

Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst
Band: 11 (1921)
Heft: 21

Artikel: Zum fünfzigjährigen Jubiläum der Bitznau-Rigi-Bahn
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-640551>

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

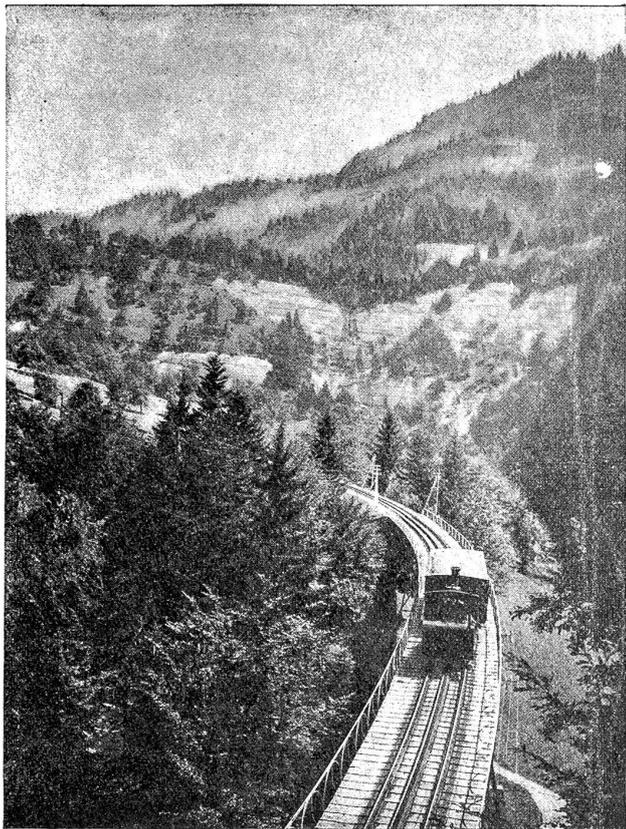
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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: 15.03.2025

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



Zum fünfzigjährigen Jubiläum der Vignau-Rigibahn: Schnurtobelbrücke.

Gaushalte, seit er schnaufen konnte. Er legte seinen breiten Kopf dem Roten aufs Knie und sah unverwandt zu ihm auf. Sein Meister kraute ihm hinter den Ohren und streichelte ihm den borstigen Rücken mit seiner ruhigen Hand. Agathe und der Rote hielten sich offensichtlich über das Tier, denn sie sahen sich bald in die Augen, bald betrachteten sie aufmerksam und, wie es schien, mit Teilnahme das eckige Schinderaas.

(Fortsetzung folgt.)

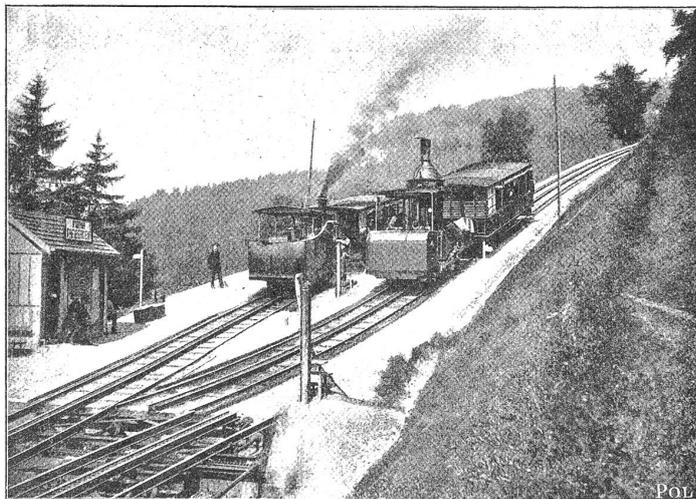
Zum fünfzigjährigen Jubiläum der Vignau-Rigi-Bahn.

