

125 Jahre Vitznau-Rigi-Bahn

Autor(en): **Willi, W.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Vermessung, Photogrammetrie, Kulturtechnik : VPK =
Mensuration, photogrammétrie, génie rural**

Band (Jahr): **94 (1996)**

Heft 9

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-235267>

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.

125 Jahre Vitznau-Rigi-Bahn

W. Willi

Dieses Jahr kann die Vitznau-Rigi-Bahn, die älteste Bergbahn Europas, ihren 125. Geburtstag feiern. Am 21. Mai 1871 fuhr der erste Zug auf die Königin der Berge, und seither haben Millionen von begeisterten Passagieren das Erlebnis eines Ausflugs auf die Rigi geniessen können. Als Erinnerung an die Gründungszeit der Bahn wird dieses Jahr eine historische Zugkomposition mit Lokomotive und Wagen aus den siebziger Jahren des letzten Jahrhunderts verkehren.

Cette année, la ligne de chemin de fer Vitznau-Rigi fête son 125^{ème} anniversaire. Le 21 mai 1871, le premier train monta au Rigi et depuis lors, des millions de visiteurs passionnés ont pu apprécier le spectacle d'une excursion au Rigi. Cette année, en souvenir de l'époque de fondation du train, une composition historique circulera, comprenant locomotive et wagons datant des années 70 du siècle passé.

Quest'anno la ferrovia di montagna Vitznau-Rigi, la più vecchia d'Europa nel suo genere, festeggia i 125 anni di attività. Il 21 maggio 1871 è partito il primo treno verso la «regina delle montagne» e, da allora, migliaia di passeggeri entusiasti vivono l'avventura di un'escursione sul Rigi. In ricordo della fondazione della ferrovia, quest'anno circolerà una composizione storica del treno con locomotiva e vagoni degli anni Settanta del secolo scorso.

Das 19. Jahrhundert war eine ungeheuer bewegte Zeit. An seiner Schwelle entflammte die französische Revolution, welche eine neue Epoche beschwor. Verwüstend zogen Napoleons Heere durch Europa und hinterliessen auch in der Schweiz unsägliches Elend. Nach dem Wiener Kongress suchten die Weltmächte nach neuer Orientierung, um nach den blutigen Gemetzeln in Königgrätz und Solferino zu erkennen, dass die Uhren der europäischen Monarchien auf fünf vor zwölf standen. Im deutsch-französischen Krieg bestand das aus dem Königreich Preussen emporgewachsene deutsche Reich seine europäische Vormachtstellung, die im ersten Weltkrieg mit katastrophalen Folgen ihren Niedergang finden sollte. Zwischen der französischen Revolution und dem ersten Weltkrieg spielte sich aber noch ein Ereignis ab, das die Zukunft wesentlich mehr prägen sollte als die Politik, nämlich die technische Revolution. War um 1800 die landwirtschaftliche Gesellschaft noch vorherrschend, bestimmten 100 Jahre später Industrie und Technik den Lauf der Zeit.

Der Sohn einer bewegten Zeit

Mitten in diese bewegte Zeit hineingewachsen war Niklaus Rigggenbach, der Erbauer der Vitznau-Rigi-Bahn. Im Elsass geboren und in Basel aufgewachsen, brachte er seine Jugend in einem der grössten politischen Spannungsfelder jener Zeit. Im Rücken das mächtige Frankreich napoleonischer Prägung, im Gesicht das gewaltig expandierende Preussen und neben sich die zur Neutralität verpflichtete Schweiz, die gerade damit begann, sich touristisch aufzurüsten und

so ihre neue Rolle in Europa zu definieren. Symbolisch führte Rigggenbachs Weg zuerst in die Schweiz, wo er gegen den Widerstand seiner Familie eine Ausbildung zum Mechaniker erzwang, dann nach Frankreich, das damals bezüglich Wissenschaft und Technik einen hervorragenden Ruf genoss, und schliesslich nach Deutschland, wo er mit den typischen badischen Eigenschaften wie Pioniergeist, Fleiss und Ausdauer konfrontiert wurde. Mit diesem Rüstzeug war er in der Schweiz ein gesuchter Mann. 1852 wurde das Eisenbahngesetz verabschiedet, das die Rahmenbedingungen zum Bau eines schweizerischen Eisenbahnnetzes absteckte. Bahngesellschaften wurden gegründet, und ganz Europa wurde nach geeigneten Ingenieuren und Fachleuten durchforstet. Sie kamen in grosser Zahl. Unter ihnen auch Niklaus Rigggenbach. Bei der Schweizerischen Centralbahn fand er eine Anstellung.

