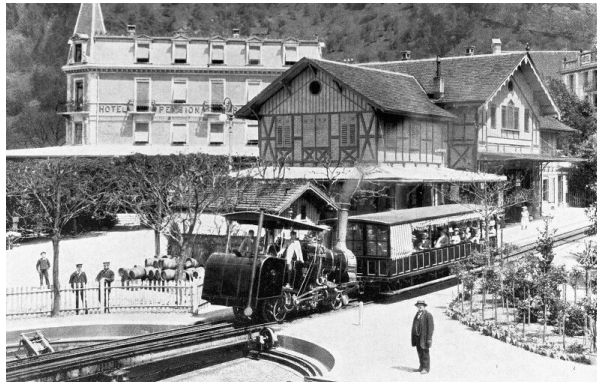
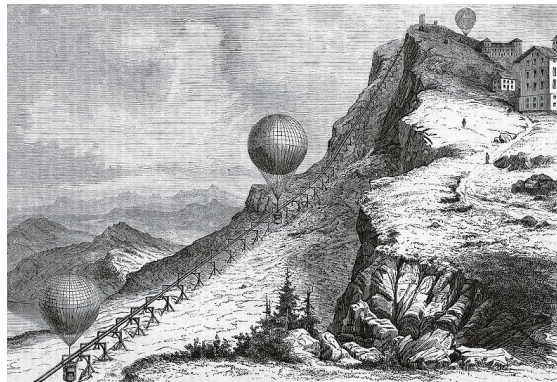


Als die Welt zur Rigi blickte



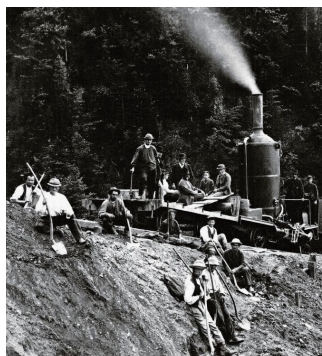
Die Drehscheibe bei der Bahnstation Vitznau, Aufnahme um 1890. Bild: PD/Rigi Bahnen AG



Die Ballonbahn nach Rigi Kulm. Bild: PD/Zentralbibliothek Luzern

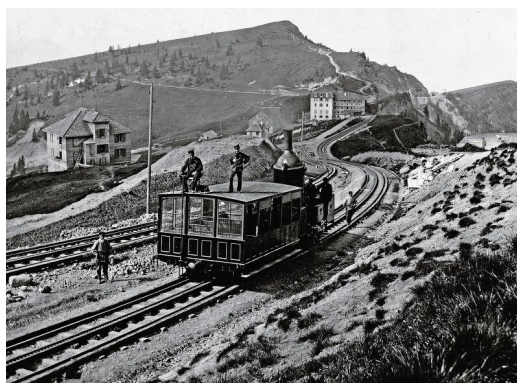


Der Sonnenaufgang zog früh die Massen an. Bild: PD/ZHB Luzern





Beim Bau der Rigibahn schufteten viele Gastarbeiter. Bild: PD/Zentralbibliothek Luzern



Früher stand ein Bremser auf dem Dach der Bahn, der bei Hindernissen reagieren konnte. Bild: PD/Zentralbibliothek Luzern

Vor 150 Jahren wurde die Vitznau-Rigi-Bahn eröffnet. Eine Pionierleistung, welche den Weg für den modernen alpinen Tourismus ebnete. Es ist aber auch eine Geschichte über geplatzte Träume, aufmüpfige Gastarbeiter und Zoff zwischen Luzern und Schwyz.

Niels Jost

Ein «trübes Gesicht» habe der Himmel gemacht, an jenem Sonntag, als das Dampfschiff um 11 Uhr in Vitznau gelandet sei. Doch davon liess sich die Festgesellschaft nicht beirren. Vielmehr schenkte sie der «reich dekorierten» Bahnstation ihre Aufmerksamkeit und war darauf bedacht, sich in der Restauration für «die gefährliche (!) Reise zu stärken».