Die älteste Bergbahn nicht nur der Schweiz, sondern auch von Europa, ist die Vignau-Rigi-Bahn. Sie wurde in diesen Tagen 50 Jahre alt. Vor fünf Dezennien, am 21. Mai 1871, wurde sie feierlich eingeweiht und dem Betriebe übergeben. Gar viele Bergbahnen sind seither erbaut worden. Mühelos und rasch bringen sie den Reisenden auf unsere herrlichen Aussichtspunkte. Wir denken nicht mehr daran, daß die Zahnradbahn noch gar kein hohes Alter hat, daß unsere Väter die Erbauung einer Bergbahn als höchsten Triumph der Technik feierten. Es dürfte deshalb wohl am Platze sein, anlässlich des fünfzigjährigen Jubiläums der Vignau-Rigi-Bahn kurz auf die Geschichte der Bergbahnen im allgemeinen und der Jubilarin im besondern zu kommen.

Der Erfinder der Zahnradbahn ist Nikolaus Riggerbach. Im kleinen elsässischen Städtchen Gebweiler hatte sein Vater eine Rübenzuckerfabrik und hier wurde unser Mann am 21. Mai 1817 geboren. Als Nikolaus zehn

Jahre alt war, starb sein Vater und die Mutter siedelte nach Basel über in ihre Heimatstadt, wo sie ein Spezereigeschäft betrieb, um ihre acht Kinder schlecht und recht durchzubringen. Ursprünglich zum Kaufmann bestimmt, machte Nikolaus Riggerbach in einer Bandfabrik eine Lehrzeit durch. Lieber als im Bureau hielt er sich aber im Maschinenaal auf, und immer deutlicher mußten seine Vorgesetzten die außerordentliche Befähigung zum Mechaniker erkennen. 1836 wanderte Riggerbach nach Frankreich, hielt sich zuerst in Lyon, dann in Paris auf, wo er die Ingenieurschule besuchte. 1839 hatte er die Freude, der Eröffnung der ersten französischen Eisenbahn zwischen St. Germain und Paris beiwohnen zu können. Das war für sein Leben entscheidend. Er entschloß sich, sich dem Eisenbahnfach zu widmen, trat 1840 in die berühmte Kessler'sche Maschinenfabrik in Karlsruhe, wo er sich fast ausschließlich mit dem Bau von Lokomotiven beschäftigte. Ihm fiel auch die Ehre zu, die erste Lokomotive (per Wagen!) in die Schweiz zu bringen und die Probefahrt auf der ersten Schweizerischen Eisenbahnstrecke zwischen Zürich und Baden zu leiten. 1852 wurde Riggerbach technischer Leiter der Kessler'schen Fabrik in Karlsruhe, ein Jahr später berief ihn die Schweizerische Zentralbahngesellschaft in ihren Dienst und ernannte ihn 1856 zum Maschinenmeister der Werkstätte in Olten. Er half die Hauensteinlinie bauen, und zum ersten Male führten ihn hier Beobachtungen auf der steilen Strecke zwischen Olten und dem Tunnelingang auf den Gedanken, Gebirgsbahnen mit einer Zahnradschiene zu bauen.

Von 1860 hinweg beschäftigte sich Meister Nikolaus Riggerbach mit Vorliebe mit Bergbahnprojekten, erwarb im Jahre 1863 auch ein französisches Patent für reinen und gemischten Zahnradbetrieb. Aber Riggerbachs Pläne fanden selbst in technischen Kreisen frostige Ablehnung. Ein Prophet gilt eben nirgends weniger als in seinem Vaterlande. Das änderte sich 1867, als der schweizerische General konsul in Washington, Johann Hitz, nach Olten kam, um die Werkstätten der Zentralbahn zu besichtigen. Wie allen Besuchern zeigte Riggerbach auch ihm seine Bergbahnmodelle und Hitz rief begeistert aus: „Well, Mr. Riggerbach, Sie bauen eine Eisenbahn auf die Rigi!“ Als kurze Zeit nachher aus Amerika die Kunde kam, der Ingenieur Silvester Marsh habe mit dem Bau einer Zahnradbahn auf den Mount Washington bei New Hampshire begonnen, schwanden Riggerbach die letzten Bedenken, und sein Plan stand fest: Der Rigi mußte bezwungen sein! „Ich will alles Volk auf die Berge führen, damit sie alle die Herrlichkeit unseres erhabenen Landes genießen können,“ rief er begeistert aus. Vorläufig sah er sich nach finanzkräftigen Personen um und fand in den Herren Oberst Näff in

