



Volle Fahrt voraus

Innovationen bringen heute bescheidene Fortschritte im Vergleich zu den Neuheiten des 19. Jahrhunderts. Bevor wir einen Blick hinter den Vorhang zukünftig möglicher, technischer Entwicklungen bei den Rigi Bahnen wagen, werfen wir vorerst einen Blick zurück ins frühe Eisenbahn-Zeitalter. Und zwar nach England, wo alles begann. Die Eisenbahn war das, was man disruptiv nennt, eine Technik, welche die Vorherige schnell und komplett ablöst. Innert Kürze verschwand ab 1830 das ganze Netz von Postkutschenlinien. Auf der Prestigestrecke zwischen London und Edinburg war der „Flying Scotsman“, eine Schnellzuglokomotive, nonstop 700 Kilometer unterwegs. Damit die Dampflokomotive diese lange Strecke ohne Halt bewältigen konnte, musste sie unterwegs mit Wasser versorgt werden. Dazu wurde auf halber Strecke zwischen den Schienen ein langes, schmales Wasserbecken eingebaut. Mit einem Rohr holte sich die Lok en passant das für die Dampfmaschine unerlässliche Betriebsmittel Wasser.

Auch die Rigi erlebte turbulente Zeiten. So wurden die traditionellen Rigi-Träger, welche Gäste mit Sänften auf den Gipfel trugen, rasch durch die erste Bergbahn Europas abgelöst. Und der Fortschritt geht weiter: Wir befassen uns heute mit der Beschaffung von neuem Rollmaterial. Die nächste Generation unserer Züge soll komfortabler und schneller verkehren können. Umfassende Abklärungsarbeiten sind hierfür nötig, ein angepasstes Betriebskonzept und die Überprüfung der Bahninfrastrukturen gehen damit einher. Und die viel gestellte Frage, ob die neuen Züge nun auch in grüner Farbe gekleidet werden, wurde dabei noch gar nicht diskutiert. Vorerst stehen die technischen Voraussetzungen im Vordergrund und diese gestalten sich als äusserst anspruchsvoll. Dabei wird auch abgeklärt, ob die Rigi Bahnen dereinst teil-autonom verkehren können, heisst, ohne Lokführer im Führerstand. Das neue Rollmaterial soll mindestens die Voraussetzungen erfüllen, dass ein entsprechendes Nachrüsten zu einem späteren Zeitpunkt möglich sein könnte.

Allem technischen Fortschritts zum Trotz – manchmal sind wir auch froh, auf Altbewährtes zurückgreifen zu können. So geschehen nach dem Sturm Burglind anfangs Monat. Um zeitnah den Bahnbetrieb nach heruntergerissener Fahrleitung unterhalb des Rotstocks wieder aufnehmen zu können, wurde in der Nacht eine unserer zwei Dampfloks zum Einsatz gebracht. Diese führte die Reparaturrequipe inkl. technischer Gerätschaften zur unterbrochenen Stelle. Der Normalbetrieb konnte bereits am nächsten Morgen wieder aufgenommen werden.

Frische Rigi-Grüsse
Stefan Otz
CEO RIGI BAHNEN AG

2597 Anschläge inkl. Leerzeichen