



Rigi

150
JAHRE
BAHN AM BERG
1871-2021



MEDIENDOKUMENTATION

*Die erste Bergbahn Europas
erschliesst die Rigi – Königin der Berge*

Medienkontakt

Ivan Steiner

Leiter Marketing & Verkauf

ivan.steiner@rigi.ch

+41 41 399 87 09

Social Media Kanäle



#rigi #rigiliebi

Weblinks Information

Medien



www.rigi.ch/medien

Bild- und Videodatenbank



www.picdrop.com/rigi/d5NbQHi7TF

Inhaltsverzeichnis

1. Die Rigi vor dem Bahnbau	4
2. Die Rigi im Wandel der Zeit – historische Highlights.....	5
3. Die Rigi im Wandel der Zeit – Geschichten von Drachen, Heilquellen und berühmten Besuchern.....	11
4. Der Ingenieur Niklaus Riggenbach.....	14
5. Die Vitznau-Rigi-Bahn: Die erste Bergbahn Europas.....	15
6. Bau und Betrieb der Arth-Rigi-Bahn	16
7. Hochperron Goldau: Weltneuheit Reiterbahnhof.....	17
8. Bau und Betrieb Luftseilbahn Weggis – Rigi Kaltbad.....	21
9. RIGI BAHNEN AG	22
10. Bau und Betrieb Luftseilbahn Kräbel – Rigi Scheidegg.....	22
11. Die RIGI in der Gegenwart	23
12. Technische Daten Zahnradbahn Vitznau – Rigi Kaltbad – Rigi Kulm	26
13. Technische Daten Zahnradbahn Goldau – Rigi Klösterli – Rigi Kulm	27
14. Technische Daten Luftseilbahn Weggis – Rigi Kaltbad.....	28
15. Technische Daten Luftseilbahn Kräbel – Rigi Scheidegg.....	29

1. Die Rigi vor dem Bahnbau

Es gibt nur einen Schweizer Berg, der den ehrenhaften Titel «Königin der Berge» trägt: Die RIGI. Sie liegt wie eine «Vorbürg am Wege zum Gotthard» zwischen dem Vierwaldstätter, dem Zuger- und Lauerzensee. Bereits im Mittelalter bewohnten die ersten Lebewesen die Rigi. Höhlenbären und Hyänen suchten Schutz in den Höhlen der Rigi. Die erste urkundliche Erwähnung geht zurück in das Jahr 1353. Die erste Blüte erlebte die Rigi, als im 17. Jahrhundert die Pilger nach Kalt-Bad zogen, um dort Genesung von ihren Leiden zu erlangen. Mit dem Badebetrieb entwickelte sich auch das Gastgewerbe. 1756 bewilligte die Regierung von Luzern den Bau der ersten Wirtschaft auf Rigi Kaltbad. Das Gebäude verfügte über eine Pfarrwohnung, vier Gästezimmer und einen Wirteraum. Hundert Jahre später wurde das neue Kurhaus erbaut, das 1868, nach dem Totalausbau, 240 Betten, einen Speisesaal, Gesellschafts-, Damen-, Schreib- und Musikzimmer aufwies. Der Preis für eine Vollpension betrug damals CHF 11.00. Am 9. Februar 1961 ereignete sich eine dramatische Brandkatastrophe auf Rigi Kaltbad. Das ehemalige Grand Hotel wurde völlig zerstört. 13 Personen kamen dabei ums Leben.

Zur gleichen Zeit begann in Rigi Klösterli der Wallfahrtstourismus zur 1689 erbauten Kapelle «Maria zum Schnee» und bald schon pilgerten jährlich um die 15'000 Pilger zu Fuss nach Rigi Klösterli. Mit dem Bau des ersten Wirtshauses «Maria zum Schnee» (1803) hielt der eigentliche Fremdenverkehr in Rigi Klösterli Einzug.

Noch lange bevor die erste Bahn den Rigi-Gipfel erkletterte, eröffnete M.J. Bürgi im August 1816 das erste Gasthaus auf Rigi Kulm. Bereits 1819 schrieben sich 1036 waghalsige Gipfelstürmer in das Gästebuch des Kulmhauses ein. 1875 wurde das im mondänen Palaststil erbaute Hotel Schreiber in Betrieb genommen. Stolz 280 bis 300 Personen konnten im Gasthaus aufgenommen werden.

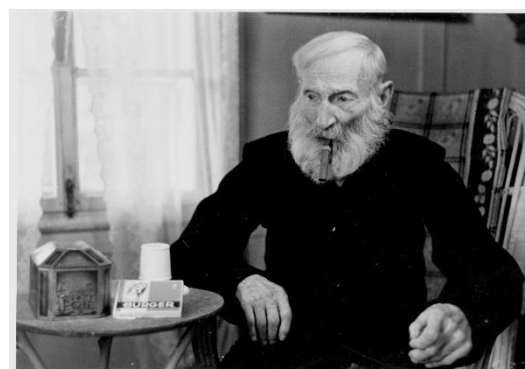
Rigi-Besucher, denen der Aufstieg zu beschwerlich war, konnten einen Tragsessel, einen Maulesel oder gar ein Pferd mieten. Rigiträger waren in Arth, Küsnacht, Greppen, Weggis und Vitznau stationiert. Für die Ausgangspunkte Goldau, Vitznau und Weggis sah der Transporttarif nachstehende Preise vor:

Strecke	Im Tragsessel	Zu Pferd
Art*, Goldau, Lauerz – Rigi Kulm	CHF 6.00	CHF 10.00
Gersau, Vitznau* - Rigi Kulm	CHF 8.00	CHF 10.00
Weggis – Rigi Kulm	CHF 5.00	CHF 10.00

* = nur im Tragsessel



Bildquelle: [Docplayer.org](https://docplayer.org)



Gabriel, der letzte Sänfenträger auf der Rigi

2. Die Rigi im Wandel der Zeit – historische Highlights

21. Jahrhundert

2021

Die Rigi Bahnen werden 150 Jahre alt. Im Frühjahr und Sommer sind zahlreiche Outdoor-Festivitäten geplant.

2020

Die Lok 7 (Baujahr 1873) wird unter grossem Medienaufgebot aus dem Verkehrshaus der Schweiz in Luzern per Schiff nach Vitznau transportiert und für den Jubiläumseinsatz fit gemacht.



2019

Die Strategieperiode 2015 - 2019 «Vom Bahnbetrieb zum Tourismusunternehmen» geht zu Ende. Die RIGI BAHNEN AG ist nicht nur ein Bahnbetrieb, sondern ein Tourismusunternehmen.

Erhalt der Zertifizierung nach dem Label «TourCert». Dabei werden alle drei Säulen der Nachhaltigkeit beurteilt und bewertet.

Baustart des Stationsgebäudes Vitznau am 4. November 2019. In zwei Etappen bis Juli 2020 wird das Stationsgebäude umgebaut und bis Mai 2021 die Umgebung neugestaltet.

2018

Fahrleitungsabschnitte wurden erneuert, sämtliche Gleichrichterstationen ersetzt und ein Leitsystem zur effizienten Steuerung der Anlagen aufgebaut.

Dank des aussergewöhnlich hohen Gästeaufkommens stieg der Nettoerlös um 8% auf einen neuen Rekordwert von CHF 29.3 Mio.

2017

Am 23. Dezember 2017 hat die RIGI BAHNEN AG den operativen Betrieb der Luftseilbahn Kräbel–Rigi Scheidegg übernommen.