Die Eisenbahn stand am Berg

Die Centralbahn plante eine Linie, die von Basel her über den Hauenstein in die Innerschweiz führte. Dabei sah sich Rigggenbach zum erstenmal mit dem Problem konfrontiert, eine Eisenbahn über einen Berg zu führen. Der Tüftler in ihm begann sich zu regen, und bald schon hatte er die Lösung. Er legte zwischen die Schienen einfach eine Zahnstange, setzte ein Zahnrad auf die Antriebsachse der Lokomotive, und schon waren Steigungen keine unüberwindlichen Hindernisse mehr. Rigggenbach ahnte, dass seine Erfindung der Eisenbahn neue Dimensionen eröffnete. Weniger überzeugt waren jene Fachleute, denen er seine Erfindung im Modell vor-

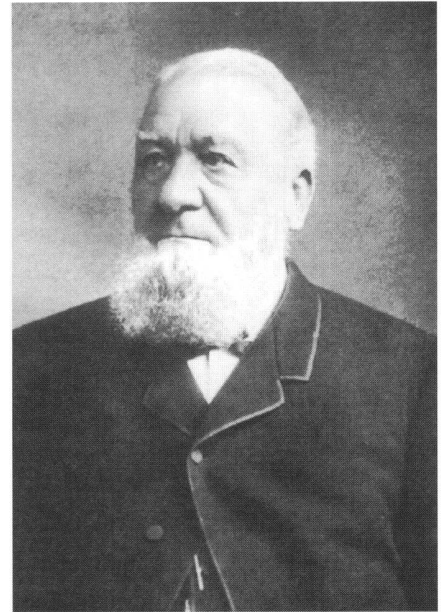


Abb. 1: Ingenieur N. Rigggenbach.

führte. Es ging ihm nicht besser als vielen Erfindern, er wurde verspottet und verlacht. Nicht einmal ein Patent wollte man ihm in der Schweiz erteilen, so dass er sich in Paris Patentschutz holen musste. Das war eine harte Zeit, und viel Selbstvertrauen war gefordert, sollte die Idee nicht einfach in einer Ecke des Ateliers verstauben. Dass mit seinem System einst die Schweiz zum klassischen Land der Bergbahnen werden sollte, auf diese Idee kam Rigggenbach allerdings nicht. Es war auch noch nicht die Zeit dazu. Zwar entstanden in den sechziger Jahren des letzten Jahrhunderts auf einzelnen Berggipfeln bereits erste Hotels, die aber mühsam zu Fuss erreicht werden mussten. So auch auf der Rigi. Aber dass man zu einem einsamen Hotel auf abgeschiedener Bergeshöhe eine Bahn bauen könnte, dies war dann schon eine verwegene Idee. Aufgegriffen wurde sie von John Hitz, dem schweizerischen Generalkonsul in Washington. Der besuchte Rigggenbach, besah sich seine Modelle und rief spontan aus: «Well, Mister Rigggenbach, Sie bauen eine Eisenbahn auf die Rigi!» Der fast schon entmutigte Erfinder hatte für seine Idee das passende Objekt gefunden.

Eine besondere Bahn entsteht

Nun mussten noch Partner für das Unternehmen begeistert werden. Die Ingenieure Olivier Zschokke und Adolf Naeff liessen sich überzeugen, die Rigibahn-Gesellschaft mit Sitz in Luzern konnte gegründet werden. Am 9. Juni 1869 erteilte der Kanton Luzern die Konzession, Mitte September wurde mit dem Bau begonnen. Innert acht Monaten, so rechneten die Ingenieure, sollten die Arbeiten

beendet sein. Zu optimistisch, wie sich bald herausstellte. Es mangelte an Arbeitern, welche bereit waren, im Winter im Gebirge zu bauen. Erst im Frühling 1870 war die Baustelle mit 600 Arbeitern voll besetzt. Um die verlorene Zeit einzuholen, wurde sogar in der Nacht und an Sonntagen gearbeitet. Am 18. Mai traf die erste Lokomotive, die «Stadt Luzern» von Olten in Vitznau ein. Schon drei Tage später wurden die Probefahrten aufgenommen. Von dieser Fahrt ist eine schöne Legende überliefert. Der Zug, beladen mit 96 Eichenschwellen und 72 Personen, streifte bei seiner ersten Bergfahrt einen blühenden Kirschbaum, und ein wahrer Blütenregen ergoss sich über Riggensbach und seine Getreuen. Natürlich wurde dies als gutes Omen gewertet. Vorerst hatte man aber mit weiteren Schwierigkeiten zu kämpfen. Durch den deutsch-französischen Krieg verzögerten sich wichtige Materiallieferungen, und sogar bereits fertiggestelltes Rollmaterial wanderte nicht nach Vitznau sondern an die kriegerischen Fronten. Schliesslich war alles überwunden, die Strecke zwischen Vitznau und Rigi Staffelhöhe war vollendet, die Maschinen betriebsbereit, der fahrplanmässige Betrieb konnte aufgenommen werden. Am 21. Mai 1871 war die Einweihungsfahrt. Vier Bundesräte sassen im ersten Zug, und die Weltpresse feierte das Ereignis als Markstein in der Geschichte der Verkehrstechnik und des Fremdenverkehrs.

