

Kleine Lokomotive auf grosser Fahrt

Zum 150-Jahr-Jubiläum der Rigi-Bahnen wird die historische «Lok 7» aus dem Verkehrshaus reaktiviert

ALOIS FEUSI

«Das ist nicht so meine Welt», raunt Martin Horat seiner Kollegin aus der Medienstelle der Rigi-Bahnen zu. «Aber da muss ich jetzt halt durch.» In wenigen Minuten beginnt an Bord der «Diamant», des modernsten Passagierschiffs auf dem Vierwaldstättersee, eine Medienkonferenz zu den Feiern des 150-Jahr-Jubiläums der ältesten Bergbahn der Schweiz. Der renommierte Dampfmaschinenpezialist und -sammler Horat und seine Mannschaft spielen dabei eine zentrale Rolle. Ab dem 21. Mai 2021 soll nämlich die legendäre «Lok 7», die einzige noch betriebsbereite Zahnradlokomotive der Schweiz mit einem stehenden Kessel, wieder zwischen Vitznau, Rigi Staffel, Rigi Kulm und Goldau verkehren.

«Fahrende Schnapsbrennerei»

An diesem Dienstagmorgen ist die schmucke, geradezu filigran wirkende «alte Dame» mit einem Tieflader vom Verkehrshaus zur nahen Schifflände beim Luzerner Lido transportiert und dort mit einem riesigen Pneukran auf einen Transport-Ponton umgeladen worden. Jetzt schippert die «fahrende Schnapsbrennerei», wie der Volksmund die Lokomotive wegen ihres stehenden Kessels nannte, ein paar Dutzend Meter von der «Diamant» entfernt über den Vierwaldstättersee Richtung Vitznau. Dort soll sie auf das Schienennetz der Rigi-Bahnen aufgegleist und anschliessend zur Revision über den Berg nach Goldau geschleppt werden.

Der 55-jährige Lokomotivführer und Chef des Depots in Goldau ist zuständig dafür, dass das 1873 in Betrieb genommene technische Juwel rechtzeitig auf das Jubiläum wieder betriebsbereit ist. Und so stellt sich der kräftige Mann, der sich im ölverschmierten Übergewand und mit dem Schraubenschlüssel in der Hand wesentlich wohler fühlt als vor Mikrofonen und Kameras, halt den Fragen der Journalisten und weni-



Die «Lok 7» wurde am Dienstag mittels Ponton auf dem Vierwaldstättersee nach Vitznau transportiert.

URS FLÜELER / KEYSTONE

gen Journalistinnen an Bord. Martin Horat sagt, dass er mit einem Aufwand von 200 bis 400 Arbeitsstunden rechne; so genau lasse sich das allerdings nicht sagen. Er erklärt, dass man die Maschine in sämtliche Einzelteile zerlegen werde; erst dann könne man feststellen, welche Arbeiten notwendig sein würden. Und nein, die Zahl der Einzelteile der kleinen Lokomotive kenne er nicht, «aber es ist bestimmt kein einziges zu viel». Entscheidend sei der Zustand des Kessels; man erwarte aber eigentlich keine Überraschungen.

Tatsächlich ist der Kessel eines der wenigen Bauteile, die nicht original aus

dem Jahr 1873 stammen. Auch das Getriebe wurde aus Gründen der Verkehrssicherheit neu konstruiert. Aus Anlass des 125. Geburtstags der Rigi-Bahnen fuhr das «Siebni» im Jahr 1996 nämlich ein erstes Mal seit der Ausserdienstsetzung von 1937 wieder auf den Berg. Die Lokomotive blieb auch im Jahr 1997 in Betrieb und wurde für Extrafahrten im Rahmen des 150-Jahr-Jubiläums der Schweizer Eisenbahnen eingesetzt.

Schweizer Ingenieurskunst

Der Stehkessel war bereits 1892 in einen liegenden Kessel umgebaut worden.

1939 wurde die Lokomotive mit einer stehenden Attrappe optisch wieder zurückgerüstet und «im Originalzustand» an der Landesausstellung in Zürich präsentiert. Danach kam sie als Denkmallokomotive auf das Areal beim Hafen und dem Rigi-Bahn-Depot in Vitznau. Alfred Waldis, der Gründungsdirektor des 1959 eröffneten Verkehrshauses der Schweiz in Luzern, holte die Lokomotive in das neue Museum. Für Waldis war klar, dass diese Zeugin Schweizer Ingenieurskunst zwingend in die Ausstellung gehörte. Die Lokomotive erhielt die Objekt-Nummer 70. Heute zählt der Bestand des Verkehrshauses mehr

als 13 000 sogenannte 3-D-Objekte, wie dessen heutiger Direktor Martin Bütikofer am Rande der Überführung vom Dienstagvormittag erklärt.

Tatsächlich ist die «Lok 7» in mehrfacher Hinsicht einzigartig. Sie war nämlich die allererste Maschine aus den 1873 gegründeten Werkstätten der Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur. Die Lokomotiven mit den Nummern 1 bis 6 der damaligen Vitznau-Rigi-Bahn, deren Trasse an der luzernisch-schwyzerischen Kantonsgrenze auf der Staffelhöhe endete, waren von 1870 bis 1873 in den Werkstätten der Central-Bahn in Olten hergestellt worden.

Es handelte sich um die ersten Bergbahn-Zahnradampflokomotiven Europas. Der Ingenieur Niklaus Riggenschach, der Erfinder jenes Zahnradsystems, das an der Rigi eingesetzt wird, war damals bei der Central-Bahn Werkstatteleiter. Er führte am 21. Mai 1871, seinem 54. Geburtstag, auch den ersten Zug von Vitznau zur Staffelhöhe. Riggenschach sollte auch die 1875 eröffnete Arth-Rigi-Bahn bis Rigi-Kulm bauen.

Leihvertrag läuft drei Jahre

Die Lokomotive sei eines der wichtigsten Objekte des Verkehrshauses, nicht zuletzt wegen des stehenden Kessels, betont Martin Bütikofer. «Wir werden sie vermissen.» Aber es gebe nichts Schöneres für den Direktor eines Verkehrsmuseums als eine Lokomotive, die nach Jahrzehnten im Museum wieder in Verkehr gesetzt werden könne. «Das sind Fahrzeuge, keine Stehzeuge.»

Der Leihvertrag der Rigi-Bahnen mit dem Verkehrshaus läuft über drei Jahre. Man werde die «alte Dame» in Ehren halten, verspricht Frédéric Füssenich, CEO der Rigi Bahnen AG, und er hoffe, dass man sie noch etwas über das eigene Jubiläumsjahr hinaus nutzen dürfe. 2022 folgt der 175. Geburtstag der Schweizer Eisenbahnen, und 2023 schliesslich wird die Lokomotive Nr. 7 selbst 150 Jahre alt. Das schreit geradezu nach vielen weiteren Extrafahrten.