

STIFTUNGSRAT & GESCHÄFTSFÜHRUNG

Der Stiftungsrat besteht aus vier ehrenamtlich tätigen Stiftungsräten.

René Kamer, Stiftungsratspräsident



"Getreu unserem Leitgedanken «Ohne Herkunft – Keine Zukunft» engagiere ich mich mit grosser Freude und Leidenschaft für unseren Stiftungszweck. Dank freund-partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit dem Team der Rigibahnen begeistern wir unsere RIGI HISTORIC Fans und schaffen nachhaltigen Mehrwert für die Königin der Berge."

Christine Zemp Gsponer, Stiftungsrätin



"Als Verwaltungsrätin der RIGI BAHNEN AG befasse ich mich mit dem Heute und Morgen. Als Stiftungsrätin von RIGI HISTORIC blicke ich in die Vergangenheit. Die wichtigsten Zeitzeugen der ersten Zahnradbahn Europas sollen unserem Unternehmen unbedingt erhalten bleiben. Dafür setze ich mich gemeinsam mit allen Rigi-Fans ein. Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung!"

Norbert Schmassmann, Stiftungsrat



„Ich engagiere mich aus Freude für RIGI HISTORIC, weil das bis heute erhaltene Rollmaterial ein Vermächtnis für die Zukunft darstellt.“ Oder: Gibt es etwas Schöneres, als sich für die Erhaltung des ursprünglichen Rollmaterials der Rigi Bahnen zu engagieren?“

Stefan Kopp, Stiftungsrat, Leiter des Depots Vitznau



"Ich habe grosses Interesse am historischen Rollmaterial der Rigi Bahnen, betreibe mit Freude Dampflokomotiven und fahre alte Triebwagen. Deshalb setze ich mich für den Erhalt von möglichst vielen Fahrzeugen ein. Ich bin ein Nostalgiker und fahre selber täglich ein 38 Jahre altes Auto."

Zita Rööslin-Ineichen



«Wenn Fachwissen & Fahrzeuge seit 1871 weitergegeben werden, wenn Buben träumen und auf der Dampffahrt leuchtende Augen haben, dann ist das Produkt einzigartig. Mich erfüllt es, die Geschichte der ersten Bergbahn Europas weiterzuschreiben.»

ZWECK

Die Stiftung «Rigi Historic» bezweckt den Erhalt, die Restaurierung sowie die Pflege von historisch wertvollen Bauwerken auf der Rigi. Des Weiteren setzt sie sich für historisch einmalige Trieb- und Transport-Vorstellwagen der RIGI BAHNEN AG ein. Diese Zeitzeugen sollen betriebsfähig bleiben. Die RIGI BAHNEN AG geht bis ins Jahr 1871 zurück und ist die älteste Bergbahn Europas. Die normalspurigen Zahnradbahnen führen von Vitznau (Kanton Luzern) und Arth (Kanton Schwyz) auf den 1750 Meter hohen Ausflugsberg.

STIFTUNG

Die Stiftung RIGI HISTORIC wurde Ende 2012 gegründet und mit einem Gründungskapital von CHF 100'000.00 ausgestattet.

GÖNNERCLUB

Der Gönnerclub besteht aus fünf Kategorien. Gönner profitieren von attraktiven Gegenleistungen, welche dank der RIGI BAHNEN AG und den Partner am Berg für unvergessliche Erlebnisse auf der Rigi sorgen. Einmal pro Jahr sind Gönner an einen Gönneranlass eingeladen. Jede Veranstaltung führt die Gönner hinter die Kulissen der einzigartigen Bahn-Geschichte der ersten Bergbahn Europas.

PROJEKTSPENDEN

Für einzelne grössere Projekte wendet sich die Stiftung Rigi Historic an ausgewählte Personen, Unternehmungen und Institutionen. Auf diesem Weg soll die Finanzierung des technisch-historischen Gesamtkunstwerks Rigi gesichert werden. Die Stiftung will damit zum Erhalt der Zeugen der ersten mechanischen Bergeroberungen Europas beitragen.