Bundesrat und Gartenhag

Zwei Dinge brachten die Gäste an diesem Eröffnungstag zum Staunen. Einmal weckte Riggensbachs Technik grosse Bewunderung. Zum anderen war es die Ansprache von Bundespräsident Carl Schenk, der den Kantönleigist zum Thema machte. «Das grösste und interessanteste Wunder der Bahn befindet sich am Ende derselben», holte Schenk in seiner Rede aus. «Wenn der Fremde hinauffährt bis zum Gätterli, wo die Bahn ganz plötzlich aufhört, und er sich dann nach dem Grunde dieses merkwürdigen Abbrechens erkundigt, so wird man ihm antworten: Hier ist eben die Grenze zwischen den souveränen Kantonen Schwyz und Luzern, welche der Bahn ein Bis-hierher-und-nicht-Weiter zuruft. Dieses Wunder wird von den Reisenden als das wunderbarste, aber schwerlich als das schönste erklärt werden.» Damit traf der ehemalige Pfarrer, Förderer der Gotthardbahn und Erbauer des Bundeshauses und des Landesmuseums, den Nagel auf den Kopf. Der Kanton Schwyz nämlich wollte vorerst von einer Bergbahn auf seinem Hoheitsgebiet nichts wissen. Als es dann aber ernst wurde, bildete sich in Arth ein Initiativkomitee zum Bau der Arth-Rigi-Bahn. Riggensbachs Unternehmen, die internationale Gesellschaft für Bergbahnen in Olten,

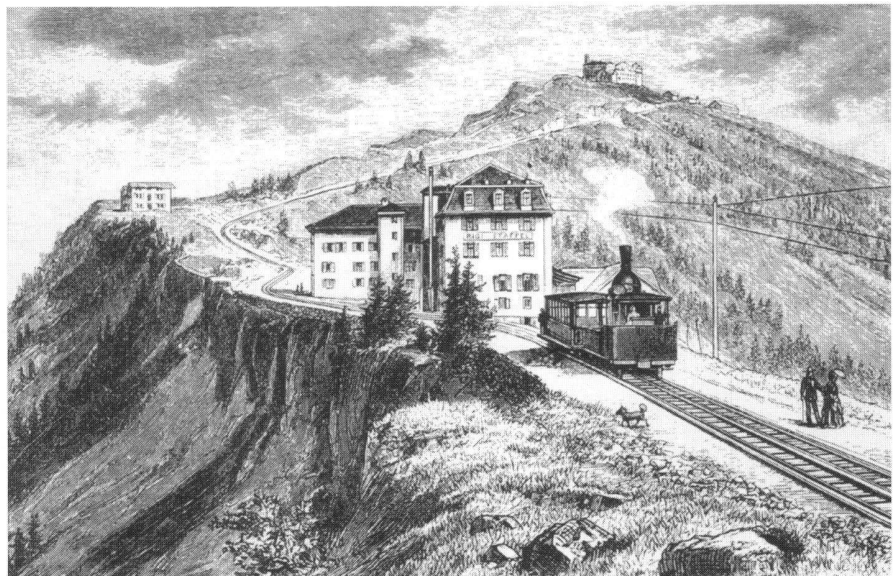


Abb. 2: Rigi Staffel und Rigi Kulm mit Zahnradbahn.

erhielt den Auftrag, auch von Arth am See noch Rigi Kulm eine Bahn zu erstellen. Begonnen wurde mit der Bergstrecke zwischen Staffelhöhe und Kulm. Sie sollte zu dem am besten rentierenden Abschnitt der 1875 auf der ganzen Länge eröffneten Konkurrentin werden, denn bis zur Fusion der beiden Bahnen im Jahr 1992 musste die Vitznau-Rigi-Bahn dem Arther Unternehmen für das Befahren der Schwyzer Strecke über Jahre hinweg einen Pachtzins bis zu 85% der auf diesem Abschnitt erzielten Bruttoeinnahmen abliefern.

Begeisterung für die neue Technik

Heute, wo Reisen in ferne Länder zur Alltätlichkeit geworden sind, wo Flugzeuge einst immense Entfernungen zusammenschrumpfen liessen, und wo andererseits selbst geringste Distanzen mit mechanischen Hilfsmitteln zurückgelegt werden, kann man sich kaum mehr einen Begriff davon machen, was die Rigiabahn im letzten Jahrhundert bedeutet hatte, und wie man auf sie reagierte. Die erste Bergbahn in Europa war schlechthin eine technische Sensation. Erinnern wir uns daran: Elektrische Energie war noch nicht verfügbar, einzige wesentliche Energiequelle war das Feuer, das auch die Dampflokomotiven oder Dampfschiffe in Fahrt brachte. Schiffe, Eisenbahnen und Pferdefuhrwerke waren die einzigen Verkehrsmittel. Der Phonograph war noch nicht erfunden, und die Photographie war gerade 22 Jahre alt und nur von Spezialisten zu handhaben. Einzige wesentliche Errungenschaft war der Telegraph. Gerade rechtzeitig vor der Eröffnung der Rigiabahn war in der Schweiz der Typendruck-Telegraph eingeführt worden, und der sorgte dafür, dass die Kunde der ersten Bergbahn Europas weltweit verbreitet wurde. Das Echo war enorm. In