20. Jahrhundert

1999

Die RIGI BAHNEN AG erfinden eine neue Zahnstangenweiche. Das Patent wird weltweit angemeldet. Der Prototyp ist auf der Haltestelle ARB Rigi-First eingebaut.

1996

Sommer: Die historische Dampflok Nr. 7 (Baujahr 1873, Standort Verkehrshaus Luzern) fährt zum 125-Jahr-Jubiläum der Vitznau-Rigi-Bahn auf ihrer ehemaligen Strecke.

1993

15. Juli: Einweihung der neuen Panorama-Kabinen zum 25-Jahr-Jubiläum der Luftseilbahn Weggis – Rigi Kaltbad.

1992

26. und 27. Mai: Fusion der Rigibahn-Gesellschaft und der Arth-Rigi-Bahn zu der RIGI BAHNEN AG (rückwirkend auf Jahresbeginn 1992) inklusive Übernahme der Skilifte Rigi AG.

1991

Einweihung des neuen Depot- und Werkstattgebäudes in Vitznau.

1990

Eröffnung der Gleisverbindung Arth-Rigibahn – Vitznau-Rigibahn in Rigi Staffel.

1968

15. Juli: Die Luftseilbahn Weggis – Rigi Kaltbad nimmt ihren Betrieb auf.

1966

Eröffnung des Hotels «Hostellerie Rigi» auf Rigi Kaltbad.

1961

9. Februar: Dramatische Brandkatastrophe auf Rigi Kaltbad. Das ehemalige Grand Hotel wird völlig zerstört. 13 Personen erliegen dem Feuertod.

1959

1. September: Die Talbahn von Arth am See nach Goldau wird eingestellt und durch einen Autobusbetrieb ersetzt.

1948

25. Juli: Das Hotel «Rigi First» wird ein Raub der Flammen.

1945

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs entwickelt sich die Rigi vom ehemaligen Feriendomizil für Reiche zum Tagesausflugsziel für Einheimische und Touristen.

1942

Das Trasse der ehemaligen Bahn von Rigi Kaltbad nach Rigi Scheidegg wird abgebrochen.

Davon sind heute noch zu sehen: Tunnel, Brücke, Unterstetten, Kilometertafeln, Wassertankstelle, Personenwagen als Ferienhaus etc.

1937

Dampflok No. 7 wird ausrangiert und im Verkehrshaus der Schweiz (Luzern) ausgestellt.

Es verbleiben bis heute zwei weitere Dampfloks (No. 16 + 17) im Fahrzeugpark der heutigen RIGI BAHNEN AG. Die beiden Dampfloks mit Jahrgang 1923 und 1952 sind nach wie vor im Einsatz.

1937

3. Oktober: Die Bahnstrecke Vitznau – Rigi Kulm wird elektrifiziert.

1931

Betriebseinstellung der Eisenbahn von Rigi Kaltbad nach Rigi Scheidegg.

1914

Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs führt zum jähen Abbruch des Tourismusstroms der Reichen und Adligen auf die Rigi.

1907

1. Mai: Die Bahnstrecke Goldau – Rigi Kulm wird elektrifiziert. Die Arth-Rigi-Bahn ist somit die allererste elektrische Normalspur-Zahnradbahn der Welt.

1906

Die Vitznau-Rigi-Bahn nimmt erstmals den Winterbetrieb auf. Die Adhäsionsstrecke Arth-Goldau wird elektrifiziert.

19. Jahrhundert**1884**

Die Arth-Rigi-Bahn fährt erstmals ganzjährig.

1881

Bayernkönig Ludwig II. besucht Rigi Kulm und schenkt dem Hotelier des Grand Hotels sein Teeservice. Es ist heute noch in einer Glasvitrine im Speisesaal ausgestellt.

1879

Der amerikanische Weltenbummler und Schriftsteller **Mark Twain** besucht die Rigi und schreibt in sein humoriges Tagebuch: «A trip to Mt. Rigi».

1875

4. Juni: Eröffnung der Arth-Rigi-Bahn von Arth am See via Goldau nach Rigi Kulm.

1875

Eröffnung des mondänen Palast-Hotels «Grand Hotel Schreiber» auf Rigi Kulm. Es bietet Zimmer für 300 Gäste und jeden damals erdenklichen Komfort.

1874

Die Vitznau-Rigi-Bahn transportiert als Weltsensation bereits in ihrem 4. Betriebsjahr über 100'000 Fahrgäste.

1874

Eröffnung der Eisenbahn von Rigi Kaltbad nach Rigi Scheidegg. Als höchstgelegene Adhäsionsbahn (Reibungsbahn) Europas verbindet sie die noblen Hotels auf Kaltbad, First und Scheidegg.

1873

23. Juni: Die Vitznau-Rigi-Bahn fährt erstmals auch auf dem «Parade-Abschnitt» von Staffelhöhe bis nach Kulm.

1871

21. Mai: Festliche Einweihung der ersten Bergbahn Europas von Vitznau nach Rigi Staffelhöhe.

1870

21. Mai: Probefahrt der allerersten Rigi-Dampflok «Stadt Luzern» am 53. Geburtstag des Erbauers Niklaus Riggenbach.

1868

Eröffnung des Nobelhotels Rigi Kaltbad mit 240 Betten, Speisesaal, Gesellschafts-, Damen-, Schreib- und Musiksalon.

1868

Königin Victoria von England besteigt zu Pferd die Rigi. Sie reitet von Küssnacht zum Aussichtspunkt Rigi Känzeli und schreibt begeistert in ihr Tagebuch: «We are amused».

1863

Niklaus Riggenbach lässt sein Zahnradsystem in Frankreich patentieren.

1860

Der Rigi-Trägerdienst boomt. In Weggis sind 30 Pferdestationen mit rund 1'000 Pferden sowie zahlreiche Tragsessel-Träger im Einsatz.

1859

Architekt Friedrich Albrecht präsentiert sein abenteuerliches Projekt einer Ballon-Bahn auf die Rigi. Es sah Passagiergondeln vor, die an einer Laufschiene von Heliumballons bergwärts gezogen werden. Das funktionierte – aber nur auf Papier.

1857

Eröffnung des Hotels «Regina Montium» auf Rigi Kulm.

1840

Eröffnung des Kur-Hotels auf Rigi Scheidegg. Im Angebot sind Bade- und Trinkkuren.

1832

Weggis ist per Dampfschiff von Luzern erreichbar und wird zur Umsteigestation für Rigi-Reisende, die zu Fuss, zu Pferd, mit dem Maulesel oder per Trägerdienst gipfelwärts streben.

1818

In England werden von Reisebüros die ersten geführten Reisen in die Schweiz angeboten. Für Wagemutige und Gutbetuchte war auch die Rigi im Programm.

1817

21. Mai: Geburtstag des Bergbahn-Pioniers Niklaus Riggenbach, Erbauer der Vitznau-Rigi-Bahn. Sie wurde ebenfalls am 21. Mai, an seinem 54. Geburtstag eröffnet.

1816

Eröffnung des ersten Gasthauses auf Rigi Kulm. Drei Jahre später kommen bereits über 1'000 Gäste zu Fuss auf den Rigi-Gipfel.

1814

Samuel Birmannt publiziert die erste Panorama-Rundblickkarte für Rigi-Besucher.

17. & 18. Jahrhundert**1792**

Der Arzt, Naturforscher und Poet Albrecht Haller veröffentlicht sein Gedicht «Die Alpen» und löst damit eine erste Welle von Bergtourismus aus.

