

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 29 (1956)

Heft: 7

Artikel: Die Vitznau-Rigi-Bahn : erste Bergbahn Europas

Autor: Staffelbach, Hans

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-779576>

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

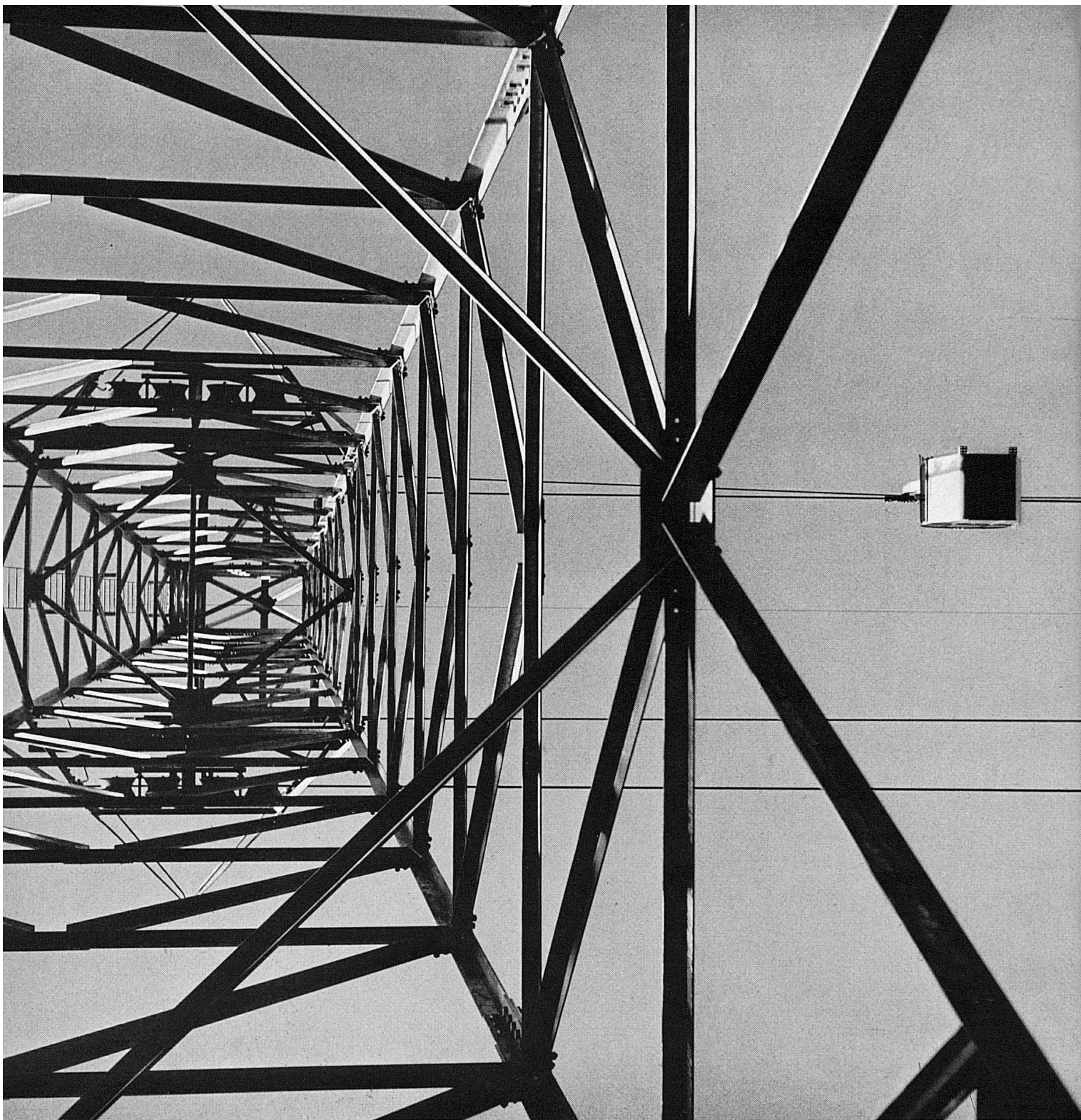
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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: 17.05.2025