So hat das «Luzerner Tagblatt» vor 150 Jahren die Jungfernfahrt der Rigibahn umschrieben. Am 21. Mai 1871 wurde die Zahnradbahn nach Rigi Staffelhöhe eröffnet, als erste Bergbahn Europas. Die Gäste schienen der Sache aber nicht ganz getraut zu haben. Als ein «schriller Pfiff» ertönt sei, habe man sich auf die «schwindlige Reise» gemacht. «Ja, schwindlig ist sie wohl, diese 25-prozentige Steigungsfahrt», hiess es im «Tagblatt» weiter, «und dennoch erhält der Reisende in den geschmackvoll gebauten Wagen sehr bald das Gefühl vollständiger Sicherheit, sodass er mit ungestörtem Behagen die Naturwunder betrachtet, die sich allmählig dem entzückten Auge erschliessen.»

Der Artikel zeigt, dass die Rigi schon damals Begeisterung auslöste. Die Aussicht auf die Alpen, das Mittelland und den Vierwaldstättersee lockte früh Reiselustige an – lange bevor Dampflokomotiven den Berg hoch rollten.

Die erste Kapelle samt Hospiz wurde Ende des 17. Jahrhunderts auf der Rigi erstellt. Die dortigen Quellen lockten um 1800 bereits 15000 Pilger pro Jahr an; die Nachfrage nach Übernachtungsmöglichkeiten stieg. 1816 öffnete schliesslich das erste Berggasthaus auf Rigi Kulm, weitere folgten.

Die Touristen kamen vornehmlich aus England. Sänften- und Lastenträger führten die noblen Gäste auf den 1798 Meter hohen Gipfel, von wo aus sie in gebührendem Abstand die Alpen bewundern konnten, die noch immer eine gefährliche Aura besaßen. Weil sich die Gipfel zum Sonnenaufgang am schönsten präsentierten, boten die Gastgeber schon früh ein regelrechtes Programm an, mit Alphornklängen als Wecker und einem Aussichtsturm auf Rigi Kulm.

Mitte des Jahrhunderts reisten jährlich bis zu 40000 Touristen auf die Rigi. Der Andrang stiess schon damals auf Kritik. Das «Tagblatt» schrieb 1868: «Der Rigi ist so überfüllt jeden Tag und besonders abends, dass man häufig keinen Platz mehr findet.»

Frühere Idee: Ballonbahn von Immensee nach Rigi Kulm

Zu dieser Zeit war man bereits bestrebt, die Rigi per Bahn zu erschliessen. Die entscheidende Rolle spielte Niklaus Riggenschach. Geboren im Elsass, aufgewachsen in Basel, leitete der gelernte Mechaniker später in Deutschland den Bau von Lokomotiven und war auch im Schweizer Bahngeschäft tätig. Schon früh hatte er die Idee eines Zahnradsystems für steilere Strecken.

Doch schon in den 1860er-Jahren hatte der Winterthurer Architekt Friedrich Albrecht die Idee für eine Ballonbahn von Immensee auf Rigi Kulm. Obwohl die Pläne durchdacht waren, stiessen sie auf wenig Beachtung.

Riggenschach erging es zunächst nicht anders. Als aber 1869 die weltweit erste Zahnradbahn auf den Mount Washington in den USA fuhr, ging es plötzlich schnell: Noch im selben Jahr erhielt der damals 52-Jährige vom Bund und Kanton Luzern die Konzession, das Aktienkapital von 1,25 Millionen Franken kam nach wenigen Stunden zusammen.

Unklar war, ob die Bahn von Vitznau oder Weggis aus starten soll. Die Weggiser hatten aber kein Interesse, sie fürchteten eine Konkurrenz zu ihren Trägern und Pferdehaltern – ein fataler Fehler, denn diese waren nach der Eröffnung der Bahn nicht mehr gefragt.

Der Bahnbau schritt zügig voran. Von morgens um 4 bis abends um 10 Uhr pickelten und sprengten sich bis zu 600 Gastarbeiter durchs Gestein. Dabei kam es immer wieder zu Unfällen. Auch mit der Bevölkerung krachte es. 1870 wurde bei einer Schlägerei in Vitznau eine Beiz zerstört.