1784

Eröffnung der Felsenkapelle auf Rigi Kaltbad.

1775

Der deutsche Poet **Johann Wolfgang von Goethe** besucht die Rigi auf seiner ersten Schweizerreise und schreibt in sein Tagebuch: «Ringsum die Herrlichkeit der Welt».

1756

Eröffnung des ersten Gasthauses für Übernachtungen auf Rigi Kaltbad.

1730

Der Wallfahrtstourismus auf Rigi Klösterli boomt: Rund 25'000 Besucher pro Jahr.

1721

Ersatz der für Pilger zu klein gewordenen Kapelle auf Rigi Klösterli.

1700

11. Juli: Einweihung der ersten Kapuziner-Kapelle auf Rigi Klösterli.

1689

Beginn des Pilger-Tourismus auf der Rigi. Die Wallfahrtskapelle «Maria zum Schnee» auf Rigi Klösterli wird eingeweiht: Es kommen jährlich 15'000 Pilger zu Fuss hierher.

Mittelalter**1585**

Errichtung der ersten Kapelle samt einer Einsiedelei auf Rigi Kaltbad. Mehrere Eremiten lebten im Sommer hier.

1540

Erste Erwähnung der Quelle mit angeblich heilender Kraft, nachdem Barthli Joler aus Weggis beim Baden im kalten Wasser gesund wurde. Beginn des frühen Wellness-Tourismus auf der Rigi. Um 1600 kommen täglich bereits über 100 Badetouristen hierher.

1479

Humanist, Geograph und Dekan des Klosters Einsiedeln Albrecht von Bonstetten nennt in seiner Beschreibung der Schweiz den Berg «mons regina» und weist darauf hin, dass die Einheimischen die Rigena als Königin der Berge bezeichnen.

1421

Der Luzerner Chronist und Renward Cysat beschreibt, wie Drachen zwischen dem Pilatus und der Rigi hin und herflogen. Der Legende nach hatten diese Urtiere ihre Nistplätze am Rigi-Südhang, (Gebiet Vitznauerstock) oberhalb von Vitznau.

1353

Erste Erwähnung der Rigi als «Grat Rigger» in einer Urkunde des alten Bezirks Schwyz. Als Rigenen wurden die deutlich sichtbaren Felsbänder auf der Nord- und Westseite von Rigi Kulm bezeichnet.

Vor 100'000 Jahren

Während der letzten Eiszeit ragte die Rigi als sog. Nunataker wie eine Insel aus dem Eismeer, das sie von allen Seiten umfloss. In der Höhle Steigelfadbalm fand man Knochen von Höhlenbären und Hyänen sowie eine Feuerstelle.

Vor 50 Millionen Jahren

Im Zuge der Norddrift der Afrikanischen Kontinentalplatte werden die Alpen und die voralpine Rigi aufgefaltet.

Vor 150 Millionen Jahren

Wo die Rigi heute thront, ist alles flach. Am Strand des Thethys-Meer lagern Flüsse vom Festland her Schutt und Geröll ab.

3. Die Rigi im Wandel der Zeit – Geschichten von Drachen, Heilquellen und berühmten Besuchern



1816 eröffnete auf Rigi Kulm das erste Berggasthaus der Schweiz. Die Eröffnung dieses Hotels gilt als Ursprung und Geburtsstunde der touristischen Entwicklung auf der Rigi, in der Region und in der Schweiz.

2016

200 Jahre Rigi Kulm – ein Grund zum Feiern.

1950 – 1954: Eine neue Ära beginnt

Abbruch des alten «Palais Schreiber» und Neubau des heutigen Rigi Kulm-Hotels nach den Plänen des Architekten Max Kopp aus Zürich. Ein spezielles «Recycling» erhält geschichtsträchtige Trouvaillen: Alle noch brauchbaren Materialien und Gegenstände wurden beim Neubau wiederverwendet. Parkettböden in den Zimmern, Sandsteintreppen, Spiegel, Vitrinen, Tafelsilber etc. erlauben den künftigen Hotelgästen einen Blick in die Vergangenheit.

1903

Gäste aus aller Welt liessen sich auf der Königin der Berge nieder Gesamteinnahmen (nur Zimmer- und Pensionseinnahmen, ohne die beiden Restaurants) im August:

Fr. 99'208.15, Spitzentag war der 8. August mit 237 Arrivés, davon 72 Deutsche, 47 Franzosen, 30 Amerikaner, 21 Russen, 11 Schweizer, 5 Engländer.

7. Juni 1875: Und Hotel Nummer 3

Eröffnung des dritten Hotels auf der Kulm, des palastartigen Grand-Hotels «Schreiber» mit 300 Betten (Werbetext: «que ne laisse rien à désirer sous le rapport du confortable») und mit zwei Restaurants, Billard-, Réunion-, Damen-, Lese- und Musiksälen. Die Bauzeit betrug 3 Jahre, Kosten des Bauplatzes Fr. 200'000.–. Unmittelbar vor der Hoteleröffnung konnte auch die Arth-Rigibahn dem Betrieb übergeben werden. Das pompöse Hotel spezialisierte sich auf Luxus und die berühmtesten Küchenchefs, u.a.

Escoffier und beste Maîtres d'hôtel erfüllten die Wünsche der verwöhnten Kundschaft (Bayernkönig Ludwig II., der mehrmals mit seinem ganzen Gefolge Gast war, brachte als Geschenk ein Teeservice mit, welches in einer Vitrine im heutigen Speisesaal aufbewahrt wird). Goethe, Brahms und viele andere Intellektuelle jener Zeit liessen sich hier inspirieren. Ein Tagesaufenthalt kostete Fr. 20. –, was damals einem Arbeiter-Wochenlohn entsprach.

Obwohl das Grand-Hotel jeweils nur von Ende Juni bis Mitte Oktober geöffnet war, konnte es während Jahren gewinnbringend geführt werden.

1856: Das 2. Hotel auf Rigi Kulm

Eröffnung des zweiten Hotels mit 200 Betten durch die Gebrüder C. & J. Bürgi. Regina Montium «Königin der Berge» genannt. Die Bauparzelle kostete Fr. 57'000.– und Fr. 30'000.– wurden für ein 10 Jahre gültiges Konkurrenzverbot auf Rigi Kulm bezahlt. Dieses Haus wurde nach den Plänen des Zürcher Architekten F. Stadler erbaut, der auch das Bundeshaus in Bern entwarf. Da die Rigi-Bahnen noch nicht in Betrieb waren, musste das gesamte Baumaterial mühsam auf den Gipfel getragen werden. Es gab damals den Beruf des Rigi-Trägers, der sowohl die Gäste als auch Material ganz nach oben auf den Gipfel der Rigi trug. Das Hotel hatte 200 Betten sowie einen Speisesaal mit ebenso vielen Plätzen, was damals eine Sensation war. Eine Übernachtung kostete Fr. 4.–.

8. Juni 1848: Erst 6, jetzt 130 Hotelbetten

Eröffnung des neuen, aus Stein erbauten Kulm-Hotels mit 130 Betten. Preise: Fr. 2.– für das Zimmer, Bedienung: Fr. 1.–, Frühstück: Fr. 1.50, Mittag- und Abendessen je Fr. 3.–. Zu dieser Zeit besuchten jährlich etwa 40'000 – 50'000 Touristen die Rigi.