grosser Zahl strömten vermögende Touristen noch Vitznau, um sich mit der neuen Bahn auf den Berg bringen zu lassen. Schnell zeigte sich, dass man das Verkehrsvolumen zu gering eingeschätzt hatte. Die ersten vier Lokomotiven genügten nicht, um die Nachfrage zu befriedigen. Eilends wurden neue Loks und Wagen in Auftrag gegeben, darunter die noch heute existierende und zum Jubiläum der Bahn wieder fahrbereit gemachte Lokomotive sieben, die 1871/73 als erste Maschine der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur gebaut worden ist. Auch Niklaus Riggensbach brauchte nicht grosse Überzeugungskraft, um die Bahngesellschaft zum Ausbau des Trassees zwischen Freibergen und Kaltbad auf Doppelspur zu überzeugen. Bereits 1874 war es auf der ganzen Länge betriebsbereit. Auch die Frequenzen entwickelten sich positiv. Bald schon war die erste magische Hürde von 100 000 Passagieren genommen. Es schienen nur noch aufwärts zu gehen, und im Sog des Erfolgs bildeten sich weitere waghalsige Unternehmungen. Die bemerkenswerteste davon ist die sieben Kilometer lange Rigi-Scheidegg-Bahn. 1874 wird sie eröffnet, 1931 wieder stillgelegt, ohne dass sie je zum Rentieren gekommen wäre. Anders die Vitznau-Rigi-Bahn. 1871 erhielten die Gesellschafter noch zehn Prozent Dividende, drei Jahre später waren es schon 20 Prozent. Auch wirtschaftlich schien das Unternehmen zu einem absoluten Erfolg zu werden.

Die Rigiabahn wurde zum Vorbild

Wer Erfolg hat, braucht sich in der Regel nicht darum zu bemühen, dass sein Unternehmen nachgeahmt wird. So auch bei der Rigiabahn. Interessiert verfolgte die ganze Schweiz, ja ganz Europa das Geschehen

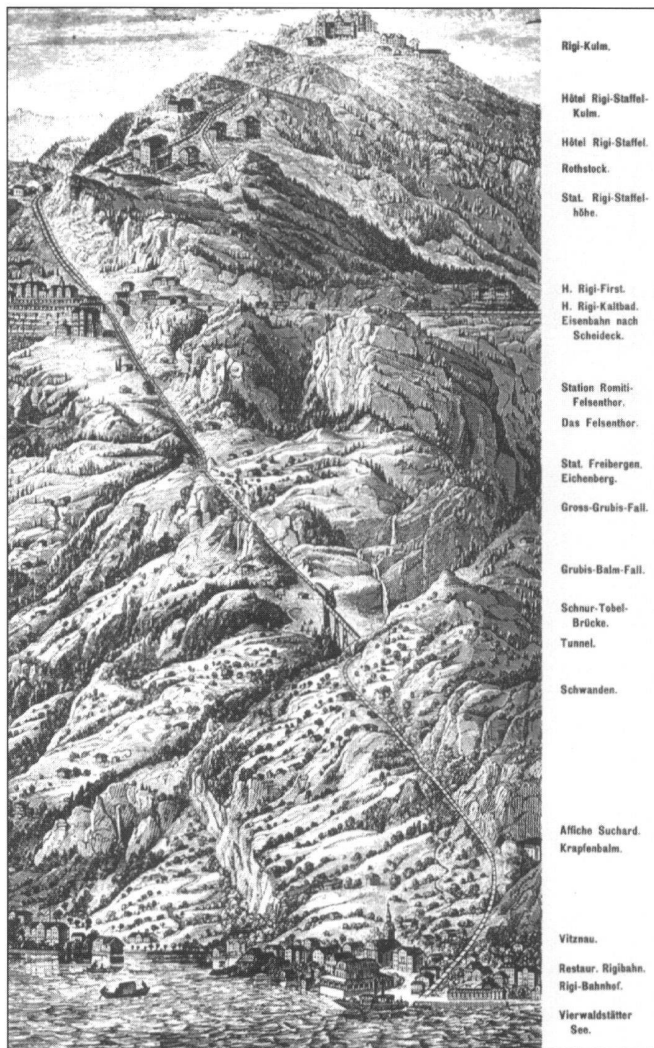


Abb. 3: Die Luzern-Rigi-Bahn von Vitznau nach Rigi Kulm.