2022	CHF 100'000	für das Refit-Projekt der Pendelzüge ARB 12/22 & 14/24
2021/22	150 STUNDEN	Ausmusterung 5 historischer Fahrzeuge
2021	CHF 150'000	für die Instandstellung der Lok 7
2020	CHF 30'000 nach Vitznau	für die Überführung der Lok 7 vom Verkehrshaus der Schweiz auf Seeweg
2014	CHF 50'000	für die Renovation des ältesten Zahnradtriebwagens.

SPENDEN AUS DIVIDENDEN

Ein stetig wachsender Anteil geht aus Dividendenerträgen der Rigi Bahnen Aktionäre ein, welche ihre Gewinnanteile der Stiftung abtreten.

STÄRKEN

RIGI HISTORIC ist ein starker Partner, bestens vernetzt in der Bahn- und Tourismusindustrie, verfügt über ein grosses Netzwerk wichtiger Partner, kennt die Gönner und ihre Bedürfnisse. Letztere sind Botschafter der Rigi. Die Geschichte der ersten Zahnradbahn Europas geht auch dank dem Engagement der Stiftung weiter. RIGI HISTORIC ist bestrebt, die Geschichte weiter zu schreiben und das Fachwissen der Mitarbeitenden über Generationen zu erhalten. Die Bergbahngeschichte der Rigi ist erlebbar, das Angebot mit historischen Wagen und Dampflokomotiven erlebnisreich.

FAHRZEUGE

12 exklusive und historische Zahnradbahn-Fahrzeuge sind betriebsfähig und stehen auch heute noch im Einsatz. Dazu gehören zwei mit Kohle befeuerte Dampflokomotiven. Die Lok Nr. 7 aus dem Jahre 1873 ist heute im Besitz des [Verkehrshauses der Schweiz](#).

DAMPFLOK Nr. 16 & 17 / H 2/3 h2t

Inbetriebnahme: 1923 & 1925 - Hersteller: SLM Winterthur



Bedeutung H 2/3 h2t:

H Zahnradlokomotive

2 Triebzahnräder

3 Totale Achsenzahl

h Heissdampf

2 Zylinderzahl

t für Tenderlok (kein Kohlewagen)

Weil grössere Schwankungen beim Wasserstand im Kessel ein grosses Problem darstellten, beschaffte man in der Anfangsphase der damaligen Vitznau-Rigi-Bahnen (VRB) Dampflokomotiven mit einem Stehkessel. Weil sich die Reinigung bei den liegenden Kesseln jedoch als einfacher erwies, wurden zu einem späteren Zeitpunkt sämtliche Lokomotiven neu ausgerüstet. Jedoch musste auch bei der Neuanschaffung die Problematik bezüglich der Wasserschwankungen berücksichtigt werden. Die Feuerbüchse muss zwingend mit Wasser überdeckt sein, was 1870 noch nicht der Fall war. Erst später wurde das Problem gelöst, indem man die Kesselkonstruktion den Steigungen anpasste. Übrigens: Auf einer Fahrt von Vitznau bis nach Rigi Kulm verspeist die Lokomotive ca. 450 kg Kohle und ca. 2'000 l Wasser.

1996 bis 1997 und 2012 wurde bei der Lok 16 eine Kesselrevision gemacht und 2006 bis 2007 das Getriebe revidiert. Auch bei der Lok 17 erneuerte man das Getriebe und unterzog 1998/99 und 2011 eine Totalrevision.

MOTORWAGEN CFhe 2/4 Nr. 3

1906: Wagonfabrik Rastatt / C. Wüest + Co., Seebach



Erster Bergbahntriebwagen

Beim Motorwagen Nr. 3 sind noch das komplette Triebgestell inklusive Motoren, der Führerstand mit allen Armaturen, der Kontroller sowie ein Bankabteil vorhanden. Er ist der erste elektrische Bergbahntriebwagen der einstigen Arth-Rigi-Bahn (ARB) und war von Oktober 1906 bis 1965 im Einsatz. Ursprünglich war er gelb-braun bemalt und ohne Fenster. Die Nr. 3 ist ein Alleinfahrer, er wurde 1965 auf Rigi Kulm remisiert und am 20. Oktober 1966 ausrangiert. Zum 100 Jahr-Jubiläum der Arth-Rigi-Bahnen (ARB) 1975 erfolgte ein Teilabbruch. 1990 übernahm Familie Horath den Wagen, revidierte den Restbestand bis 1997 und stellte ihn vor dem Hotel Montana in Luzern auf. 2007 wurde der Motorwagen im alten Gelb angestrichen und neben der Station Kräbel auf einem Sockel aufgestellt.

