Die erste Bergbahn Europas

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **27 (1934)**

Heft [1]: **Schülerinnen**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Nutzungsbedingungen

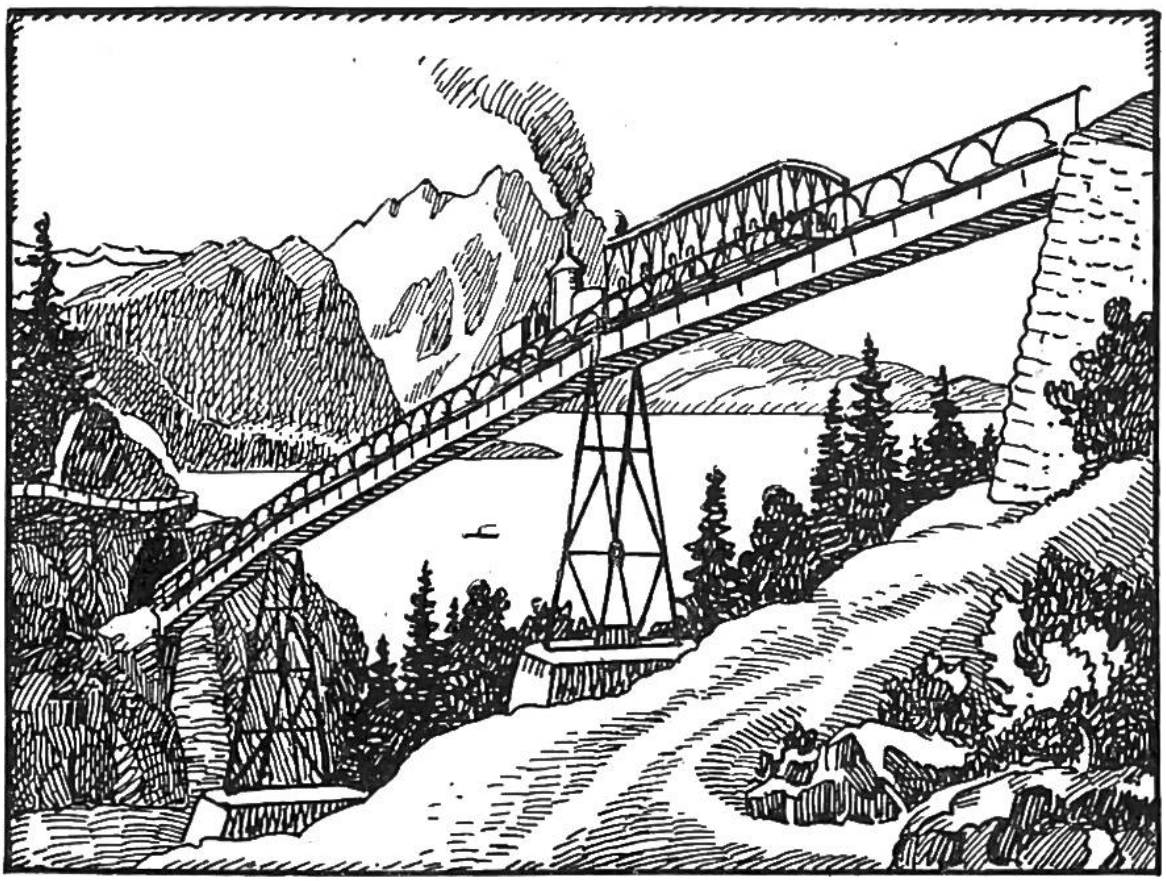
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch



Die erste, von Riggenbach erbaute Zahnradbahn fährt von Vitznau aus auf den Rigi.

DIE ERSTE BERGBAHN EUROPAS.

„Ich will alles Volk auf die Berge führen, damit sie alle die Herrlichkeit unseres erhabenen Landes geniessen können", sagte Niklaus Riggenbach, und er ruhte nicht, bis er sein ideales Ziel erreicht hatte. Im Mai 1871 wurde die Zahnradbahn von Vitznau aus auf den Rigi eröffnet und von der ganzen Welt als Meisterwerk der Ingenieurkunst bestaunt. Riggenbach hatte die Zahnradlokomotive, mit der sich die grossen Steigungen überwinden liessen, selbst erfunden. Die Bahnstrecke war nach knapp zweijähriger Bauzeit fertiggestellt, obwohl der Transport des Baumaterials besondere Schwierigkeiten verursacht hatte. In den nächsten Jahren baute Riggenbach noch zahlreiche Zahnradbahnen. Ein vom Aargauer Ingenieur Roman Abt verbessertes Zahnradsystem wurde bei der Gornergratbahn angewandt.