

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 109 (1991)
Heft: 20

Artikel: Die Vitznau-Rigi-Bahn - eine Bahn für heute und morgen mit Tradition
Autor: Willi, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-85937>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Vitznau-Rigi-Bahn - eine Bahn für heute und morgen mit Tradition

«Ich will alles Volk auf die Berge führen, damit sie alle die Herrlichkeit unseres erhabenen Landes geniessen können.» Mit diesem Ziel vor Augen erbaute Ing. Niklaus Riggenbach in den Jahren 1869 bis 1871 die Vitznau-Rigi-Bahn, die erste Bergbahn in Europa. Wenn es damals um die Verwirklichung einer Erfindung ging und um die Erschliessung der Bergwelt für den Tourismus, so stehen heute Überlegungen der Volkswirtschaft und der Gesundheit im Vordergrund.

Es gilt, eine umweltfreundliche und vom Wetter unabhängige Verbindung zur Bevölkerung im Rigigebiet herzu-

VON WERNER WILLI,
VITZNAU

stellen, dieser Bevölkerung den nötigen Verdienst zu verschaffen und gleichzeitig den Bewohnern des industrialisierten Mittellandes den Weg zu einem der wenigen autofreien Erholungs- und Ferienggebiete offenzuhalten. Ruhe, gesunde Luft und kilometerweite Wanderwege, das ist die Rigi - der so kostbare Gesundbrunnen in der Zentralschweiz.

Niklaus Riggenbach hat den Zügen das Klettern beigebracht - seine Nachfahren verhalfen dieser Idee zum Erfolg. Im Laufe der letzten 120 Jahre wechselte die Vitznau-Rigi-Bahn vom ausschliesslichen Sommer- auf den Jahresbetrieb, die damaligen Dampfloks mit stehendem Kessel machten elektrischen Kompositionen Platz und die Zugsgeschwindigkeit erhöhte sich von 5 auf 25 km/h. Ein breit gefächertes Angebot von Ausflügen in modernen elektrischen Pendelzügen bis zu Nostalgiefahrten im Dampfzug und Salonwagen machen es dem Kunden leicht, wiederholt die Rigi als Ausflugsziel zu wählen. Dabei steht ihm auf dem Berg eine vielfältige Infrastruktur zur Verfügung, mit 14 Hotels und Restaurants, 100 km Wanderwegen, verschiedenen Skipisten, einer Panorama-Langlaufloipe und vielem mehr. Die Vitznau-Rigi-Bahn ist aber auch eine Güterbahn. Jährlich werden zwischen 5000 und 8000 Tonnen Güter verschoben, vom Brot bis zum Trax, vom Wein bis zum Heizöl, selbst die Milch und das Heu werden mit der Zahnradbahn befördert.

Diese Entwicklung zu einer modernen und leistungsfähigen Berg- und Erschliessungsbahn, besonders die Inbetriebnahme der neuen, zweiteiligen Pendelzüge im Jahre 1986, verlangten nach einer Erneuerung der baufälligen und brandgefährdeten Depot- und Werkstattanlagen in Vitznau sowie nach der Bereitstellung von entsprechenden Unterhaltsgruben und Entsor-

Vitznau-Rigi-Bahn

Die Vitznau-Rigi-Bahn gehört zu den bekanntesten Zahnradbahnen der Schweiz. Zu ihrem 120. Geburtstag wird am kommenden 21. Mai ein epochaler Depotneubau seiner Bestimmung übergeben, der besonders interessiert, weil er nicht nur Bahnanlage ist, sondern auch neues Wahrzeichen von Vitznau.

Aus diesem Grunde widmet der SI+A auf den folgenden Seiten Rigi-Bahn-Geburtstag und Neubau eine Anzahl von Beiträgen. Im Mittelpunkt steht dabei die Darstellung des Depotneubaus samt Gleisanlagen und Umgebung aus architektonischer, ingenieurmässiger und künstlerischer Hinsicht.

gungsanlagen. Ein Betriebsgebäude von 40 000 m³ im Umfeld eines Schuttkegels und direkt am Vierwaldstättersee zu erstellen stellte sowohl an den Architekten wie auch an den Ingenieur grosse Anforderungen. Als Bauherr waren wir zudem bestrebt, die Bedürfnisse eines rationalen Bahnbetriebes mit den Vorstellungen eines natur- und heimatverbundenen Tourismusunternehmens



in Einklang zu bringen und diese im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten zu verwirklichen. Erschwerend wirkte dabei, dass der Neubau in vier getrennten Etappen und ohne Einstellung des Bahnbetriebes erstellt werden musste. Dieser grossen Aufgabe stellten sich Architekt Markus Boyer und Ingenieur Marcel Desserich aus Luzern. Nach intensiven Vorverhandlungen mit den kommunalen und kantonalen Behörden, mit Vertretern der verschiedenen Umweltschutzverbände sowie mit dem Bundesamt für Verkehr erfolgte am 27. August 1987 der Spatenstich, und bereits am 23. Juni 1988 fuhren die neuen Pendelzüge in die neuerstellte Wagenhalle (Etappe A) ein. Für alle Beteiligten war es ein Erlebnis besonderer Art. Nach jahrelangen Planungs-, Verhandlungs- und Bauarbeiten konnte der erste Erfolg verbucht werden. Dieses beglückende Gefühl wiederholte sich beim Einzug in die Werkstätten (Etappe B) im Winter 1989/90 und beim Bezug der Büros und Lagerräume (Etappe C) im Herbst 1990.