100 Jahre Elektrifizierung

Eine Wiederinbetriebnahme ist unter den heutigen Sicherheitsvorgaben (Vorgaben der AB-EBV Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung) undenkbar.

MOTORWAGEN BDhe (CFhe) 2/3 Nr. 6

1911: SWS / MFO



Ältester betriebsfähiger Elektro-Zahnradtriebwagen der Welt

Der Motorwagen Nr. 6 wurde 1911 in Betrieb genommen und ist der älteste normalspurige betriebsfähige Elektro-Zahnradtriebwagen der Welt. 1939 wurde er von 750 VDC (Volt Gleichstrom) auf 1500 VDC umgebaut. 1985 bis 1990 wurde er, nachdem man ihn ausrangieren wollte, revidiert und möglichst in den Originalzustand versetzt. Mittlerweile steht der Wagen Nr. 6 bei nostalgischen Fonduefahrten nach wie vor im Einsatz.

Rigi-Pullmann-Zug

Seit über hundert Jahren klettert der schneeweisse Wagen 6 auf die Rigi. Zusammen mit den Vorstellwagen B35 und C11 bildete er den legendären «Rigi-Pullmann». Nach der letzten ausführlichen Revision vor 25 Jahren benötigte das Schmuckstück der Nostalgieflotte im Jahr 2014 ein ausführliches «Facelifting». Um die abgefahrenen Triebzahnräder zu wenden, musste der ganze Antriebsteil zerlegt werden. Die Motoren wurden einer eingehenden Prüfung unterzogen und die Getriebezahnäder der Sekundärstufe, welche ebenfalls starke Abnützungen aufwiesen, wurden ersetzt. Sämtliche andere Komponente wurden geprüft und je nach Zustand revidiert oder ersetzt. Auch der Innenraum erstrahlte nach dem «Facelifting» in neuem Glanz und der Wagen erhielt zusätzlich eine neue Musikanlage. Die Arbeiten rund um die Erneuerung waren sehr umfangreich und interessant. Das benötigte Knowhow konnte betriebsintern abgerufen oder neu aufgebaut werden.

MOTORWAGEN BDhe 2/4 Nr. 7

1925: SIG, SLM



1939 wurde der Motorwagen Nr. 7 von 750 VDC auf 1500 VDC bei der Maschinenfabrik Oerlikon umgebaut. 1979 erneuerte man den Holzkasten und ersetzte 1983 die Guss-Widerstände durch Band-Widerstände. Im Jahr 2018 wurde der Motorwagen 7 wiederum revidiert. Dabei wurden sämtliche Komponenten eingehend untersucht, geprüft und sogar neue Triebzahnräder montiert!

SCHNEESCHLEUDER-LOK He 2/5 Nr. 8

1930: SLM / MFO



Die Lok Nr. 8 ist eine elektrische Lokomotive, die seit 1987 in der Regel als Schneeschleuder eingesetzt wird. Ihr Aufbau ist 360 ° drehbar und vermutlich ein weltweit einzigartiges Fahrzeug. 1939 fand der Umbau von 750 VDC auf 1500 VDC statt. 1974 wurde das Schleuderaggregat auf hydraulische Betätigung umgebaut und die Sicherheitsbremse modernisiert. 1998 ergänzte man das Schleuderaggregat der Lok mit einer elektronisch geregelten Bedienung. Im Zuge einer Revision erhielt die Lok 8 im Jahr 2012 neue Triebzahnäder.

VORSTELLWAGEN B2

1871: Centralbahn Olten



Als die Rigibahn in Vitznau 1871 ihren Betrieb aufnahm, besass die Gesellschaft neben drei Dampflokomotiven fünf Personenwagen und ebenso viele Güterwagen.