14. August 1816: Die Gäste kommen!

Erster Eintrag im Gästebuch von 5 Hotelgästen:

Verleger Sauerländer aus Aarau, Dr. Feer, Regierungsrat Zürcher; Herr und Frau Dolder. In dieser Saison trugen sich 294 Besucher ins Fremdenbuch ein.

6. August 1816: Eröffnung des ersten Gipfelhotels

Das erste Kulm-Gasthaus der Schweiz hat 6 Betten. Der Erbauer und die Arbeiter sind die ersten Übernachtungsgäste.

1816: Zahlreiche Geldgeber

Zweiter Bettelbrief von Keller an einflussreiche Leute in den grösseren Schweizer Städten. 338 Gönner spendeten insgesamt 1400 Schweizer Franken (heute ca. Fr. 36'000.–). Mit diesem Betrag konnte Bürgi die Hoteleinrichtung kaufen.

1815: Frühes Crowdfunding

Heinrich Keller (1778 – 1862), der berühmte Zürcher Panorama-Zeichner, der oft bei Bürgi im Klösterli logierte, startete einen Spendenaufruf in Zürich für Bürgis Gasthausbau – mit grossem Erfolg: 971 Schweizer Franken wurden gesammelt, was heute rund Fr. 25'000.– entspricht. Mit diesen Mitteln konnte der Hausbau finanziert werden. Kurz darauf ging Bürgi erneut das Geld aus.

1814: Bauvorbereitung fürs erste Gipfelhotel

Der Arther Tuchschneder und Rigiführer, Joseph Martin Bürgi (1778 – 1833) beginnt mit den ersten Vorarbeiten für ein Gasthaus auf der Kulm (Holzfällen und Transport der Baumstämme auf die Kulm). Bürgi war Wirt des von ihm 1805 erbauten Hotels Krone auf Rigi-Klösterli. Im gleichen Jahr gingen ihm die finanziellen Mittel für die Weiterführung des Kulm-Projektes aus.

1601: Die erste Erwähnung

Stadtschreiber Renward Cysat von Luzern erwähnt zum ersten Mal Kulm als den Namen des höchsten Gipfels der Rigi. Die Bezeichnung Kulm leitet sich vom lateinischen Wort «culmus» = Giebel, Spitze, ab.

4. Der Ingenieur Niklaus Riggenbach

Niklaus Riggenbach: «Dummkopf» oder Genie?

Als Ingenieur Niklaus Riggenbach die erste Bergbahn Europas von Vitznau nach Rigi Kulm plante, wurde sein Vorhaben ganz allgemein für eine «Ungeheuerlichkeit» gehalten. Selbst Fachleute und Professoren glaubten nicht an die Verwirklichung dieses Projektes und hielten Riggenbach für nicht ganz zurechnungsfähig.

Niklaus, am 21. Mai 1817 zu Gebweiler im Elsass geboren, besuchte fünf Klassen des Gymnasiums Basel und begann nach dem allzu frühen Tod seines Vaters eine kaufmännische Lehre. Doch bald musste er von seinem Lehrmeister erfahren, dass er für diese Arbeit «zu dumm» sei.

Erst in einer Bandfabrik begriff Niklaus, dass ihn Mechanik und Präzision faszinierten. So wurde er Mechaniker. Über Lyon, wo er bereits als 20-jähriger zum Werkmeister avancierte, kam Riggenbach nach Paris. Dort besuchte er Vorlesungen am «Conservatoire des Arts et Métiers». Anlässlich der Eröffnung der Bahnlinie Paris – St. Germain traf Riggenbach seine endgültige Berufswahl. Er wollte Lokomotivbauer werden. Die Direktion der Kessler'schen Maschinenfabrik berief ihn nach Karlsruhe, wo er als Monteur und Werkführer an über 150 Lokomotiven arbeitete. Als angesehener Werkleiter führte er im Jahre 1847 die erste Dampflokomotive für die Schweizer Bahnen von Karlsruhe nach Zürich. Einige Jahre später, nach mehrmonatigem Aufenthalt in England, wählte die Schweiz. Centralbahnverwaltung den bewährten Ingenieur zum Chef der Hauptwerkstätte. Hier reifte in Riggenbach der Gedanke, Geländerampen mittels Zahnstangen zu überwinden.



Anlässlich des 200. Geburtstags von Niklaus Riggenbach wurde ihm zu Ehren eine Skulptur aus Schweizer Buchenholz vom Künstler Inigo Gheyselink geschaffen. Auf einer gut sichtbaren Bank an der Station Vitznau sitzt er und erinnert Gäste wie Einheimische daran, welche Pionierleistung sein Ebenbild damals vollbracht hat.

5. Die Vitznau-Rigi-Bahn: Die erste Bergbahn Europas

Der Vorzugslage der Rigi bewusst und angetrieben durch den Pioniergeist plante Ing. Niklaus Riggenbach den Bau der Vitznau-Rigi-Bahn. «Ich will alles Volk auf die Berge führen, damit sie alle die Herrlichkeit unseres erhabenen Landes geniessen können!», so rief Riggenbach, als er seine Erfindung, Züge mittels Zahnrad und Zahnstange über Steigungen zu führen, im Jahre 1863 in Frankreich patentieren liess. Zusammen mit den Ingenieuren O. Zschokke und A. Naef richtete er an den Kanton Luzern das Gesuch, die Rigi-Bahn bauen zu dürfen. Als bekannt wurde, dass eine ähnlich angetriebene Bahn bereits in Amerika in Betrieb sei, erteilte der Grosse Rat des Kantons Luzern am 9. Juni 1869 die Konzession. Das Initiativkomitee gründete eine Aktiengesellschaft und legte 1250 Aktien zur Subskription auf, die bereits am ersten Verkaufstag weit überzeichnet wurden. Mitte September 1869 begann der Bahnbau. An Riggenbachs Geburtstag, am 21. Mai 1870, wurde mit der Lok Nr. 1, der «Stadt Luzern», die erste Probefahrt auf der 300 m langen Strecke in Vitznau zur Zufriedenheit durchgeführt. Endlich, am 21. Mai 1871, konnte die erste Bergbahn Europas festlich eingeweiht werden. Riggenbach selbst führte den Festzug auf Rigis Höhen, nach der damaligen Endstation Rigi Staffelhöhe (Kantonsgrenze zwischen Luzern und Schwyz). Die Bahnanlage, die Gebäulichkeiten und das Rollmaterial wurden für Fr. 1'250'000.- erstellt.



Der Finanzierungs- und Abschreibungsplan sah vor, dass jährlich 50'000 Gäste die Vitznau-Rigi-Bahn benützen würden. Die Wirklichkeit übertraf aber auch hier die Kalkulation. Bereits im ersten Betriebsjahr fuhren über 60'000 Gäste mit der Zahnradbahn und im Jahr 1874 wurde erstmals die 100'000-Limite überschritten.

Mit der Eröffnung der Arth-Rigi-Bahn im Jahr 1875 nahmen die Gästezahlen ab, um bis 1886 wieder auf 102'021 zu steigen.

6. Bau und Betrieb der Arth-Rigi-Bahn

Die Ingenieure Riggerbach und Zschokke bauten auch die zahnradbetriebene Arth-Rigi-Bahn. Ein Komitee von zwölf Bürgern aus Arth erwirkte 1870 vom Schwyzer Kantonsrat die Konzession für die Strecke zwischen Staffelhöhe und Kulm sowie zwischen Arth, Oberarth und Kulm. Der Bau der Aussichts- und Paradestrecke Staffelhöhe – Rigi Kulm wurde von der Arther Aktiengesellschaft sofort in Angriff genommen. Bereits im Sommer 1873 wurde diese Strecke zum Betrieb an die Vitznau-Rigi-Bahn übergeben. Die Vitznau-Rigi-Bahn hatte von 1873 bis zur Fusion der beiden Bahnen im Jahre 1992 für die Benützung des Schienenstrangs Staffelhöhe – Rigi Kulm einen Pachtzins zu bezahlen.