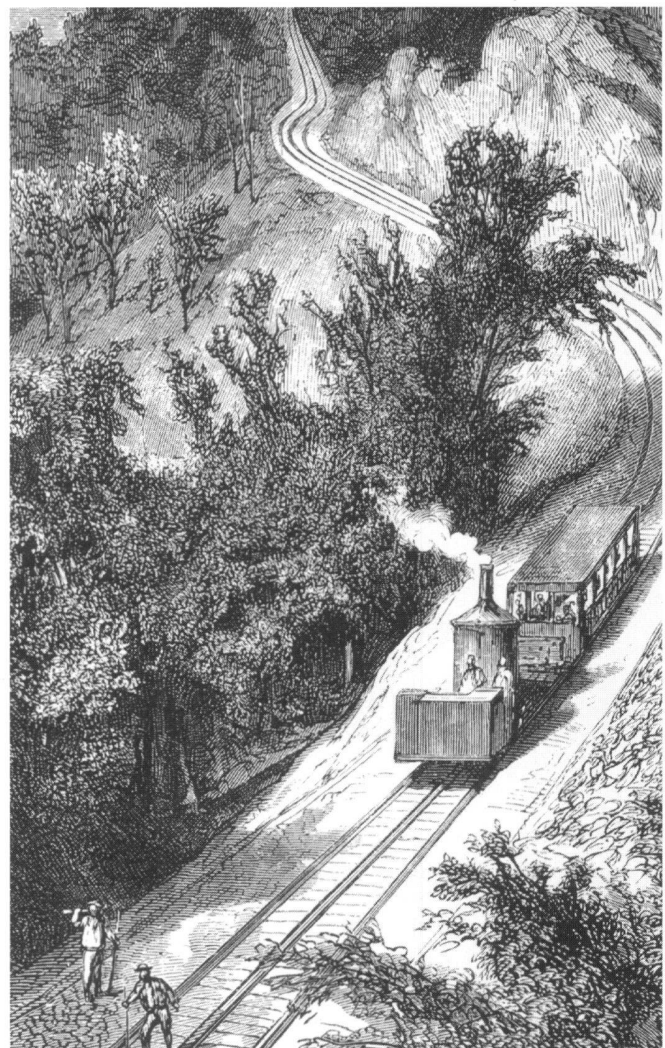


Abb. 4: Die grosse Steigung auf der Rigi-Eisenbahn.

an der Königin der Berge. Das Urteil war rasch gefällt: Bergbahnen sind rentabel und sie werten eine ganze Region auf. So wurde die Schweizer Gebirgslandschaft innert weniger Jahre in eine eigentliche Bergbahnlandschaft umgebaut. Viele Gipfel und Aussichtspunkte wurden nun mit Zahnrad- und später auch Seilbahnen erschlossen. Dabei wurde das Beispiel an der Rigi nicht kopiert, sondern lediglich imitiert. Aus Kostengründen verzichtete man bei weiteren Projekten auf die Normalspur mit einem Abstand der Schienen-Innenkanten von 1435 Millimeter. Stattdessen baute man kostengünstigere Schmalspurbahnen mit 1000 oder 800 Millimeter Spurweite. Auch blieb Riggensbach nicht der einzige, der sich ans Konstruieren von Zahnradsystemen machte. Vor allem Roman Abt, der die preisgünstig herzustellende Lamellenzahnstange erfand, konnte gewaltige Erfolge für sich buchen. Emil Strub, der wie Riggensbach seine Karriere bei der Schweizerischen Centralbahn begonnen hatte, dachte sich für die Jungfraubahn ebenfalls ein eigenes System aus. Eduard Locher schliesslich, der Erbauer der Pilatusbahn, konstruierte

ein System für den seitlichen Eingriff der Zahnräder. Wir wollen die Leistungen dieser Pioniere nicht schmälern, aber der eigentliche Pionier der Zahnradbahn war Niklaus Riggensbach, und sein vorbildhaftes Werk war die Rigi-Bahn. Wäre sie nicht gebaut worden, wer weiss, wie sich die Bergbahnlandschaft Schweiz entwickelt hätte. Wir wollen hier keine Hypothesen aufstellen. Aber wir dürfen behaupten, dass die Idee der Zahnradbahn auf die Rigi dem Schweizer Tourismus die gleichen Impulse gegeben hat, wie der Bau der ersten Luxushotels. Die Bergbahn hat das Erklimmen der Berge allen möglich gemacht. Dies soll hier anerkannt und gebührend gewürdigt werden.