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



▲ Die Technik hat auch dem Bergungewobnten das Erlebnis gewaltiger Rundumsichten ermöglicht – von der Pionierleistung Niklaus Riggenbachs (1817–1899) an, dem Erfinder des Zahnradsystems und Erbauer der Rigibahn, bis zu den Konstrukteuren unserer jüngsten Luftseilbahnen. – Bild oben: Mast und eine der vielen Kabinen der Luftseilbahn Kriens–Fräkmüntegg. Von der Fräkmüntegg führt eine zweite Luftseilbahn in sechs Minuten Fahrzeit nach Pilatus Kulm. Photo Giegel SVZ

Grâce à la technique, chacun peut admirer, du haut des montagnes, de magnifiques panoramas. Citons l'œuvre de pionnier de Niklaus Riggenbach (1817–1899), constructeur du chemin de fer du Rigi et inventeur du système de la crémaillère, et n'oublions pas les réalisateurs de nos plus récents téléphériques. – Image d'en haut: Pylône du téléphérique Kriens–Fräkmüntegg avec une des nombreuses cabines. Un deuxième téléphérique relie en six minutes cette station au sommet du Pilate.

Le conquiste della tecnica – da quelle del pioniere Niklaus Riggenbach (1817–1899), a quelle dei costruttori delle moderne funivie – permettono anche agli inesperti della montagna di procurarsi gigantesche visioni. – In alto: pilone e cabina della funivia Kriens–Fräkmüntegg. Dalla Fräkmüntegg una seconda funivia raggiunge in sei minuti il Pilatus Kulm.

Even if you are not an expert mountaineer, you can enjoy marvellous views in the Alps thanks to some of the modern technical achievements we owe to Niklaus Riggenbach (1817–1899), the inventor of the cogwheel railway system and constructor of the Rigi railway, and thanks to all the engineers that have built Switzerland's latest aerial cableways. Above: Mast and one of the cabins of the Kriens–Fräkmüntegg aerial cableway. Another aerial cableway takes you from Fräkmüntegg up to the top of Mt. Pilatus.

Hasta los no familiarizados con la alta montaña pueden disfrutar de grandiosas vistas panorámicas, gracias a los progresos de la técnica – desde el precursor Niklaus Riggenbach (1817–1899), inventor del sistema de cremallera y constructor del ferrocarril del Rigi, hasta los creadores de nuestros funiculares aéreos. – Arriba: El poste y una de las muchas cabinas del funicular aéreo Kriens–Fräkmüntegg. Desde Fräkmüntegg, otro funicular aéreo conduce en seis minutos a la cumbre del Pilatus.

Reproduktion des Rigi-Panoramas mit Genehmigung der Zentralbibliothek Luzern

Bildlegende siehe Rückseite der Farbtafel – Légende: voir au dos de la planche en couleurs – Per la leggenda si veda a retro della tavola a colori – For caption see reverse side of colour print

Panorama
 oder
 Zirkel-Ansicht
 von
 Luzern
 gezeichnet
 von
 Ludwig Pfleger
 radirt v. A. Schmid.
 bey Xaver Meyer, Leyen, Buchl. T.
 1818.
 Hahn und in Braun's Schul-

SUD

45.18.
GENE
21.6.58.
TULIN
6.000 6.150
LAVSÄVEN
21.6.58.

5 1/2 St.
ALTDORF
6660

24 St.
BELLENZ
6720

Reg. *Thine*



◀ *Panoramazeichner waren die frühen Kinder des Naturerlebnisses einer Rigi-Wandering. Ausschnitt aus dem 1818 herausgegebenen Rigi-Panorama, gezeichnet vom Luzerner Architekten Ludwig Pfyffer von Wyher (1783–1845). Zwei Jahre vorher war das erste Gasthaus auf Rigi Kulm eröffnet worden, angeregt durch den Kartographen Heinrich Keller, der 1804 das erste Rigi-Panorama geschaffen hat.*

Les dessinateurs de panoramas furent les premiers à révéler les beautés d'une promenade sur le Rigi. Partie d'un panorama du Rigi publié en 1818 et dessiné par l'architecte lucernois Ludwig Pfyffer von Wyher (1783–1845). Le premier restaurant du Rigi Kulm avait été ouvert deux ans auparavant, sur l'initiative du cartographe Heinrich Keller, auteur, en 1804, du premier panorama du Rigi.