Die Konzession für den Bau der Arth-Rigi-Bahn haben die Initianten anfangs 1873 an die von Ingenieur Riggerbach gegründete «Internationale Gesellschaft für Bergbahnen» in Aarau abgetreten. Diese Gesellschaft verwirklichte das Bahnprojekt als Generalunternehmerin für 4,2 Millionen Franken und lieferte auch fünf der sechs Dampflokomotiven. Noch im Sommer 1873 wurde mit dem Gleisbau Goldau – Staffel begonnen und im Jahre 1874 wurde das Teilstück Art-Oberarth-Goldau in Angriff genommen, nachdem der definitive Standort des Bahnhofes in Arth bestimmt worden war.

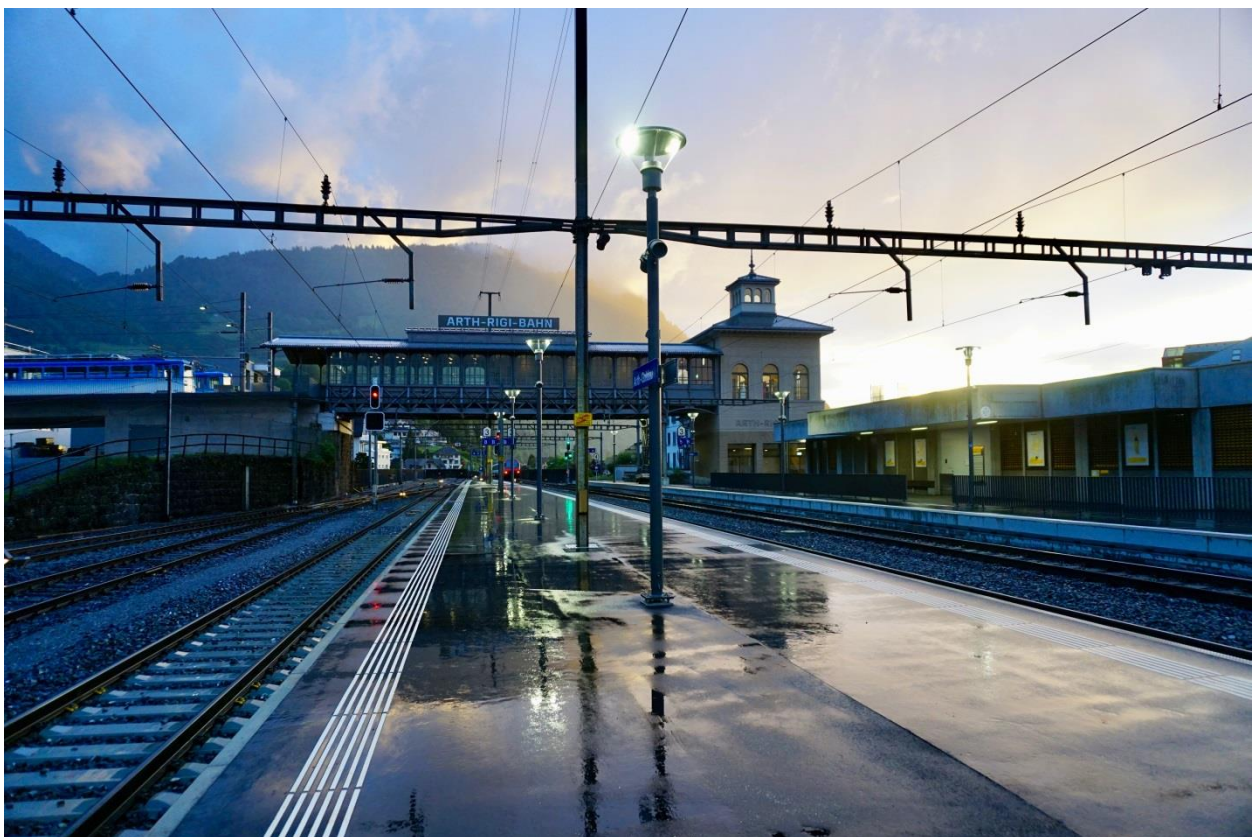
Die Arth-Rigi-Bahn konnte am 4. Juni 1875 auf der ganzen Strecke den Betrieb aufnehmen. Sehr luxuriös präsentierten sich die offenen Personenwagen, die beidseitig mit Vorhängen ausgestattet waren und die Reisenden vor Sonneneinstrahlung, Regen und Wind schützten. Bereits 1907 folgte die Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Bergstrecke Goldau – Kulm. Diese Umstellung war eine echte Pionierleistung, denn die Arth-Rigi-Bahn war die erste normalspurige Zahnradbahn der Schweiz, die auf elektrische Traktion umstellte.



7. Hochperron Goldau: Weltneuheit Reiterbahnhof

Im Jahr 1894 haben die Rigi Bahnen das Pionierprojekt «Hochperron Goldau» zum ersten Mal präsentiert. Drei Jahre nach der Präsentation konnte bereits der Bahnbetrieb aufgenommen werden. Der Hochperron, oder auch Reiterbahnhof genannt, war internationales Neuland. Noch nie zuvor gab es einen Bahnhof, der über die Geleise «reitet».

Zwei Jahrhundertwenden später spürte auch der erste Reiterbahnhof das Alter und wurde im Jahr 2010 zu Sanierungszwecken geschlossen. Nach fast siebenjähriger Bauzeit mit einigen Hochs und Tiefs wurde der Hochperron Goldau am 1. Juli 2017 wieder der Bevölkerung zugänglich gemacht und zeigt sich heute fast noch schöner, als



Die Geschichte des Hochperron Goldau

1. und 2. Juli 2017

Wiedereröffnung Hochperron Goldau.

Sommer 2016

Die Arbeiten laufen auf Hochtouren. Der obere Teil des Zugangsturms wird abgebrochen, der untere Teil bis auf die Aussenmauern ausgehöhlt. Die Grundmauern werden unterfangen, teils abgesenkt. Das Gebäude wird total neu aufgebaut und der Turmaufbau anhand historischer Fotos rekonstruiert.

16. Februar 2016

Nach einem weiteren Marschhalt, infolge einer höheren Kostenprognose, werden die Bauarbeiten wieder aufgenommen.

8. Februar 2015

In dieser Nacht wird der Hochperron wieder auf die neuen Auflager abgesenkt. Um 00.15 Uhr startet das Spektakel.

19. März 2014

Die Sanierungsarbeiten auf dem erhöhten Hochperron werden weitergeführt. Alles wird demontiert. Einzig das Stahlgerippe bleibt erhalten. Dieses wird sandgestrahlt und wo nötig durch neue Eisenteile ergänzt. Das revidierte Fachwerk wird gegen Korrosion behandelt, mit einem neuen Dach, neuen Fenstern, neuen Fassadenteilen und einem neuen Boden versehen.

20. Januar 2014

In acht Schritten à 24cm wird der Stahlkoloss in die Höhe gestemmt. Der Hochperron wird total 1.92 m angehoben.

19. Januar 2014

Um 20.00 Uhr beginnen die Vorbereitungsarbeiten für das Anheben des 170t schweren Stahlkonstruktes.