Das Unternehmen etabliert sich

Betrachten wir die ersten 40 Jahre der Vitznau-Rigi-Bahn, stellen wir eine fast erstaunliche Gleichmässigkeit fest. Die Frequenzen weisen eine sanft ansteigende Tendenz auf, und die jährlichen Schwankungen sind mehr wetter- als konjunkturbedingt. Sanft verlief auch der Aus-

bau. Das Rollmaterial wurde den steigenden Bedürfnissen angepasst, und die alten Lokomotiven mit ihrem typischen stehenden Kessel wurden auf liegenden Kessel umgebaut. 1906/07 fuhren die Züge erstmals auch im Winter. Einen drastischen Einbruch brachte der erste Weltkrieg. Die Gäste blieben aus, der Bahnbetrieb wurde auf das Nötigste reduziert, und erstmals schrieb das Unternehmen Verluste. Erst Mitte der zwanziger Jahre konnten die alten Frequenzen wieder erreicht werden. Nun kam auch das Thema der Elektrifizierung aufs Tapet. Bereits zum Ende des 19. Jahrhunderts wurde diskutiert, ob man sich nicht die neue weisse Kohle dienstbar machen wolle, und die grosse Konkurrentin auf der Nordseite, die Arth-Rigi-Bahn, hatte schon 1907 den Fahrdrat gespannt. Nun war auch die Vitznau-Rigi-Bahn an der Reihe. Unterstützt von den in den Krisenzeiten lancierten Investitionsbeihilfen des Bundes wurde der erste grössere Umbau seit dem Bau in Angriff genommen, und am 3. Oktober 1937 fuhr der erste elektrische Zug der Vitznau-Rigi-Bahn dem Kulm entgegen. Den Strom dazu lieferte das Elektrizitätswerk

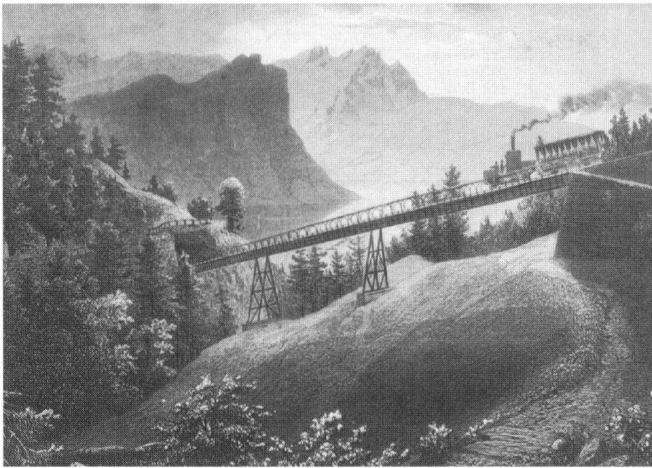


Abb. 5: Erste Schnurtobelbrücke mit Personenzug 1871.

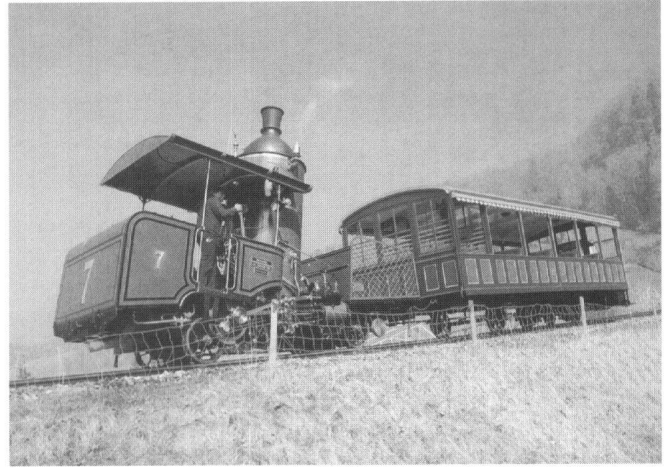


Abb. 6: Lok 7 mit Nostalgiewagen B2 im Jubiläumsjahr 1996.

Schwyz, die drei ersten Triebwagen stammten von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur, die elektrische Ausrüstung baute Brown, Boveri & Cie. in Baden. Zusammen mit der 1938 beschafften elektrischen Lokomotive genügten die neuen Fahrzeuge den Anforderungen, und bei grosser Nachfrage konnten immer noch die Dampflokomotiven angeheizt werden. Erst nach dem zweiten Weltkrieg, der das Unternehmen erneut rote Zahlen schreiben liess, wurde der Bestand an Triebfahrzeugen aufgestockt. 1953 wurde einer der drei ersten elektrischen Triebwagen nachbeschafft, und 1965 kam der Triebwagen Nr. 5 dazu, der mit einer Leistung von 1100 PS nicht nur ein eigentlicher Kraftprotz ist, sondern dank seines formschönen Äusseren auch zu einem Werbeträger für die Bahn wurde. Heute stellt sein Erscheinen auf der Strecke fast eine Seltenheit dar, die neuen, 1986 beschafften Pendelzugkompositionen haben ihm eindeutig die Show gestohlen. Doch auch dann, wenn der Triebwagen 5 die meiste Zeit im Depot in Vitznau bleibt, stellt er eine Meisterleistung im Bau von schweizerischen Triebfahrzeugen dar, gebaut zu einer Zeit, wo die Schweizerische Fahrzeugindustrie ihren absoluten Höhepunkt erreicht hatte. Eine Pionierleistung mehr, die sich die Vitznau-Rigi-Bahn auf ihre Fahnen schreiben kann.