I disegnatori di panorami erano i rivelatori della voluttà di una gita sul Rigi. Particolare del panorama del Rigi pubblicato nel 1818, disegnato

dall'architetto Ludwig Pfyffer von Wyher (1783–1845). Due anni prima, animati dal cartografo Heinrich Keller, che nel 1804 aveva fornito il primo di quei panorami, era stata aperta la prima locanda sul Rigi.

Panorama sketches were early used to reveal the beauties of Mt. Rigi. Part of the Rigi panorama published in 1818 by the Lucerne architect Ludwig Pfyffer von Wyher (1783–1845). Two years earlier, the first hotel was opened atop Mt. Rigi, at the instigation of the cartographer Heinrich Keller who in 1804 produced the first Rigi panorama.

Los primeros que hablaron de las inolvidables impresiones de una excursión al Rigi fueron dibujantes de panoramas. – Sección de un panorama del Rigi, dibujado por el arquitecto Ludwig Pfyffer de Wyher (1783–1845) y editado en 1818. Dos años antes se había inaugurado la primera bosteria en la cumbre del Rigi, por iniciativa del cartógrafo Heinrich Keller, que confeccionó en 1804 el primer panorama de dicha montaña.

HANS STAFFELBACH

DIE VITZNAU- RIGI-BAHN

ERSTE BERGBAHN
EUROPAS

In der Geschichte der Schweizer Bahnen wie auch in der Entwicklung der Technik ganz Europas nimmt die von Vitznau auf die Rigi führende Zahnradbahn für immer eine ganz besondere Stellung ein, war sie doch die erste der heute so zahlreichen Bergbahnen, die auf schweizerischem und europäischem Boden beglückte Reisende mühelos und sicher zu herrlicher Gipfelschau führte.

Die mitten im Herzen der Schweiz gelegene Rigi, seit langem bekannt und berühmt, hat in der Tat seit Jahrzehnten in der Geschichte des Alpinismus und des Tourismus eine bevorzugte Stellung eingenommen. Dieser einzigartige Berg, der dem Besucher eine einmalige Fernsicht und Rundschau von über 800 Kilometern Ausdehnung schenkt, ist für Einheimische und Fremde zu einem Begriff geworden. Dazu haben außer der zentralen Lage, der herrlichen Aussicht und den günstigen klimatischen Bedingungen auch die reiche Flora und die vielen Wanderwege, die diesen Berg auszeichnen, beigetragen. Der prächtige, immer aufs neue fesselnde Blick auf die Alpenkette und die geschichtsträchtige Landschaft des Mittellandes haben seit Jahren Tausende auf diesen Berg pilgern lassen.

Die Rigi wurde daher, was nicht wunder nehmen wird, als erste in Europa dazu erwählt, den zahnbewehrten Schienenstrang zu tragen. Die Anlage von Eisenbahnen war damals in der Schweiz schon weit vorangekommen (1860 umfaßte das Netz der Bahnen des allgemeinen Verkehrs schon über 1000 Kilometer), als auch der Zeitpunkt für die Anlage von Bergbahnen heranreifte. Der Gedanke, die Kostbarkeiten des Gebirges nicht nur den bergschuhbewaffneten und rucksackabhängigen Touristen, sondern jedermann zugänglich zu machen, mußte vorab im klassischen Bergland, der Schweiz zur Tat führen, sobald einmal der Stand der Technik ein solches, damals zweifellos kühnes Unternehmen als möglich erscheinen ließ.

Kein Geringerer als der Direktor der Hauptwerkstätte und Maschinenmeister der Schweizerischen Centralbahn in Olten, Ingenieur *Niklaus Riggenbach*, ist es gewesen, der sich im Jahre 1869 zum Bau dieser Zahnradbahn entschloß. Der Wunsch, größere Steigungen anders als auf dem Wege der Adhäsion zu überwinden, führte Ingenieur Riggenbach im Zusammenhang mit dem Bau der Eisenbahn Basel–Hauenstein–Olten auf den Gedanken der Verwendung von Zahnrad und Zahnstange. Modellversuche in seiner Oltenener Werkstätte ermutigten zur Tat. Nachdem in der Schweiz Interesse und Vertrauen vorerst noch fehlten, ließ Riggenbach sein System am 12. August 1863 in Frankreich patentieren. Kurze Zeit später hatte der Amerikaner Silvester Marsh aus Littleton ein ähnliches System in Amerika paten-

tieren lassen. Marsh erstellte alsdann mit dem Bau der Zahnradbahn auf den Mount Washington (1917 m ü. M.) im Staate New Hampshire die erste Bergbahn der Welt. Ein Mitarbeiter Ingenieur Riggenbachs studierte diese Anlage an Ort und Stelle. Davon zeugt ein 68 Seiten starker handschriftlicher Bericht vom 17. Juni 1869. – Schließlich faßte man in der Schweiz zum Vorhaben Riggenbachs Vertrauen. Die Konzession des Kantons Luzern war erteilt und das nötige Kapital von 1,25 Millionen Franken gezeichnet.