Vier Jahre später, beim Bau der Scheidegg-Bahn, kam es zu einer Revolte. Die Arbeiter, alle mit Prügeln bewaffnet, verlangten ihren Lohn. Als ein Polizeidiener die Meute besänftigen wollte, wurde ihm mit einer Schaufel eins übergeben. Er floh.

Niklaus Riggenbach kümmerten die Bützer wenig. Der Ingenieur galt als herrisch und autoritär. Es überrascht daher kaum, dass die Rigibahn am 21. Mai eröffnet wurde – an seinem Geburtstag. Die Reaktionen waren aber euphorisch. Die Wiener «Neue Freie Presse» schrieb: «Der Bau ist ein so kühner und dabei so leichter und luftiger, dass man manche Momente glaubt, zwischen Himmel und Erde zu schweben.» Die «Alpenpost» verkündete, «das geniale Werk, das die Welt in Staunen setzte» sei nun beendet und «ziehe eine wahre Völkerwanderung nach sich». Tatsächlich stieg die Besucherzahl im Eröffnungsjahr auf 60 000, drei Jahre später knackte sie die 100 000er-Marke.

Das florierende Geschäft blieb auf der anderen Seite des Berges nicht unbemerkt. 1870 bewilligte der Schwyzer Kantonsrat die Strecke Staffelhöhe–Kulm. Die Konzession erhielt aber nicht die Vitznauer Rigibahn, sondern ein Komitee aus Arth. Dieses beauftragte Riggenbach für den Bau der kurzen Strecke auf den Gipfel, verpachtete sie nach der Fertigstellung 1873 jedoch umgehend an die Vitznauer – ein Hohn für die dortigen Pioniere. Der Pachtzins sorgte später immer wieder für Diskussionen.

Die Schwyzer bauten in der Folge die Bahnlinie bis nach Arth am See aus. Diese Strecke (ab Goldau) war es auch, die 1907 als erste Normalspur-Zahnradbahn der Welt elektrifiziert wurde.

Relikt alter Grabenkämpfe ist noch heute zu sehen

Der Aufschwung währte allerdings nicht lange. Während des Ersten Weltkriegs brachen die Frequenzen ein. Auf die glamourösen Hotels folgten einfachere Chalets, die als Ferienwohnung genutzt wurden und noch heute das Ortsbild von Kaltbad prägen.

In den 50ern verblasste der Glanz der Rigi endgültig. Hotelbetten gab es kaum mehr – nur die Frequenzen der Bahnen stiegen. An mehreren Orten waren kleine Luftseilbahnen entstanden, nur nicht in Weggis. Als sich ein Komitee der Sache annahm, opponierten die Vitznauer und Arther. Letztere unterlagen mit ihrer Einsprache schliesslich 1966 – vor dem Bundesrat. Zwei Jahre später konnte die Luftseilbahn Weggis-Rigi Kaltbad starten.

Es musste aber nochmals über ein Jahrzehnt vergehen, ehe sich die beiden Betriebe von Vitznau und Arth-Goldau annäherten. In den 80ern arbeiteten sie zunächst im Marketing und Baudienst zusammen, bis 1992 ein Meilenstein erreicht wurde: die Fusion zur heutigen Rigi Bahnen AG. Ein Relikt alter Grabenkämpfe besteht allerdings noch heute: Der Sitz der Gesellschaft ist in Arth, jener des Direktors in Vitznau.

Hinweis

Quellen: «Rigi - Mehr als ein Berg», Adi Kälin, Hier und Jetzt Verlag; Jubiläumsmagazin Rigi Bahnen AG; «Tourismusgeschichte Zentralschweiz», Erika Flückiger Stöbel, ViaStoria.

NACHGEFRAGT BEI TOURISMUSEXPORTE JÜRIG STETTLER

«Es braucht ein Umdenken»

Dass ausgerechnet in unserer Region die erste Bergbahn Europas eröffnet wurde, war laut Jürg Stettler kein Zufall. Der Leiter des Instituts für Tourismus und Mobilität an der Hochschule Luzern über die Geschichte, Gegenwart und Zukunft des Tourismus auf der Rigi.