Vom Zahnrad aufs Seil

Mitte der sechziger Jahre gab es erneut Bewegung an der Rigi. Die Gemeinde Weggis wünschte einen direkten Anschluss an das auf ihrem Gebiet liegende Kaltbad. Ein Initiativkomitee wurde gegründet, Pläne geschmiedet. Man war dem Vorhaben von verschiedener Seite her nicht wohlgesinnt. Vor allem die Vitznau-Rigi-Bahn befürchtete Konkurrenz, und es erwies sich für die Initianten als mühsam, die Konzession zu erhalten. Erst am 24. September 1964 lag sie auf dem Tisch. Kurz zuvor konnte man sich auch

mit der Zahnradbahn arrangieren, und zum 31. August 1964 übertrug das Initiativkomitee alle Rechte und Pflichten für den Bau und Betrieb einer Luftseilbahn Weggis-Rigi Kaltbad der Rigiabahn-Gesellschaft in Vitznau. Am 15. Juli 1968 war Einweihung, und von Anfang an konnten gute Frequenzen verzeichnet werden. Die Zahl der jährlichen Fahrgäste pendelte sich zwischen 200 000 und 300 000 ein, und der Ertrag, den die Luftseilbahn regelmässig dem Gesamtunternehmen beisteuert, kann sich sehen lassen. Mit Genugtuung liess sich bald feststellen, dass die neue, schwebende Schwester der alten Zahnradbahn nicht Konkurrentin wurde, sondern den Tourismus auf der Rigi wesentlich zu beleben vermochte. Überhaupt wurden die sechziger Jahre sehr erfolgreich. Bereits zu Beginn des Jahrzehnts konnte die Zahnradbahn die Grenze von einer halben Million Passagiere erstmals übersteigen, und 1968 ging ein alter Wunsch in Erfüllung: Der Bahnübergang über die Hauptstrasse in Vitznau wich einer Unterführung, und gleichzeitig konnte auch das neue Stationsgebäude in Betrieb genommen werden. Gute Voraussetzungen für das 100-Jahr-Jubiläum, das 1971 gefeiert werden konnte. Erstmals kehrte dabei die nun wieder fahrende Lok 7 nach Vitznau zurück, wo sie vor dem neuen Bahnhof zur Schau gestellt wurde.

Aktuell auch im zweiten Jahrhundert

Auch nach ihrem Eintritt ins zweite Jahrhundert bewies die Rigiabahn, dass sie ein aktuelles Unternehmen ist, das auf die aktuellen Erfordernisse der Zeit zu reagieren vermag. Schon 1974 wurden die Stationsanlagen auf der Staffelhöhe und auf Rigi Kulm neu gebaut. Auch das Rollmaterial erhielt Zuwachs. Unter anderem nahm man 1974 die erste Bahnschneeschleuder in Betrieb, und 1986 kamen zwei neue Pendelzugkompositionen zum

bestehenden Fahrzeugpark. Saniert wurden auch die Gleisanlagen. Während die Züge heute auf neuen Schienen rollen, stammt allerdings der grösste Teil der Zahnstangen noch aus der Gründungszeit. Ein Beweis für die hohe Qualität des Materials, das vor 125 Jahren verwendet worden ist. Dies manifestiert sich auch in der Betriebssicherheit. Nennenswerte Unfälle mit Personenschäden sind in der Bahngeschichte nicht nachzuweisen. Aufsehen erregte am 6. Oktober 1990 allerdings ein Personenwagen, der sich auf Rigi Kulm selbständig machte und Richtung Staffel rollte. Kurz vor der Station entgleiste er und wurde schwer beschädigt, ohne dass aber Menschen zu Schaden gekommen wären. Mehr zu leiden hatte die Bahn zuweilen unter den gefürchteten Rigi-Gewittern. 1992 schlugen sie am 24. Juli und am 21. August gleich zweimal zu und richteten grosse Sachschäden an. Die umfangreichste Erneuerung der Gegenwart betrifft die Depotanlagen in Vitznau. Schon lange genügten die alten Holzgebäude aus der Gründungszeit den Anforderungen nicht mehr, und nun schritt man zur Tat. 1991 konnte die moderne Anlage eingeweiht werden, und im gleichen Jahr wurden auch die Stationsgebäude in Romiti und Freibergen durch schicke, neue Holzbauten ersetzt.