18. Dezember 2013

Der Hochperron wurde in den vergangenen Tagen freigelegt und ist bereit, seine Reise um zwei Meter in die Höhe anzutreten.

5. Dezember 2013

Aufgrund des Baufortschrittes darf das Gerüst wieder aufgebaut werden.

23. November 2013

Nach über einem Jahr Pause können die Arbeiten am Hochperron wieder aufgenommen werden.

23. Oktober 2013

Obwohl die Finanzierung zwischenzeitlich gesichert werden konnte, bleibt der Hochperron weiterhin geschlossen.

6. Februar 2012

Der Turm ist zwar alles andere als fertig, trotzdem wird das Gerüst am Hochperron wieder abgebaut, um Gerüstmiete zu sparen.

26. Mai 2011

Die Presse berichtet, dass die RIGI BAHNEN AG aufgrund massiver Mehrkosten die Arbeiten am Hochperron stoppen musste.

14. Oktober 2010

Der Hochperron wird für jeglichen Publikumsverkehr gesperrt.

10. Oktober 2010

Der letzte Zug fährt aus dem Hochperron.

2006

Der Hochperron wird unter Denkmalschutz gestellt.

1921

Aufgrund der Elektrifikation der SBB Linie Goldau-Immensee muss der Hochperron bereits ein erstes Mal um 41cm angehoben werden.

1899

Überdachung des Hochperrons.

1897

1897 baut die Arth-Rigi-Bahn über den Geleisen der Gotthardbahn einen Kopfbahnhof in einem Reitergebäude. Das Pionierprojekt wird auch Hochperron genannt. Die Hochperron-Brücke mit zwei durchlaufenden Fachwerkträgern aus Walzeisenprofilen überspannt rund 26 Meter. Diese Ausführung war damals topmoderne Eisenarchitektur, die ihre technischen Wurzeln in der Eiffelturm-Epoche (1889) hatte.

1894

Planung des Pionierprojekts «Hochperron Goldau»

ARB-Depot

1882

Die Werkstätten sowie die Remise inkl. Schiebebühne der Arth-Rigi-Bahn werden von Oberarth nach Goldau verlegt.

1904/1905

Die elektrische Kraftzentrale wird als Vorbereitung der Elektrifizierung angebaut.

1949

Die Schiebebühne wird um 8 Meter verlängert.

1970

In diesem Jahr wird das Depotgebäude umgebaut und mit einem Bürotrakt erweitert.

1982

Die handangetriebene Schiebebühne wird mit einem Motor versehen.

2010

Das Anschlussgleis und die Brücke zum Hochperron werden abgebrochen und neu gebaut.

2012

Die Steuerkabinen und die Hydraulikaggregate der neuen Weichen werden angeliefert und montiert. Die zwei - je 18 Tonnen schweren - «Rigi Weichen» mit biegbaren Schienen und Zahnstangen werden eingebaut und in Betrieb genommen. Die Anschlussgleise Richtung Depot und die neue Brücke Richtung Hochperron werden neu verlegt.

2013

Eine Ära geht zu Ende! Mit dem Abbruch der rund 140-jährigen Schiebebühne verschwindet ein Stück Geschichte des Bahnhofs Goldau. Die Anschlussgleise der Remise und zum Depotgebäude werden saniert und angepasst. Die alte Schiebebühne (auf neun Schienen laufend) wird abgebrochen. Eine auf zwei Schienen laufende, funkgesteuerte Brückenkonstruktion wird montiert.

Unter der Schiebebühne, im Bereich des Durchfahrtsgleises, wird eine 50 Tonnen Waage eingebaut. Damit ist es möglich, die Waren direkt auf dem Güterwagen zu wägen. Die bestehende Waage auf dem Gütergleis wird demontiert.

8. Bau und Betrieb Luftseilbahn Weggis – Rigi Kaltbad

Über Jahrzehnte bemühten sich verschiedene Weggiser Initianten, gemeindeintern eine Verbindung nach Rigi-Kaltbad zu schaffen. Nachdem diesem Vorhaben nichts mehr entgegenstand, erteilte der Bundesrat, aus betriebswirtschaftlichen Überlegungen und um eine direkte Konkurrenz zwischen der bestehenden Vitznau-Rigi-Bahn und der geplanten Luftseilbahn zu vermeiden, die Konzession der Rigibahn-Gesellschaft in Vitznau.

Nach einer Bauzeit von nur 11 Monaten konnte die Luftseilbahn Weggis-Rigi Kaltbad am 15. Juli 1968 dem Betrieb übergeben werden. Die seilbahntechnischen Einrichtungen wurden von der Firma K. Garaventas Söhne, Goldau, erstellt. Die Grossraum-Kabinen lieferten die Carrosseriewerke Aarburg.

Die Luftseilbahn verkehrt während des ganzen Jahres im 30-Minuten-Takt und überwindet in knapp 10 Minuten eine Höhendifferenz von 924 m. In Rigi Kaltbad verbindet ein Weg von 100 m die Bergstation der Luftseilbahn mit der Zahnradbahnstation.



9. RIGI BAHNEN AG

Die heutige Aktiengesellschaft entstand 1992 durch den Zusammenschluss der damaligen Arth-Rigi-Bahn (ARB) und der Rigibahn-Gesellschaft Vitznau, der die Vitznau-Rigi-Bahn (VRB) und die Luftseilbahn Weggis-Rigi Kaltbad (LWRK) gehörten. Die Rigi Bahnen AG betreibt seither die beiden Normalspur-Zahnradbahnen ARB und VRB und die Luftseilbahn Weggis-Rigi Kaltbad. 2014 kam auf Mandatsbasis noch eine weitere Luftseilbahn hinzu: Im Dezember 2014 wurde die Luftseilbahn Kräbel-Rigi Scheidegg AG (LKRS AG) mit dem Ziel gegründet, die wichtigste Zubringerbahn im Wandernetz der Rigi Scheidegg zu erhalten. Im Einvernehmen mit der damaligen Besitzerin der Bahn, der Rigi Scheidegg AG (RSAG), wurde die Luftseilbahn von der neuen AG übernommen und saniert. Dazu gehörte auch die Skilifte Rigi AG. 2017 hat die Rigi Bahnen AG den operativen Betrieb der Luftseilbahn Kräbel-Rigi Scheidegg übernommen.

10. Bau und Betrieb Luftseilbahn Kräbel – Rigi Scheidegg

Am 13. Dezember 2014 wurde auf Rigi Scheidegg die Luftseilbahn Kräbel – Rigi Scheidegg AG (LKRS AG) mit dem Ziel gegründet, die wichtigste Zubringerbahn im Wandernetz der Rigi zu erhalten und den über 100 Freizeitbewohnern des Gersauer Hausberges die Erschliessung zu sichern. Ab diesem Moment stand auch fest, dass die RIGI BAHNEN AG den operativen Betrieb der Bahn übernehmen wird. In den folgenden Monaten wurden die nötigen Abklärungen, Verhandlungen und das Bewilligungsverfahren für den geplanten Neubau der beliebten Luftseilbahn vorangetrieben. Im März 2016 unterzeichnete die LKRS AG den Vertrag mit der einheimischen Firma Garaventa und im April 2016 wurde das Plangenehmigungsverfahren eingeleitet. 23 Bundesordner wurden beim BAV, Bundesamt für Verkehr, persönlich abgeliefert. Nach einigen behördlichen Hürden durfte die LKRS AG im Juni 2017 die definitive Bewilligung in Empfang nehmen.