1871 wurde auf der Rigi die erste Bergbahn Europas eröffnet. Was bedeutete das für den Tourismus?

Jürg Stettler: Das war ein wichtiger Schritt, vor allem in der Zentralschweiz war es der Anfang des modernen Tourismus. Er unterstrich die damalige Aufbruchstimmung der Belle Époque.

Wieso fuhr die erste Bergbahn ausgerechnet auf die Rigi?

Die Rigi bietet die perfekte Kombination aus See, Berg, einer geschichtsträchtigen Region sowie der Nähe zur Stadt Luzern. Die Erschliessung des Berges durch Eisenbahn, Dampfschiff und Bergbahn ist zudem eine technische Attraktion. Dieses Gesamtpaket dürfte entscheidend gewesen sein – und ist noch heute ein Erfolgsgarant.

Österreich hat ähnliche Landschaften. Wieso hat's dort nicht geklappt?

Die Schweiz zeichnete sich schon damals durch ihre Ingenieurskunst aus, im Bau von Eisenbahnen, Schiffen oder Bergbahnen. Hinzu kommt, dass der Tourismus hierzulande bereits entwickelt war, gerade in Luzern. Die Nachfrage sowie die Grundinfrastruktur wie die Hotellerie waren schon vorhanden. Da war die Schweiz anderen Ländern einen Schritt voraus.

Zur Gegenwart: Corona trifft Bergbahnen mit internationaler Ausrichtung hart. Ist dieses Geschäftsmodell noch zukunftsfähig?

Die Erholung dürfte viel länger dauern und zu strukturellen Veränderungen führen. Es braucht daher ein Umdenken – nicht nur auf der Rigi, sondern auch in ähnlichen Destinationen. Die zu starke Ausrichtung auf einzelne ferne Wachstumsmärkte und Gästegruppen schafft Abhängigkeiten und ist daher riskant.

Sie sprechen die Gruppentouristen aus Asien an.

Genau. Der Schweizer Markt hat beschränktes Wachstumspotenzial. Aus Sicht eines Bahnunternehmens mit hohen Fixkosten und einer geringen Auslastung ausserhalb der Ferienzeit sowie bei schlechtem Wetter ist es daher verlockend und grundsätzlich auch sinnvoll, die grossen und wachsenden Märkte in Asien zu erschliessen. Das ist lukrativ, birgt aber eben ein Klumpenrisiko, wenn der Anteil dieser Gästegruppen zu gross wird.

Braucht es eine Abkehr von Asien?

Die Gäste aus Asien sind eine wichtige Zielgruppe mit grossem Potenzial. Problematisch ist, dass sie sich während ihrer Europareise nur kurz an den touristischen Hotspots aufhalten und davon wenige Anbieter profitieren. Zudem verdrängen sie zunehmend die übernachtenden Individualtouristen. Ziel muss es sein, die Touristen von nah und fern zum Übernachten zu bringen. Dadurch profitieren mehr Anbieter – und damit steigt auch die Akzeptanz.

Die Rigi Bahnen hatten vor der Krise rund 60 Prozent Schweizer und 40 Prozent internationale Gäste, wovon die Hälfte Asiaten. Wie soll das künftig aussehen?

Grundsätzlich ist es sinnvoll, eine grosse Diversität zu haben. Das schafft weniger Abhängigkeiten. Der Heim- und die Nahmärkte sind zudem weniger schwankungsanfällig. Der Fokus sollte auf Gästen liegen, die individuell reisen, übernachten, länger bleiben und wieder kommen. Das wäre nachhaltig. Doch dafür braucht es entsprechende Angebote und einen gewissen Mehrwert.

Schaffen das die hiesigen Player?

Ich bin grundsätzlich optimistisch. Wichtig ist es zunächst, dass über die künftige Ausrichtung des Tourismus eine Diskussion geführt wird. Diese hat die Stadt Luzern mit der «Vision Tourismus Luzern 2030» bereits angestossen. Eine weitere Projektgruppe ist rund um die Rigi mit der «Charta Rigi 2030» engagiert, die wir begleiten durften.