Zwei Bahnen reichen sich die Hand

Das Hauptereignis der Neuzeit aber bildete zweifellos die Fusion der Rigiabahn-Gesellschaft Vitznau mit der Arth-Rigi-Bahn-Gesellschaft Arth. Über Jahre war man eigene Wege gegangen, und das einzige verbindende Element bildete die Schiebebühne vor der Remise auf Rigi Kulm. Nun wollte man den weiteren Weg zusammen gehen. Schon bei der Beschaffung der neuen Triebzüge wurden gemeinsame Interessen wirksam, indem beide Gesellschaften identische Fahrzeuge neu in Betrieb nahmen. Dies sollte den Fahr-

Partie rédactionnelle

zeugtausch bei den Zahnradbahnen erleichtern. 1990 entstand auf Rigi Staffel eine neue Gleisverbindung zwischen den beiden Bahnanlagen. 1992 erfolgte dann der grosse Schritt. Am 26. und 27. Mai beschlossen die Generalversammlungen beider Gesellschaften, rückwirkend auf den 1. Januar 1992 zur Rigi-Bahnen AG zu fusionieren. Diese neue Gesellschaft hat ihren Sitz in Goldau, die operative Führung aber ist in Vitznau. Noch im gleichen Jahr gingen auch die Anlagen der Skilifte Rigi AG in den Besitz der neuen Gesellschaft über. Mit diesen entscheidenden Massnahmen war das Ziel verbunden, die Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit der Rigi-Bahnen zu stärken und gleichzeitig das Angebot für die grosse und treue Kundschaft, die zu 78 Prozent aus der Schweiz stammt, zu verbessern. Mit der Stärkung des Unternehmens sollten auch die Arbeitsplätze langfristig gesichert werden.

Einer gemeinsamen Zukunft entgegen

Seit der erste Dampfzug an den Hängen der Rigi die Welt ins Staunen versetzte, sind 125 Jahre vergangen. Inzwischen haben sich die Wünsche und Erwartungen, welche die Gäste an einen Aufenthalt auf der Rigi stellen, stark gewandelt. Die Bahn jedoch ist immer noch so, wie sie einst von Niklaus Riggenbach konzipiert

und gebaut worden ist. Erneuert und modernisiert zwar, aber ihre Aufgabe als Transportmittel für Personen und Güter hat sich nicht verändert. Gewandelt hat sich das Umfeld, in dem die Bahn ihre Aufgabe erfüllt, und hier hat sie sich stets vortrefflich angepasst. War einst die Zahnradbahn die eigentliche Attraktion, ist es heute das Umfeld, das einer bezüglich ihrer Interessen immer schneller rotierenden Gesellschaft genügen muss. Dies hat die Rigi-Bahnen AG erkannt, und sie unternimmt grosse Anstrengungen, die Rigi als Erlebnislandschaft auszubauen und zu aktualisieren. Etlliches wurde in dieser Hinsicht bereits geleistet, viel ist noch zu tun. Bestehende Einrichtungen wie Hallenbad, Tennisplatz oder Minigolfanlage bedürfen einer Erneuerung, Erlebnisangebote werden evaluiert, Trendsportarten angeboten. Viel muss auch in die Bahnanlagen selbst investiert werden, und diesbezüglich stehen gewichtige Entscheide bevor. Es geht darum, die Arth-Rigi-Bahn zu erhalten – was sehr viel kostet – oder sie durch eine Gondelbahn zu ersetzen. Die 125jährige Vitznau-Rigi-Bahn sieht sich mit diesem Problem nicht konfrontiert. Ihre Anlagen sind in einem ausgezeichneten Zustand, die Erfolgsrechnung schliesst knapp positiv ab und so möchte niemand auf sie verzichten. Im Laufe ihrer Geschichte hat sie bewiesen, dass sie gebraucht und geschätzt wird. Darum stellt auch niemand ihre Zukunft in Frage. Sie wird weitere Generationen erfreuen, als bequemes

Jubiläumsfahrten

Bis 20. Oktober 1996:
täglich Fahrten mit historischer
Lok 7 Rigi Staffel – Rigi Kulm.

7. September 1996:
Jubiläumsfahrt Lok 16/17

14. September 1996:
Jubiläumsfahrt Wagen 6/35

21. September 1996:
Jubiläumsfahrt Lok 16/17

28. September 1996:
Jubiläumsfahrt Wagen 6/35

Auskünfte:
Rigi-Bahnen, Tel. 041 / 399 87 66

Transportmittel in einer herrlichen Landschaft und als Symbol schweizerischen Pioniergeistes, der vor 125 Jahren den Bahnen das Klettern lernte.

Adresse des Verfassers:

Werner Willi
Direktor Rigi-Bahnen
CH-6354 Vitznau

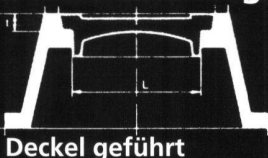
Mehr Sicherheit
im Strassenverkehr
mit

**Chrétien-
Polygon-
kappen**

Bisher:



Verbesserte Ausführung:



seit **1883**

Chrétien & Co.
Eisen- und Metallguss
4410 Liestal

Tel. 061/921 56 56
Fax 061/922 07 56