Der 6. Juni 2017 geht als Meilenstein in die Geschichte der neuen Luftseilbahn ein. An diesem Tag konnte mit dem Abbruch begonnen werden. Dank der Glanzleistung von Bauleitung, Planern, Seilbahnfachleuten, Unternehmern und insbesondere Arbeitern, die Wind und Wetter trotzten, konnte das Projekt in Rekordzeit realisiert werden. Am 23. Dezember 2017 war es dann soweit, die RIGI BAHNEN AG übernahm den operativen Betrieb der Luftseilbahn Kräbel – Rigi Scheidegg und deckt so mit ihrem Service neu auch die Südseite der Rigi optimal ab.

11. Die RIGI in der Gegenwart

Ihrer einzigartigen Lage und landschaftlichen Schönheit wegen, geniesst die Rigi den internationalen Ruf eines unvergesslichen Ausflugs- und Ferienparadieses. Im Herzen der Schweiz, inmitten einer imposanten Bergwelt, umgeben vom Vierwaldstätter-, Zuger- und Lauerzersee, erhebt sich die «Königin der Berge» zu einer Höhe von 1800 m.

Das etwa 90km² grosse Sport- und Erholungsgebiet ist autofrei und lädt mit einem gut ausgebauten Wegnetz im Sommer und Winter zu Spaziergängen und Bergwanderungen ein. Von verschiedenen, besonders gekennzeichneten Aussichtspunkten, geniesst der Besucher eine mehrere Kilometer weite Rundschau. Er erlebt unvergleichliche Sonnenaufgänge und blickt, vor allem im Herbst, auf ein gigantisches Nebelmeer. Dank dem vielfältigen Angebotsportfolio gehört die Rigi auch in den verschneiten Wintermonaten zu den beliebtesten Ausflugszielen der Zentralschweiz. Drei familiäre Skigebiete, rasante Schlittelpisten, ein Natureisfeld, gemütliche Winterwanderungen sowie ausgeschilderte Schneeschuhtrails bieten königliche Erlebnisse. Die Rigi ist auch heute noch das ideale Ausflugsziel für Familien, Schulen und Vereine. Dies nicht zuletzt aufgrund von attraktiven Erlebnisangeboten, die von der RigiPlus AG zusammengestellt werden. Die RigiPlus AG wurde ins Leben gerufen, um die Dienstleistungskette Berg-Tal-See zu schliessen. Die Entwicklungs- und Vermarktungsorganisation der Rigi kümmert sich um die anbieterübergreifende Angebotsbündelung & integrale Vermarktung über die Kantons- und Gemeindegrenze hinweg.

Die Zahnradbahnen ab Goldau und Vitznau verkehren das ganze Jahr bis nach Rigi Kulm. Die Panorama-Luftseilbahn Weggis – Rigi Kaltbad wird während den jährlichen Revisionsarbeiten im Frühling und im Herbst während fünf Wochen auf eine effiziente Beförderung der RigiGäste vorbereitet. Auch bei der Luftseilbahn Kräbel – Rigi Scheidegg fallen sporadisch Revisionsarbeiten an.

Die Rigi ist heute mit jährlich über 900'000 Besuchern eines der beliebtesten Ausflugsziele der Schweiz. Der Gästemix setzt sich aus rund 60% Schweizer Gästen sowie 40% internationalen Besuchern zusammen.

Mehr als nur ein Bahnbetrieb

Die Rigi Bahnen AG ist im Besitz von zwei Restaurants, drei Souvenirshops, einem Dienstleistungszentrum und betreibt diverse Freizeitanlagen. Unterstützung erhält die Unternehmung von der RigiPlus AG, die im August 2012 als Entwicklungs- und Vermarktungsorganisation für die Region Rigi von den sieben grössten Dienstleistern am Berg gegründet wurde. Die RigiPlus AG hat das Ziel, die Region Rigi als Ganzes zu vermarkten und ist verantwortlich für die anbieterübergreifende Angebotsbündelung. Heute zählt die RigiPlus AG über 50 Aktionäre, die insgesamt rund 60 touristische Dienstleister repräsentieren.

Neun Bahnen – Ein Berg

Am 21. Mai 1871 fährt die erste Bergbahn Europas von Vitznau nach Rigi Staffelhöhe – ein Meilenstein in der Geschichte der Rigi. Heute präsentiert sich der Berg mit seinen Zahnrad- und Seilbahnen – insgesamt neun Bergbahnen erschliessen die Königin der Berge – als einzigartiges Bergbahn-Paradies. Einsteigen, Platz nehmen und die Fahrt geniessen. Atemberaubende Aussichten sorgen dabei für ein imposantes Bahnerlebnis.

Die Bergbahnen auf der Rigi:

- Zahnradbahn Goldau – Rigi Kulm
- Zahnradban Vitznau – Rigi Kulm
- Luftseilbahn Weggis – Rigi Kaltbad
- Luftseilbahn Kräbel – Rigi Scheidegg
- Luftseilbahn Küssnacht – Seebodenalp
- Luftseilbahn Oberschwend – Burggeist
- Luftseilbahn Vitznau – Hinterbergen
- Luftseilbahn Vitznau – Wissiflüh
- Luftseilbahn Brunnen – Urmiberg

→ [Zur Übersicht](#)

Himmelbetten auf der Königin der Berge

Wer gerne etwas länger auf der Rigi bleiben will, macht es sich einfach in einem der Hotels, Gasthäuser oder in einer Ferienwohnung gemütlich und lässt sich von den atemberaubenden Sonnenaufgängen beeindrucken. Nicht umsonst schwärmen Rigi-Kenner von der schönsten Zeit am Berg: Und zwar von 20.00 – 8.00 Uhr. Ausprobieren lohnt sich!

Unterkünfte auf der Rigi: [Unterkünfte](#).

Genuss im Doppelpack

Vom Rigi-Alpkäse-Fondue bis hin zum GaultMillau-Menü. Von der Terroir-Philosophie bis zum eigenen Berg-Bier. Die Gastronomie an der Rigi bietet Kulinarik, die Gaumenfreuden bereitet und immer wieder überrascht. Auf der Rigi lässt es sich gleich doppelt geniessen: Speisen mit Weitsicht steht auf dem Programm.

Verpflegungsmöglichkeiten auf der Rigi: [Restaurants](#).

Tagen und Feiern auf der Rigi

Auf der Rigi wird jeder Anlass zum Erlebnis. Das Angebot an unterschiedlichen Rahmenprogrammen ist so vielfältig, wie die Alpenflora auf der Rigi. Auf der Königin der Berge finden sich passende Eventlokalitäten für bis zu 750 Personen.

Gruppen und Seminare auf der Rigi: [Räumlichkeiten](#).