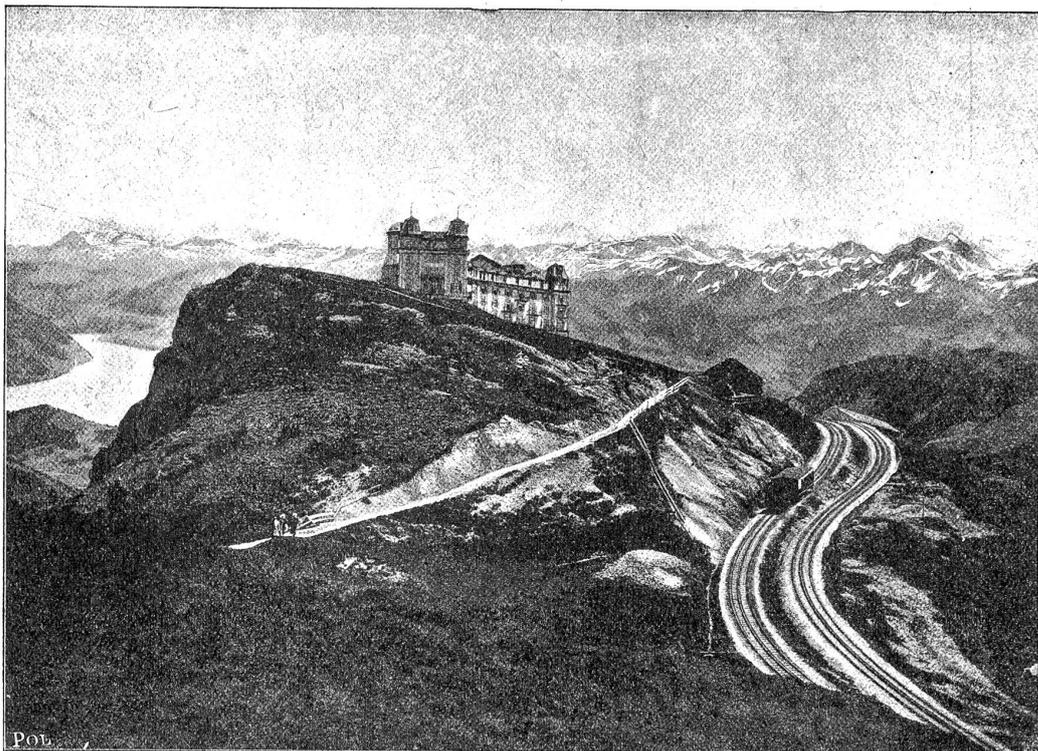


Zum fünfzigjährigen Jubiläum der Vignau-Rigibahn: Kreuzung zweier Züge.

St. Gallen und Bauingenieur Olivier Zschokke in Aarau treue Mitarbeiter.

Nachdem die nötigen Vermessungen und Vorarbeiten erledigt waren, konnten im Jahre 1869 die Zeitungen melden, daß die drei Männer an die Luzerner Regierung ein Konzessionsgesuch für eine Bergeisenbahn auf den Rigi gestellt hätten. Die Bewilligung wurde erteilt. In ganz Europa nahm man diese Mitteilung mit dem größten Interesse auf. Erst war man etwas skeptisch. Wenigstens meldete die „Illustrierte Zeitung“ in Leipzig vom 18. Juni 1870, man habe die Nachricht vom Bau einer Rigi-eisenbahn als „Humbug“, als „Zeitungsente“, als „Bär aus dem Lande dahinten“ aufgenommen. Als aber die drei Konzessionsteller das nötige Aktienkapital zur Hälfte aus ihren eigenen Mitteln zeichneten, wurde das Vertrauen größer, und innert wenigen Tagen war der Rest weit überzeichnet. Ohne Schwierigkeiten ging es aber auch jetzt noch nicht. Die Gemeinde Weggis weigerte sich, das nötige, in ihrem Bezirk gelegene Terrain abzutreten und „sogar die Naturfremdenliebe wurde aufgestachelt, da ja die Natur Schönheiten des Königs der Berge durch die Eisenbahnen des modernen Schienenweges gleichsam profaniert würden.“