Gepäck auf der Stehkessellok

Die Wagen Nr. 1, 2 und 3 waren grosse Personenfahrzeuge mit ursprünglich 54 Sitzplätzen und kosteten damals CHF 7'634.00 das Stück. Sie wurden, wie die Lokomotiven, von der Centralbahnwerkstätte in Olten hergestellt. Das Gepäck wurde auf der Lokomotive befördert. Auch im Wagen Nr. 2 sass die Passagiere auf den talwärts gerichteten Bänken. Mit dem Verschwinden der Stehkessellok musste ein Gepäckabteil geschaffen werden, wobei beim Umbau die heutige Sitzanordnung mit gegenüberliegenden Bänken und 60 Plätzen konstruiert wurde. Der anfängliche Platz des Bremser auf dem Dach schien nicht wirklich sicherheitskonform. Der Bremser bekam die tieferliegende, heutige Plattform vorne mit dem grossen Handrad für die Wagenbremse.

Aufwändige Revision

Anlässlich der aufwändigen Revision 1993 wurde der Wagenkasten mit den ursprünglichen Farben versehen, die während der Demontage des Wagenkastens vom Vorsteller Nr. 8 (Unfall Staffel 1989) an den freiliegenden Holzwänden zum Vorschein kamen. Der damalige Depotchef Arthur Joller hatte ein feines Gespür für die richtige Herrichtung des alten Wagens und gab sein Wissen den Handwerkern gerne weiter. So wurde der Wagen innert fünf Monaten, nach gut 1'700 Arbeitsstunden und mit einem Budget von CHF 20'000.00 (Materialkosten) wieder zum ersten richtigen Nostalgiewagen der VRB fertiggestellt.

Sommerwagen

Da anfänglich nur Sommerbetrieb auf der Rigi herrschte, hatte der Wagen weder Heizelemente noch Seitenfenster. Lediglich leichte Stoffstoren trotzten den Wettereinflüssen. Dieser nostalgische Touch wurde bis heute so beibehalten. Der Vorstellwagen ist nicht nur sehr beliebt beim Publikum, er leistet auch an Hochfrequenztagen im Winter seinen wertvollen Einsatz.

VRB Wagen B 2 auf den Punkt gebracht:

- Hersteller: Centralbahnwerkstätte in Olten
- Inbetriebnahme: 1871
- Personenwagen: offen, vor allem ein Sommerwagen ohne Heizung
- 54 Sitzplätze
- Personenwagen ohne Seitenfenster, lediglich Stoffstoren
- 1993 aufwändige Revision: ursprüngliche Farben

VORSTELLWAGEN B5

1871: Centralbahn Olten



Vermutlich um in der Zwischensaison und bei schlechtem Wetter gemischte Züge (Personen- und Güterbeförderung) führen zu können, wurden 1871 zwei kleine Personenwagen (Nr. 4 und 5) bei der Centralbahn in Olten beschafft. Somit konnten neben 30 Fahrgästen etliche Güter transportiert werden.

Umbau zum geschlossenen Güterwagen

Nach der Dampfzeit wurde der Personenwagen 1938 zum geschlossenen Güterwagen Gk 30 umgebaut. Dank dem Umbau soll ein witterungsgeschützter Warentransport garantiert werden können. Auch wurde der Wagen viele Jahre eingesetzt, um Einheimische und Gäste ein letztes Mal ins Tal zu fahren.

Rückbau zum kleinen B5

Im Winter 2008/09 wurde klar, dass zum 50-Jahre-Jubiläum vom Verkehrshaus der Schweiz VHS die Lok 7 im Sommer wieder eingesetzt wird. Diese hatte aber aus der Wiederinbetriebnahme im Jahr 1996 die Auflage, dass auf 25% Steigung nur mit dem leeren – grossen – Vorstellwagen gefahren werden darf. Deshalb entschieden sich die Verantwortlichen, den kaum mehr verwendeten Gk 30 wieder in den kleinen B5 Wagen rückzubauen. Heutzutage leistet der kleine B5 wertvolle Dienste am regulären Dampfzug, an den elektrischen Motorwagen oder sogar als Verstärkungswagen vor den Pendelzügen.