12. Technische Daten Zahnradbahn Vitznau – Rigi Kaltbad – Rigi Kulm

Betriebseröffnung

Vitznau – Rigi Staffelhöhe	21. Mai 1871
Rigi Staffelhöhe – Rigi Kulm	23. Juni 1873
Einführung des elektrischen Betriebes	03. Oktober 1937

Anlagen für den elektrischen Betrieb

Gleichrichterstationen	3
Speisung mit Drehstrom	15 kV/50 Hz
Traktionsenergie Gleichstrom	1'500 V
Leistung der Gleichrichterstationen (Vitznau 2'000 kW, Romiti 2'000 kW)	4'000 kW
Gleise Normalspur	1'435 mm
Betriebslänge	6'975 m
Doppelspur	
Freibergen-Rigi Kaltbad (1874)	1'833 m
Zahnstangen-System	Ing. N. Riggerbach
Grösste Neigung	250 ‰
Mittlere Neigung	190 ‰
Kleinster Radius (Strechengleis)	120 m
1 Tunnel Schwanden	67 m Länge
7 Brücken	97 m Gesamtweite

Höhenlage der Stationen

Vitznau	435 m. ü. M.
Mittlerschwanden	698 m. ü. M.
Gruebisbalm	909 m. ü. M.
Freibergen	1'026 m. ü. M.
Romiti-Felsentor	1'195 m. ü. M.
Rigi Kaltbad	1'420 m. ü. M.
Rigi Staffelhöhe	1'550 m. ü. M.
Rigi Staffel	1'603 m. ü. M.
Rigi Kulm	1'748 m. ü. M.

Fahrzeuge

a) Elektrische Triebfahrzeuge		
Elektrische Lokomotive	1	331 kW
Elektrischer Motorwagen	4	331 kW
Elektrischer Motorwagen	1	824 kW
Elektrische Pendelkompositionen	2	824 kW
b) Schneeschleuder	1	309 kW
c) Dampflokomotiven	2	368 kW
d) Personenwagen	9	
e) Güterwagen, Dienstfahrzeuge, Schneepflug	13	

Geschwindigkeit

Dampflokomotiven	9 km/h	
Elektr. Triebfahrzeuge	Bergfahrt	18/23 km/h
	Talfahrt	12/14 km/h
Fahrzeit Vitznau-Rigi Kulm		30 Minuten
Kapazität		850 Personen/h

13. Technische Daten Zahnradbahn Goldau – Rigi Klösterli – Rigi Kulm

Betriebseröffnung

Arth am See – Goldau - Rigi Kulm	04. Juni 1875
Die Strecke Arth am See wurde am 1. September 1959 eingestellt und durch eine Autobuslinie ersetzt.	
Einführung des elektrischen Betriebes	01. Mai 1907

Anlagen für den elektrischen Betrieb

Gleichrichterstationen	2
Speisung mit Drehstrom	15 kV/50 Hz
Traktionsenergie Gleichstrom	1'500 V
Leistung der Gleichrichterstationen	6'000 kW
(Staffel 2'000 kW, Kräbel 2'000 kW, Klösterli 2'000 kW)	
Gleise Normalspur	1'435 mm
Betriebslänge	8'551 m
Zahnstangen-System	Ing. N. Riggerbach
Grösste Neigung	200 o/oo
Mittlere Neigung	144 o/oo
Kleinster Radius (Strechgleis)	120 m
2 Tunnel Schönenboden	67 m Länge
Pfadern	48 m Länge
8 Brücken	368 m Gesamtweite

Höhenlage der Stationen

Goldau	517 m. ü. M.
Goldau A4	541 m. ü. M.
Kräbel	761 m. ü. M.
Fruttli	1'156 m. ü. M.
Rigi Klösterli	1'316 m. ü. M.
Rigi First	1'479 m. ü. M.
Rigi Staffel	1'603 m. ü. M.
Rigi Kulm	1'748 m. ü. M.

Fahrzeuge

a) Elektrische Triebfahrzeuge		
Elektrische Pendelzüge	4	508 kW
Elektrischer Pendelzug	1	824 kW
Ältester El. Zahnradtriebwagen der Welt, Jrg. 1911)	1	390 kW
Elektrischer Triebwagen	1	449 kW
b) Elektrische Lokomotive mit Schneeschleuder	1	449 kW
d) Personenwagen	4	
e) Güterwagen, Dienstfahrzeuge, Schneepflug	10	

Geschwindigkeit Elektro. Triebfahrzeuge

Bergfahrt	21 km/h
Talfahrt 0-144 o/oo	17 km/h
Talfahrt 145-200 o/oo	
Fahrzeit Goldau-Rigi Kulm	35 Minuten
Kapazität	1'000 Personen/h

14. Technische Daten Luftseilbahn Weggis – Rigi Kaltbad

Betriebseröffnung	15. Juli 1968
Erbauer	Garaventa AG, Goldau
System	Pendelbahn mit 2 Kabinen
Höhenlage Talstation Weggis	499 m. ü. M.
Höhenlage Bergstation Rigi Kaltbad	1'423 m. ü. M.
Höhenunterschied	924 m
Betriebslänge Fahrbahnen	2'330 m
Neigungsverhältnisse	
Mittlere Neigung	44,3 %
Grösste Neigung der Lastwegkurve	79,0 %
Grösste Spannweite	1'083 m
Laufwerk	
Anzahl Rollen je Laufwerk	24 Stück
Bremskraft der Fangbremsen	15.5 t/Laufwerk
Kabinen-Fassungsvermögen	76+ 1 Person
Fahrtgeschwindigkeiten	
Geschwindigkeit maximal	9 m/s
Geschwindigkeit bei Normalfahrten	5 m/s
Fahrzeit bei Höchstgeschwindigkeit	6 Min. 48 Sek.
Förderleistung	600 Personen/h
Antrieb	
Art des Antriebes	Ward-Leonard
Antriebsmotor (Windwerk)	ca. 740 kW
Spitzenleistung	ca. 480 kW
Dauerleistung	
Traktionisenergie Wechselstrom	3 x 380 V, 50 Hz
Anzahl Stützen	3 Betonstützen (44 m, 28 m, 27 m)
Tragseile	
pro Fahrbahn	2 x 48 mm
Machart	vollverschlossen
Bruchlast	264 t
Gewicht per 100 m	1,2 t
Zug- und Gegenseile	
	1 x 34 mm
Machart Seale	6x19 drähtig
Bruchlast	83,2 t
Gewicht per 100 m	418 kg

15. Technische Daten Luftseilbahn Kräbel – Rigi Scheidegg

Betriebseröffnung	22. Dezember 2017
Erbauer	Garaventa AG, Inauen-Schätti AG
System	Pendelbahn mit 2 Kabinen
Höhenlage Talstation Kräbel	763 m. ü. M
Höhenlage Bergstation Rigi Scheidegg	1'642 m. ü. M.
Höhenunterschied	879 m
Betriebslänge Fahrbahnen	1'758 m
Neigungsverhältnisse	
Mittlere Neigung	57.87 %
Grösste Neigung der Lastwegkurve	80.54 %
Grösste Spannweite	550 m
Laufwerk	
Anzahl Rollen je Laufwerk	8 Stück
Kabinen-Fassungsvermögen	15 Personen
Fahrtgeschwindigkeiten	
Geschwindigkeit maximal	6 m/s
Geschwindigkeit bei Normalfahrten	5 m/s
Fahrzeit bei Höchstgeschwindigkeit	5 Min. 30 Sek.
Förderleistung	132 Personen/h
Antrieb	
Art des Antriebes	Bergstation AC Motor mit Frequenzumformer (FU)
Antriebsmotor (Windwerk) Spitzenleistung	117 kW
Dauerleistung	62 kW
Traktionisenergie Wechselstrom	3 x 400 V, 50 Hz
Anzahl Stützen	3 Rohrstützen (40.6 m, 40.6 m, 6.5 m)
Tragseile	
pro Fahrbahn	1 x 36 mm
Machart	vollverschlossen
Bruchlast	1541 kN
Gewicht per 100 m	740 kg
Zug- und Gegenseile	
Machart Seale	6x19 Litzenseil
Bruchlast	328 kN
Gewicht per 100 m	152 kg