Hat diese Diskussion schon etwas bewirkt?

Die Charta wurde Ende 2017 lanciert. Seither nehme ich tatsächlich ein Umdenken wahr. Die Bereitschaft, sich in Richtung Nachhaltigkeit weiterzuentwickeln, ist vorhanden. Die Umsetzung wird aber kein Selbstläufer sein. Ob diese gelingt, wird sich zeigen. (jon)

Hinweis

Die «Charta Rigi 2030» zeigt auf, wie sich der Tourismus auf dem Berg nachhaltig entwickeln soll. Unterzeichnet haben sie unter anderem die Rigi Bahnen AG, Rigi Plus, Schutzverbände, Korporationen und Gemeinden. Der auf der Charta aufbauende Entwicklungsplan soll in diesem Herbst vorgestellt werden.

CHRONOLOGIE RIGIBAHNEN

- 1800: Die Rigi gilt als Wallfahrtsort: Bereits um diese Zeit pilgern jährlich über 15000 Personen auf den Berg.
- 1816: Erstes Berghotel auf Rigi Kulm eröffnet mit sechs Betten.
- 1868: Königin Victoria macht vom 7. August bis 9. September Ferien in Luzern und reitet mit dem Pferd Flora auf die Rigi.
- 1870: Die allererste Dampflok «Stadt Luzern» absolviert eine Probefahrt.
21. Mai 1871: Eröffnung der ersten Bergbahn Europas von Vitznau nach Rigi Staffelhöhe.
4. Juni 1875: Eröffnung Bergbahn Arth am See–Goldau–Rigi Kulm.
- 1879: Mark Twain besucht die Rigi.
- 1884: Die Arth-Rigi-Bahn fährt erstmals ganzjährig, die Vitznau-Rigi-Bahn folgt 1906.
- 1907: Die Strecke Goldau–Rigi Kulm wird elektrifiziert, als erste Normalspur-Zahnradbahn der Welt.
- 1937: Die Dampflok Nr. 7 wird ausrangiert und später im Verkehrshaus ausgestellt.
- 1945: Die letzte Dampflok der Arth- Rigi-Bahn wird zu einem Spottpreis von 4000 Franken verkauft.
- 1949: Die Familie Käppeli übernimmt das Hotel Rigi Kulm.
- 1950: Abbruch des alten Hotels «Palais Schreiber» auf Rigi Kulm und Neubau des heutigen Hotels.
- 1961: Das Grand-Hotel auf Rigi Kaltbad brennt nieder.
15. Juli 1968: Die Luftseilbahn Weggis-Rigi Kaltbad nimmt ihren Betrieb auf.
- 1990: Eröffnung der Gleisverbindung zwischen der Arth-Rigi-Bahn und der Vitznau-Rigi-Bahn auf Rigi Staffel.
- 1992: Die Vitznau-Rigi-Bahn und die Arth-Rigi-Bahn fusionieren zu der Rigi Bahnen AG, wie sie heute heisst.
- 1993: Die Luftseilbahn Weggis-Rigi Kaltbad erhält neue Kabinen mit Panorama-Sicht.
- 2009: Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember können GA-Besitzer gratis auf die Rigi fahren.
- 2010: Das Hochperron in Goldau wird umgebaut und 2017 wiedereröffnet.
- 2015: Die Rigibahnen richten sich auf das internationale Geschäft aus, vor allem asiatische Touristen strömen auf den Berg.
- 2017: Die Petition «Nein! zu Rigi-Disney-World» wird lanciert, 2019 folgt die Petition «Rigi: 800000 sind genug!».
- 2018: Rekordjahr: Die Rigibahnen befördern 910000 Personen auf den Berg – zählt man die Gäste der Luftseilbahn Kräbel-Rigi Scheidegg dazu, sind es rund 970000 Personen.
- 2019: Ausarbeitung der «Charta Rigi 2030», welche die Grundlage für das künftige touristische Wachstum auf dem Berg legen soll.
- 2020: Corona trifft die Rigibahnen hart – dennoch stehen Investitionen an, wie etwa neues Rollmaterial.