VRB Wagen B5 auf den Punkt gebracht:

- Hersteller: Centralbahnwerkstätte in Olten
- Inbetriebnahme: 1871
- Kleiner Personenwagen von 1871-1938
- 1938 Umbau zum geschlossenen Güterwagen Gk 30, Eingesetzt bis 2008
- 2008/9 Rückbau zum B5 anlässlich des 50 Jahre Jubiläums des Verkehrshauses der Schweiz

VORSTELLWAGEN B10 & 11

1873: Waggonfabrik Fribourg



4 Stehkessellokomotiven und 2 Personenwagen

Die beiden Personenwagen Nr. 10 und 11 wurden 1873 durch die Waggonfabrik Fribourg an die damalige Rigi-Bahn-Vitznau geliefert. Wir erinnern uns – in diesem Jahr wurden die letzten vier Stehkessellokomotiven Nummer 7 bis 10 geliefert und die Strecke Staffelhöhe bis Kulm in Betrieb genommen. Entsprechend musste auch das Wagenmaterial erhöht werden, was den Kauf der beiden Personenwagen voraussetzte.

Umbau zu Salonwagen

Mit der Inbetriebnahme der «Pink» Pendelzüge 1987 wurden die vom Zustand her schlechtesten Vorstellwagen aus dem Verkehr gezogen, darunter die Wagen 6 und 11. Während der Personenwagen Nr. 6 abgebrochen wurde, hatte der B11 ein schöneres Schicksal. Die damalige Geschäftsleitung entschloss sich, den Wagen Nr. 11 als Salonwagen umzufunktionieren. Die Werkstätte Vitznau verwendete, in Zusammenarbeit mit einer einheimischen Schreinerei, viele noch brauchbare Komponente und erbaute ein «neues» Fahrzeug im Stil der Belle Epoque mit viel Messing und edlem Plüsch.

Mit der Hochzeitsfahrt des damaligen Marketingchefs wurde der Salonwagen am Rigibahn-Geburtstag am 21. Mai 1988 eingeweiht.

Elektrisch und mit Dampf

Da die Platzverhältnisse mit knapp 40 Personen - gerade bei Hochzeiten - jeweils knapp waren, wurde im Winter 1991/92 der Wagen Nr. 10 ebenfalls zum gleichartigen Salonwagen umgebaut. Somit können mit den beiden Salonwagen rund 80 Personen sowohl elektrisch (Lok 18) wie auch mit den Dampflokomotiven 16 und 17 edel nach Rigi-Kulm befördert werden. Auch in Kombination mit dem ARB Wagen Nr. 6 sind Fahrten ab Goldau oder Vitznau ganzjährig problemlos möglich.

VRB Salonwagen 10 & 11 auf den Punkt gebracht:

- Hersteller: Waggonfabrik Fribourg
- Inbetriebnahme: 1873
- Salonwagen im Stil der Belle Epoque
- je 40 Sitzplätze
- Salonwagen sowohl elektrisch (Lok 18), als auch mit den Dampflokomotiven 16 und 17 einsetzbar
- 1987/88 Umbau Personenwagen B 10 zu Salonwagen durch Werkstätte Vitznau gemeinsam mit Schreinerbetrieb
- 1991/92 Umbau Personenwagen B 11 zu Salonwagen

VORSTELLWAGEN B14

1902: Werkstätte Vitznau



Eigenbau Werkstätte Vitznau

Nachdem 1901 die Dampflokomotive Nr. 12 bei der Lokomotivfabrik in Winterthur bestellt wurde, fehlte im Fahrzeugpark ein weiterer Personenwagen. Kurzerhand wurde dieser in der eigenen Werkstätte in Vitznau, ähnlich den bestehenden Vorstellwagen, nachgebaut. Jedoch fielen beim Eigenbau die Abteile etwas länger aus (+10 cm). Zusätzlich charakterisiert ein offenes Frontabteil bergseitig den Wagen.

Offener Personenwagen

Da auf der Rigi nur Sommerbetrieb herrschte und der Wagen vorwiegend an Spitzentagen zum Einsatz kam, wurde er nur als offener, mit Vorhängen versehener Personenwagen gebaut. Der sehr beliebte, 5.5 Tonnen schwere, B14 bietet 64 Passagieren eine Sitzgelegenheit, wobei natürlich die Plätze in der ersten Reihe, aufgrund der freien Aussicht, immer besetzt sind.