Am 21. Mai 1870, dem Geburtstag Riggenbachs, konnte die Probefahrt mit der in Olten von ihm konstruierten Dampflokomotive mit stehendem Kessel stattfinden. Auf dieser Fahrt streifte das Lokomotivkamin einen blühenden Birnbaum, und ein Regen von weißen Blütenblättern ergoß sich als sinniges Zeichen für die spätere glänzende Bewährung dieses Werkes auf die Beteiligten. Wenig später konnte der fahrplanmäßige Betrieb auf der Strecke Vitznau–Staffelhöhe aufgenommen werden.

Die Rigibahn-Gesellschaft hatte von allem Anfang an die Absicht, die Bahn bis auf den Gipfel des Berges zu bauen. Da aber das letzte Teilstück Rigi Staffelhöhe bis Rigi Kulm auf dem Gebiet des Kantons Schwyz liegt und nach dem ersten Eisenbahngesetz von 1852 die Konzessionshoheit den Kantonen zustand, lag es in der Machtvollkommenheit des Kantons Schwyz, über die Erteilung dieser Konzession zu befinden. Die Behörden des Kantons Schwyz erteilten sie, was heute überraschen mag, nicht der luzernischen Rigibahn-Gesellschaft, sondern einem Arther Komitee, der heutigen Arth-Rigi-Bahn, die diese Bahnstrecke sofort erstellte und der Vitznau-Rigi-Bahn pachtweise für ihren Betrieb überließ, ein Verhältnis, das noch jetzt als Kuriosum in der schweizerischen Eisenbahngeschichte besteht.

Seit den Tagen der ersten Begeisterung über das Gelingen eines mit Spannung erwarteten Werkes, das zum Ausgangspunkt und Anstoß für den Bau so vieler weiterer Bergbahnen wurde, sind über acht Jahrzehnte verflossen. In dieser Zeit, die der ersten Bergbahn Europas auch finanzielle Sorgen nicht ersparte, hat die Vitznau-Rigi-Bahn über 10 000 000 Reisende befördert.

Dem Beispiel anderer Bergbahnen folgend, ist im Jahre 1937 auch die Vitznau-Rigi-Bahn, also kurz vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges und damit im gegebenen Zeitpunkt, elektrifiziert worden.

Zurzeit stehen der Bahn vier elektrische Motorwagen sowie eine elektrische und zwei leistungsfähige Dampflokomotiven zur Verfügung, so daß an Tagen mit bedeutendem Verkehr an die 1000 Personen in sieben Zügen innert kürzester Zeit auf den Berg befördert werden können.

Aus den Fremdenbüchern von Rigi Kulm. 16 Bände Fremdenbücher – die frühesten Eintragungen stammen aus dem Jahre 1816, dem Eröffnungsjahr des ersten Rigi-Kulm-Hauses – schließen sich zu einem Stück Kulturgeschichte. Wissenschaftler, Dichter, Fürsten, Politiker begegnen sich in ihnen. So war im Sommer 1831 Morse, der Mitbegründer der Telegraphie, auf dem Rigi. Rodolphe Töpffer schrieb sich 1840 ein und im selben Jahre auch der Dichter Joseph Freiherr von Eichendorff. Der Zar der Russen weilte 1818 dort oben und im Herbst 1842 Fürst Bismarck. – Die Fremdenbücher sind in der Luzerner Zentralbibliothek deponiert.

Les livres d'or du Rigi Kulm soit 16 volumes dont les plus anciennes signatures remontent à 1816, année où s'ouvrit le premier hôtel. Ils renferment bien entendu toute une ère d'histoire et de culture. On y trouve les noms de savants, de poètes, de princes, de politiciens. En été 1831, Morse, inventeur de la télégraphie, y séjourna. En 1840, Rodolphe Töpffer et le poète Joseph von Eichendorff y apposèrent leur signature. En 1818 on y trouve celle du Tsar de Russie, et en automne 1842, celle du prince Bismarck. – Ces précieux volumes sont aujourd'hui déposés à la Bibliothèque centrale de Lucerne.

