einachs-Auflieger setzten wir ihn auch für den Langmaterialtransport ab der Umladestation



Begegnungen im Sommer 2005: Beim Viadukt wird gerade ein neuer Unterstand für die Wanderer erstellt.
Bild: Beat Winterflood

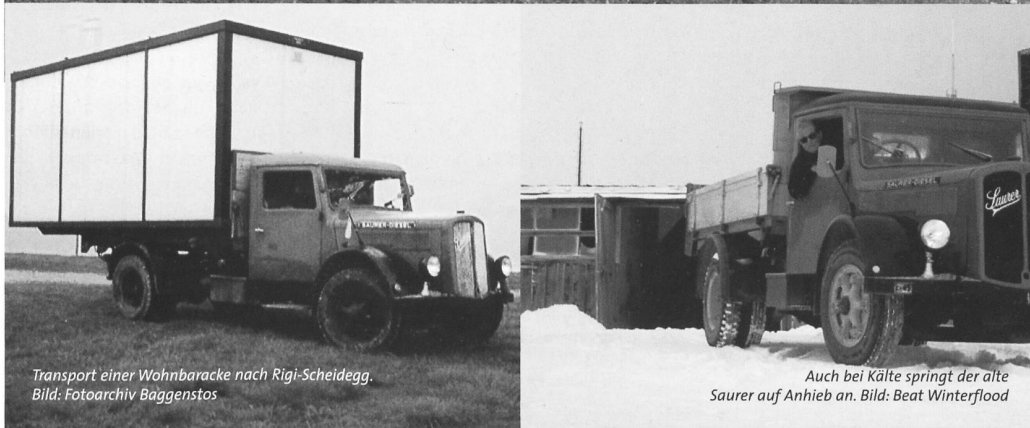


A TRIP TO MOUNT RIGI | REPORTAGE

Souverän nimmt der Lastwagen nach der Querung des Viaduktes die Steigung Richtung Scheidegg.
Bild: Beat Winterflood



Tschany mit seinem Saiger bei der Luftseilbahn Rigi-Scheidegg. Bild: Beat Winterflood



Transport einer Wohnbaracke nach Rigi-Scheidegg.
Bild: Fotoarchiv Bagggenstos

Auch bei Kälte springt der alte Saiger auf Antrieb an. Bild: Beat Winterflood



Massarbeit von Vater und Sohn Baggenstos auf dem Viadukt von Unterstetten. Die Fahrerin ist nur 5 Zentimeter breiter als ihr Saurer.
Bild: Beat Winterflood

Kaltbad ein.»Seit 1978 ist nun ein Saurer mit Baujahr 1945 auf Rigi-Scheidegg beheimatet. Das Fahrzeug wiegt leer 4,4 Tonnen, und es ist für ein Gesamtgewicht von 9,5 Tonnen zugelassen. Angetrieben wird der mit einer Wirz-Brücke ausgerüstete Pritschenwagen mit einem CR2D-Motor (5,8 Liter, 4 Zylinder) und einen 4-Gang-Getriebe. Damit führen Johann Baggenstos und sein Sohn Hans Güter und Baumaterialien zuverlässig von Kaltbad oder First über Unterstetten nach Rigi-Scheidegg. Einer der treuen Kunden ist das Gasthaus Rigi-Scheidegg, wo Peter und Rita Meier die Gäste verwöhnen. Ob der Käse für das feine Fondue mit dem Saurer oder der Luftseilbahn transportiert wurde, konnte bei meinem Besuch aber keiner sagen...

Pausen in einer Zeit der Mobilität

Rigi-Bahn

Fahrplan Regelzüge/Sonderzüge mit Dampf ab Vitznau und Arth-Goldau.
Tel. 041 399 87 87. www.rigi.ch

Gemütliche Alpwirtschaft

Alpwirtschaft Schild: Am ehemaligen Bahntrasse beim Viadukt Unterstetten.
Zvieriplättli und Getränke in der Bauernstube. Tel. 041 855 05 80

Gute Unterkünfte

Park Hotel Vitznau: Gepflegtes Luxus-Ambiente im historischen Haus, direkt am See, Wellness, «Rover Deluxe Package» inkl. Luxuswagen.
Tel. 041 399 60 60. www.parkhotel-vitznau.ch.
Berggashaus Rigi-Scheidegg: Auf 1665 Meter über Meer, Spezialitäten-Küche, Zimmer und Massenlager, Kinderspielplatz mit Kinder-Gondel, Seilbahn nach Goldau. Tel. 041 828 14 75, www.rigi-scheidegg.ch.