Seit 1902 immer in Betrieb

Am 4. Juni 1902 in Betrieb genommen, war der schöne Vorsteller, soweit nachvollziehbar, immer in Betrieb, abgesehen von den ordentlichen Revisionen. Die letzte grössere Revision mit einer Neubemalung (in den früheren Farben) wurde im Jahr 2012 durchgeführt. Dabei wurde auch ein Teil des Holzaufbaus ersetzt.

VRB Wagen B14 auf den Punkt gebracht:

- Hersteller: Eigene Werkstätte Vitznau
- Inbetriebnahme: 1902
- Personenwagen: offen, vor allem ein Sommerwagen
- 64 Sitzplätze
- Mit Vorhängen versehener Personenwagen
- 2012 ordentliche Revision, Neubemalung (in früheren Farben), Holzaufbau

VORSTELLWAGEN B15

1899: Werkstätte Goldau ARB



Für die neue Dampflok Nr. 6 wurde 1899 in der eigenen Werkstätte in Goldau der Personen-Vorstellwagen Nr. 6 erbaut. Dieser wurde, wie die Wagen 1 bis 5, mit einem Fassungsvermögen von 60 Personen und einem grosszügigen Gepäckabteil gestaltet.

Von der ARB zur VRB

Nach der Elektrifikation kam der Wagen 1908 zusammen mit der Lok 2 für CHF 19'000.00 zur damaligen Vitznau-Rigi-Bahn (VRB), wo er die Wagennummer 15 erhielt. Anscheinend wurde er erst 1948 mit einer Signaltaste und einer Heizung ausgerüstet, sodass der Wagen auch vor den elektrischen Motorwagen laufen konnte.

Revision

1959 wurde der Wagenkasten abgehoben und das ganze Innenleben gründlich revidiert. In die Jahre gekommen, lief der Wagen 15 bis um die Jahrtausendwende. Vor allem wieder in Kombination mit den Dampfzügen, wo er aber gegen Ende einen ziemlich unschönen Eindruck hinterliess.

Im Winter 2003/04 wurde er in Goldau komplett zerlegt und der Wagenkasten mit neuem Holz im alten Stil wieder aufgebaut. Die Farbgebung entspricht den Wagen der VRB in deren Anfängen. Die Fenster sind demontierbar und die Heizung sowie Beleuchtung funktioniert sowohl auf Dampf- wie auch auf elektrischen Fahrten. Auch sind die

Türen beidseitig angeordnet, damit der Wagen auf beiden Seiten des Berges voll einsetzbar ist. Es ist nach wie vor ein richtiger Multifunktionswagen für den Personentransport bei der RIGI BAHNEN AG.

Wagen Nr. 15 auf den Punkt gebracht:

- Hersteller: Eigene Werkstätte ARB in Goldau
- Inbetriebnahme: 1899
- Personenwagen mit einem grosszügigen Gepäckabteil
- 60 Sitzplätze mit Polsterung (Holzbänke)
- Ab 1948 mit elektrischer Heizung und Signaltaste
- 2003/04 grosse Revision (im alten Stil aufgebaut)

PERSONENWAGEN B 33



Bremsenstand gedeckt

Nach den erfolgreichen Restaurationen der Vorstellwagen B32 (1998) und C11 (2000) war es an der Zeit, sich um den letzten, sich in schlechtem Zustand befindlichen, Personenwagen der ARB zu kümmern. Der B33 oder A3 wie er früher hiess, stammte ebenfalls aus Fribourg (1875) und wurde gleich wie die anderen Wagen A1 bis 5 resp. 31 bis 34 aufgebaut.

Die Restaurations-Arbeiten wurden wiederum in der Werkstätte in Goldau (praktisch nur mit den eigenen Handwerkern) vorgenommen. Rahmen und Achsen konnten übernommen werden, der ganze Holzaufbau hingegen wurde neu angefertigt. Im Gegensatz zum B32 entschloss man sich, einen gedeckten Bremserstand zu verwirklichen. Der Aufbau sowie einzelne Details sind bis auf die Ausführung der Sitzbänke identisch. Die Sitzpläne wurden bewusst in Holz gehalten.