Noch im Jahre 1869 aber wurde mit den Bauarbeiten begonnen. Große Mühe verursachte namentlich der romantische Schnurtobel. Er wurde auf kühner Eisenbrücke überwunden. Verzögernd wirkte der Materialtransport, da man damals die heutigen Hilfsmittel noch nicht kannte. Immerhin war im Frühjahr 1870 ein Bahnstück bereits fertig, so daß man eine Probefahrt unternehmen konnte und zwar am 21. Mai 1870. Ueberall war man auf das Resultat derselben gespannt. Der „Bund“ meldete: „Am 21. Mai 1870 hat auf dem vollendeten Stück der Rigibahn die erste Probefahrt stattgefunden. Dieselbe hat auf alle Teilnehmer den Eindruck gemacht, daß die technischen Schwierigkeiten als gelöst zu betrachten sind. Die Lokomotive lief auf einer Strecke von 1200 Fuß mit einer Steigung von 25 Prozent in drei Minuten ohne Schwierigkeiten mit vollendeter Präzision. Der ersten Fahrt aufwärts waren zwei mit Schwellen beladene Güterwagen vorgestellt, und auf diesen befanden sich 40 Personen. Nachher führte die Lokomotive 72 Arbeiter und an 30 Schwellen mit der gleichen Leichtigkeit aufwärts. Weithin tönende Böllerschüsse und das Hurra von hundert Arbeitern begrüßten Herrn Riggenbach bei seiner ersten Bergfahrt.“ In der „Neuen Zürcher Zeitung“ war zu lesen: „Die Lokomotive zog zwei Wagen mit über 70 Arbeitern aufwärts. Dabei fiel am meisten auf, wie der Zug auf jähem Abhänge plötzlich zum Stehen gebracht werden konnte, worin für den künftigen sichern Betrieb, wie begreiflich, eine Hauptgarantie ist... Allgemein war man der Ansicht, Herr Riggenbach habe das Problem meisterhaft gelöst, und daß der Rigi von nun an sicher und bequem mit der Lokomotive befahren werden könne.“



Zum fünfzigjährigen Jubiläum der Visnau-Rigibahn: Panorama von Rigi-Kulm aus.

Genau ein Jahr später, am 21. Mai 1871, wieder am Geburtstag Meister Riggenbachs, konnte die Bahn eingeweiht und dem Verkehr übergeben werden. Riggenbach meldet darüber in seinen Erinnerungen: „Sämtliche Teilnehmer an der Feier waren hochbefriedigt. Ein Bundesrat ließ die Fortsetzung leben, die denn auch nicht lange auf sich warten ließ. Die katholische Geistlichkeit sprach es unversehrt aus, daß ihr Segen das Werk begleite.“

Zu der Einweihungsfeier waren der Bundesrat, die Luzerner Regierung, die Stadtbehörden von Luzern, die schweizerischen Eisenbahndirektionen, die luzernerische Dampfschiffahrtsgesellschaft usw. geladen. Der Bundesrat war vertreten durch die Bundesräte Schenk, Dubs, Knüsel und Näf. Die drei Erbauer, Riggenbach, Näf und Zschokke, führten eigenhändig die drei Züge, welche die Teilnehmer bergwärts führten. Zu Zschokke äußerte sich dabei ein Teilnehmer: „Ihr Vater hat die Seelen in den Himmel gezogen und sie ziehen nun die Leiber nach.“

Die zeitgenössischen Berichte sind voll Enthusiasmus über das gelungene Werk. Groß war der Andrang, den die Bahn bewältigen mußte, beförderte sie doch täglich durchschnittlich 750 Personen. Vom 22. Mai bis 30. Juni 1871 wurden Fr. 23,600 eingenommen, bis Mitte Juli trotz ungünstiger Witterung Fr. 63,000.

Auf Rigi-Kulm wurde die Bahn 1875 fertig, 1875 ebenfalls die Arth-Rigi-Bahn, welche auch Riggenbach zum Erbauer hat.

Von den Schweizerküchen und andern Gemeinschaftsküchen in Wien.

„Steht es wirklich so schlimm in Wien, wie man es in den Klagebriefen liest? Mir hat ein guter Bekannter, der kürzlich mit seiner Frau in Wien war, gesagt, die Hotels, Restaurants und Cafés seien gefüllt mit feinen Herren und Damen, denen man keinen Mangel anmerke.“