H^{ch} Keller, Leiden, von Zürich, schied mich einen Briefwechsel von 20 Jahren von Rigi Kulm mit unge-
 mengten Zeichnungen an die fünf und sieben Jahre danach. Zuerst p. Kienle, dann p. Kienle, dann p. Kienle,
 dann mit gebildeten Menschen so wohl wie mit den in der Natur der Dinge. Morgen
 nach sind so zufrieden diesen Ort verlassen! am 21. Aug. 1831.
 F. Comenzy, 1. Petrol. aus Marinhung in Preussen am 20. Aug. 1831.

HEINRICH KELLER, 1821

Thos Williams anglois - de Neudach, a - Geneve
 27. July 1825
 Before you attempt a pass,
 shut your eyes with the sight
 of the precipice
 If you bow in a friendly manner
 to all we meet on the road, if you give
 no is in

El registro de viajeros del Rigi Kulm. - Los 16 tomos del registro de viajeros - las primeras inscripciones se remontan al año 1816, en que se inauguró el primer hotel del Rigi Kulm - constituyen una verdadera historia parcial de la cultura. En esos libros figuran hombres de ciencia, poetas, príncipes y políticos. Así, en el verano de 1831 estuvo allí Morse, uno de los creadores de la telegrafía. - Rodolphe Töpffer se inscribió en 1840 y, también en el mismo año, el barón poeta Joseph de Eichendorff. El zar de Rusia subió al Rigi en 1818, y en el otoño de 1842, el Príncipe de Bismarck.

The Baron Charles Akersjelm. Sweden.
 The Count G. Rouge - Paris.
 Saml F. B. Morse. - New York, United States
 James Ferguson. - Natchez, America
 August 27. 1831. from Thulen, to Lucerne.

SAM. F. B. MORSE, 1831

1839

Dat.	Nro.	N a m e. N o m.	Wohnort. Domicile.
19. Sept. 2112		Honore de Balzac et la Comte	Paris
19. Sept. 2113		Preussner, Frau. Meof. d. d. d. d.	Bonn

HONORÉ DE BALZAC
 ET SA CANNE, 1839

1417	Andre Dural	Geneve	Geneve
1418	Stefano Popotani	Genoa	Alexandria
1419	M. J. Töpffer	Geneve	Dural
1420	10. d. d. d. d.	Geneve	

RODOLPHE TÖPFFER, 1840

16	2128	John A. Glasbrook.	London - England
16	2129	Fredrick Walford	England
16	2130	Julien Van Brabant	Belgique
16	2131	to Dewitz	Mecklenburg
16	2132	Bismarck	Prussia
	2133	Harold L. Thasac.	Daniel

FÜRST BISMARCK, 1842

Dai Libri dei forestieri del Rigi Kulm. - Nei sedici volumi di Libri dei forestieri, di cui le lontane registrazioni risalgono al 1816, anno di apertura del primo edificio del Rigi Kulm, ricorrono i nomi di scienziati, poeti, uomini politici di tutta un'epoca. Nell'estate del 1831 era sul Rigi Samuele Morse, che legò il suo nome all'invenzione del telegrafo. Rodolfo Töpffer vi si trovò nel 1840, e nello stesso anno c'era anche il poeta barone Giuseppe von Eichendorff. Lo Zar di Russia vi soggiornò nel 1818 e il Principe di Bismarck nell'autunno del 1842. - I libri dei forestieri sono ora depositati nella Biblioteca Centrale di Lucerna.

From the guest registers of Hotel Rigi Kulm. - The sixteen volumes of guest books - the earliest dates back to the year 1816 when the first hotel was opened on Rigi Kulm - form a chapter in Swiss history. Scientists, poets, princes and politicians visited this famous place. In the summer of 1831 Samuel F. B. Morse, the inventor of telegraphy, was on the Rigi. The 1840 volume bears the signatures of the Swiss writer Rodolphe Töpffer and the German poet Joseph Baron von Eichendorff. In 1818 the Russian Czar and in 1842 Prince Bismarck were guests in the Rigi Hotel. These historic hotel registers can be seen in the city library in Lucerne.