Kosten gedeckt

Finanziert wurde der Wagen durch den ZARI (Verein pro Zahnradbahn Goldau – Rigi), der mit einer Einzahlung von CHF 180'000.00 einen Schlussstrich unter seine Vereinstätigkeit setzte und sich gleichzeitig auflöste. Ein herzliches Dankeschön den damaligen Mitgliedern – sie haben nicht wenig dazu beigetragen, dass es die Zahnradbahn von Seiten Goldau und den Vorstellwagen 33 noch gibt.

Personenwagen B 33 auf den Punkt gebracht:

- Hersteller: Waggonfabrik Fribourg
- Inbetriebnahme: 1875
- Personenwagen
- Renovation: neuer Holzaufbau, gedeckter Bremserstand, Sitzbänke in Holz

VORSTELLWAGEN Nr. 35

1899, SIG



Mit diesem Wagen begann 1985 die eigentliche Nostalgiewelle bei den Rigi Bahnen. Ein gelbes Unikat, das am 8. Juni 1985 nach gründlicher Revision durch die Werkstätte wieder in Betrieb genommen wurde.

1899 wegen Verkehrszunahme bestellt

Infolge starker Verkehrszunahme bestellte die ARB 1899 eine neue Dampflokomotive Nr. 6 und den Personenwagen Nr. 35. Der von der SIG erstellte Personenwagen Nr. 35 wurde im Sommer 1899 in Betrieb genommen. Damals hiess der Wagen B22. In der eigenen Werkstätte wurde analog der Personenwagen 1 bis 5 der B 6 (heute B 15 VRB) erstellt.

Regelmässiger Einsatz

Nach der Elektrifizierung war der Wagen Nr. 35 hauptsächlich als „Rigi-Pullmann“ mit den Triebwagen Nr. 6 und Bambus C11 im Verkehr. 1994 wurde eine Dampfheizung eingebaut. Seither ist er regelmässig im Einsatz. Bei Nostalgiezügen, Dampffahrten oder auch zur Verstärkung bei Hochbetrieb. Eingesetzt wird er sowohl ab Goldau wie Vitznau.

Letzte Revision

Die letzte Revision inklusive Achsenprüfung fand von Oktober bis Dezember 2017 statt. Ersatzteile für sämtliche historische Fahrzeuge werden nach Möglichkeit selber gefertigt und sind nicht im Lager vorhanden.

Nr. 35 auf den Punkt gebracht:

- Hersteller: Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen am Rheinfall SIG
- Inbetriebnahme: Sommer 1899 als Personenwagen B22
- Personenwagen mit Mittelgang
- 34 Sitzplätze, gemäss Zeichnung mit Polsterung, ausgeführt mit Holzbänken
- Mit senkbaren Fenstern und ab 1928 (Winterbetrieb) auch mit elektrischer Heizung
- Masse: Länge 7630mm, Höhe 3180mm, Breite 3000mm, Achsstand 3500mm
- Leergewicht: 5100 kg

VORSTELLWAGEN C11 „Bambus“

1889: Eigenbau ARB



Eigenanfertigung

1889 wurde der offene kleine Personenwagen C11 in der eigenen Werkstätte in Goldau erstellt. Es lässt sich nicht mehr feststellen, ob er wirklich Bambusstangen im Segeltuch des Daches hatte und daher zu seinem Namen kam. 1899 wurde nach zehn Betriebsjahren ein leichtes Holzdach angefertigt. So blieb der Wagen in Betrieb bis er anfangs der Sechziger Jahre zum Skiwagen umfunktioniert wurde.

Originalgetreue Sanierung

Zum 125 Jahr Jubiläum der ARB haben die Mitarbeitenden der Werkstätte den hübschen Vorstellwagen unter Verwendung der Originalachsen und Räder wieder fast original aufgebaut (eine Sitzreihe für 4 Personen zusätzlich).

Schalengussräder

Die Bereifung besteht, wie damals in Mode gewesen, aus sogenannten Schalengussrädern der Firma Ganz & Co in Budapest. Der deutsche Name für den Stadtteil Buda war Ofen – darum die Gussinschrift. Abraham Ganz, der Firmengründer, war ein Schweizer aus Embrach und spezialisierte sich auf die Herstellung von Eisenbahnradern.