Die Verwirklichung eines 17-Millionen-Baus, wenn gleichzeitig Pendelzüge angeschafft, die Gleisanlage und Haltestellen umgebaut und zusätzlicher Wohnraum für die Angestellten geschaffen werden müssen, verlangt unternehmerisches Denken und mutige Entscheide des Verwaltungsrates. Und wenn zudem während der Bauzeit noch die Kapitalzinsen um 60% steigen, dann muss sich auch die Geschäftsleitung einiges einfallen lassen, um nicht vom Erfolgskurs abzukommen.

In dieser gespannten Situation standen uns verständnisvolle Helfer zur Seite.

Nicht erst heute, sondern von allem Anfang an durften wir auf die Unterstützung der Öffentlichen Hand zählen. So haben uns – aufgrund des Bundesgesetzes über die Investitionshilfe für das Berggebiet und auf Empfehlung des Regionalentwicklungsverbands Innerschwyz – der Kanton Luzern und der Bund mit einem zinslosen und wieder rückzahlbaren Darlehen von je Fr. 3 125 000.– unterstützt, und dies aufgrund unserer Bemühungen zur Erschliessung des Rigigebietes. An dieser Stelle danken wir den zuständigen Behörden und ihren Sachbearbeitern für das bekundete Verständnis recht herzlich.

Am 21. Mai 1991 nun, am 120. Geburtstag der Vitznau-Rigi-Bahn, dürfen wir das neue Depotgebäude und die dazugehörigen Anlagen in Betrieb nehmen – ein grosser Freudentag für die Aktionäre, die Mitarbeiter unserer Gesellschaft und für die Bauleute. Vor uns steht ein in jeder Beziehung hervorragender Bau, der sich bestens ins Dorfbild einpasst, der den Mitarbeitern einen qualitativ hochstehenden Arbeitsplatz bietet und der auch über die nötigen Einrichtungen für eine zeitgemässe Entsorgung verfügt. In diese betrieblich notwendigen Anlagen gliedert sich ein Kunstwerk von Paul L. Meier ein, das auf die Verbindung zwischen der Rigi- und dem Dorf, zwischen den Eisenbahnen und der Bevölkerung hinweist. Gemeinsam mit dem übrigen Vitznau wollen wir uns für einen blühenden Tourismus, für Arbeitsplätze und Verdienste einsetzen.

Zum Schluss dieser Ausführungen danken wir allen an der Verwirklichung

unseres Vorhabens beteiligten Personen, den Behörden und Planern, den Handwerkern und Rigi- und Angestellten, den Banken und juristischen Beratern. Ganz besonders aber danken wir den Kollegen der engeren und weiteren Baukommission, die uns mit ihrem ganzen Können und Wissen während der Planungs- und Bauphase begleitet haben. Wir alle dürfen auf das Erreichte stolz sein.

Mit der Inbetriebnahme des neuen Depots haben wir nun die baulichen Voraussetzungen für die Platzierung und den Unterhalt des künftigen Rollmaterials geschaffen. Wir stehen vor der grossen Aufgabe, innerhalb der nächsten 10 bis 12 Jahre die fünf noch vorhandenen elektrischen Triebfahrzeuge aus den Jahren 1937/38 durch neue, umweltfreundliche Kompositionen zu ersetzen. Vielfachsteuerung, Rekuperation des Bremsstromes und Reduktion des Stromverbrauchs sind bereits programmierte Ziele, die es um die Jahrtausendwende zu verwirklichen gilt. Die Zukunft wird zeigen, ob wir diese neue Investition im Alleingang oder zusammen mit der Arth-Rigi-Bahn durchführen können. Die immer intensiver werdende Zusammenarbeit der letzten Jahre zwischen den beiden Bahnunternehmen lassen uns hoffen, dass Synergien einer Betriebsgemeinschaft oder Fusion in unsere Überlegungen miteinbezogen werden können.

Adresse des Verfassers: *Werner Willi*, Rigi- und Bahn-Direktor, 6354 Vitznau.

Rigi – berühmter Berg, berühmte Bahn

Bekannt ist die Rigi, der hoch über dem Vierwaldstättersee aufragende Bergzug, bereits seit dem frühen 16. Jahrhundert durch die heilkräftigen Wasser im Kalten Bad. Zuerst vornehmlich das Ziel von Pilgerscharen, entwickelte sich hier langsam ein Touristenzentrum mit Hotels und Wirtshäusern. Dies brachte Niklaus Riggerbach, einen elsässischen Ingenieur, auf die Idee, den Berg mit einer Bahn zu erschliessen, ein ungeheuer kühner Plan für die damalige Zeit. 1869 begann man mit dem Bau der ersten Bergbahn Europas. Dies brachte der ganzen Region einen ungeahnten Aufschwung.

Eine Urkunde aus dem Jahr 1384 berichtet «von Bergen, Gemeinwerken und Gütern an Riginen ob der Egg gelegen». Mit den «Riginen» sind die stufenweise zutagetretenden Nagelfluhbänder gemeint, die dem Berg aus der

Sicht von Südwesten bis Nordwesten sein typisches Aussehen verleihen und ihm so den Namen «Rigi» gegeben haben. Diese Namensherkunft erwähnt auch der berühmte Luzerner Ratschreiber *Renward Cysat*, der jedoch

auch die Bezeichnung «Regina montium» kennt, denn «Ist dieser Berg ein lustiger, schöner und zahmer Berg, obgleich er vom See her etwas rau und wild anzusehen ist. Deshalb ist der Berg von den Alten und den Historikern «Regina montium», das ist eine «Königin der Berge» genannt worden.»

VON ANTON RÄBER,
UNTERKULM

Bekannt wurde die Rigi durch das Kalte Bad mit seinem heilbringenden Brunnen, den Cysat am 1. August 1601 besucht hat und dessen Heilpraktiken er ausführlich beschreibt. Nach Angabe des dortigen Einsiedlers kamen bis zu 150 Personen an einem Tage, um sich in dem 4° kalten Wasser zu baden und