Handarbeit

Das Chassis ist wie damals in Holz gefertigt und die schmiedeeiserne Umrahmung musste in Handarbeit erstellt werden. Auch die Befestigung des Daches sowie einige andere Kleinigkeiten verbreiteten hie und da Kopfzerbrechen. Pünktlich am 4. Juni 2000 konnte der Bambus im alten Glanz dem Betrieb übergeben werden.

Der nur 2.5 Tonnen schwere und 30 Personen fassende Sommerwagen erfreut sich grösster Beliebtheit, selbst in der Winterdampf-Komposition.

C11 auf den Punkt gebracht:

- Hersteller: Eigene Werkstätte ARB in Goldau
- Inbetriebnahme: 1889
- Personenwagen: offen, vor allem ein Sommerwagen
- 30 Sitzplätze
- Bis anfangs 1960 als Skiwagen genutzt
- 2000: originalgetreuer Aufbau zum 125 Jahr Jubiläum der ARB

BAUTEN

Die historische, kantonal geschützte Schiffstation Vitznau (1912), drei aus der Gründerzeit (1875) stammende Stahlbrücken und das national geschützte historische Hochperron (1897) beim Bahnhof in Arth-Goldau sind Zeitzeugen der Rigi Geschichte.

HISTORISCHES HOCHPERRON GOLDAU

1897



Mit 18 Millionen Franken kostete die Restaurierung 100-mal mehr als seinerzeit der Bau des Hochperrons. Ganze sieben Jahre dauerte die Sanierung des schweizweit einmaligen Bauwerks aus dem Jahre 1897. Am 1. und 2. Juli 2017 wurde der restaurierte Hochperron eröffnet. Die Renovation des Baudenkmals war aufwendig und langwierig. Eine grosse Herausforderung war es, den ganzen Perron um gut siebzig Zentimeter anzuheben, um den 4-Meter-Korridor der Neat sicherzustellen. Zuvor sorgte der Hochperron nämlich für die engste Stelle auf der Strecke zwischen Hamburg und Neapel. Um die Dimensionen des Bauwerks trotzdem wahren zu können, musste gleichzeitig der Erschliessungsturm erhöht werden.

3 HISTORISCHE STAHLBRÜCKEN

1875: Niklaus Riggenbach



Stahl und Blech

1874/5 wurde das Kunstwerk, wahrscheinlich von Niklaus Riggenbach, innert kürzester Zeit, mit minimalem Materialeinsatz und minimierten Baukosten erbaut. Die historische Brücke Unterstetten ist ein Ingenieurbauwerk von hohem kulturellen Wert. Sie ist eine der bedeutendsten schweizerischen Eisenbahnbrücken. Es handelt sich um eine genietete Stahlblech-Knotenverbindung. In derselben Technik wurde der Pariser Eiffelturm erstellt. Die Rigi Scheidegg AG sanierte sie im 2017 für 1.1 Mio. Franken.

Fotopunkt

Unterstetten ist ein Fotopunkt auf der Rigi und in der Serie der Stahlkonstruktion neben dem Hochperron ein historisches Denkmal. Man bedenke: Der Eiffelturm wurde ebenfalls als «lächerlicher, dunkler Fabrikschlot» verfochten und ist heute das Wahrzeichen von Paris.

SCHIFFSTATION VITZNAU

1912



Das historische Gebäude gehört zu den wichtigsten Baudenkmälern rund um die Rigi. Die Schiffstation wurde 2009 renoviert.

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

A B C	1. 2. und 3. Klasse
D	Gepäckabteil
H	Zahnradantrieb
E	elektrischer Antrieb
2 / 3	2 Triebachsen (Zahnräder) / 3 Gesamtachszahl
SWS	Schweizerische Wagonfabrik Schlieren
MFO	Maschinenfabrik Oerlikon
SIG	Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen am Rheinfall
ARB	Arth-Rigi-Bahn
VRB	Vitznau-Rigi-Bahn
SLM	Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur

IMPRESSUM

Redaktion

Martin Horath, Leiter Depot Goldau, RIGI BAHNEN AG