

Informationen zum Weg

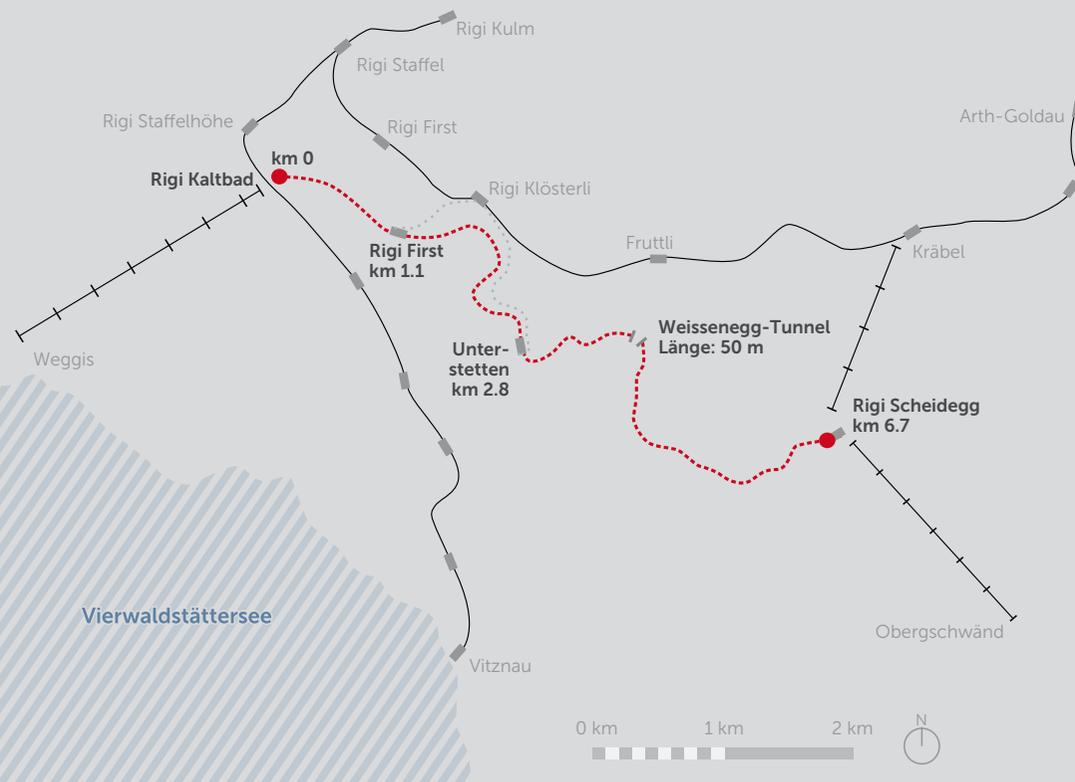
Der 7 km lange Weg beginnt in Rigi Kaltbad, das von Vitznau her gut erreichbar ist, und führt über das alte Bahntrasse der ehemaligen Rigi-Scheidegg-Bahn nach Rigi Scheidegg. Die Strecke ist mit ihrer leichten Steigung entsprechend kinderwagentauglich.

Man wandert der südwestlichen Bergflanke entlang mit Blick auf den Vierwaldstättersee und wechselt ab und an auf die nordöstliche Flanke mit Blick auf den Lauerzersee und die Mythenregion. Was vorerst nicht offensichtlich ist, zeigt sich mit den Ingenieurbauwerken auf der Strecke: Das ursprüngliche Bahntrasse führt über die beinahe 140 Jahre alte Eisenbrücke Unterstetten, durch den Weissenegg-Tunnel, über Erddämme und entlang Stützmauern.

Die Wanderung dauert etwa zwei Stunden (die Fahrzeit mit der ehemaligen Rigi-Scheidegg-Bahn betrug 40 Minuten) und kann ebenso gut von Rigi Scheidegg nach Rigi Kaltbad leicht nach unten absolviert werden.

Als Alternative beginnt man die Wanderung beim Rigi Klösterli – zu erreichen mit der Zahnradbahn ab Arth Goldau – und steigt auf halber Strecke ins Trasse ein.

Ab der Rigi Scheidegg, wo sich die Endstation der Bahn befand, fährt die Luftseilbahn nach Kräbel. Dort besteht wiederum Anschluss an die Zahnradbahn nach Arth-Goldau.



Brücke Unterstetten

Wandern auf dem alten Trasse
der Rigischeideggbahn

Die Brücke Unterstetten

Das alte Trasse der stillgelegten Rigi-Scheidegg Bahn von 1874 besteht noch, und die historischen Kunstbauten, die dafür notwendig waren, können bewandert werden. So auch die historische Brücke Unterstetten. Sie ist ein Ingenieurbauwerk von hohem kulturellen Wert und soll 2015 restauriert werden.

Die Brücke Unterstetten wurde 1874 gebaut, als man die Rigi-Scheidegg-Bahn erstellte – eine meterspurige Adhäsionsbahn, die am 1. Juni 1875 in Betrieb ging und bei Fertigstellung die höchstgelegene Adhäsionsbahn Europas war. Die Bahn und damit die Brücke blieben während mehr als 50 Jahren in Betrieb. Insgesamt sind die Rigi-Bahnen als erste Bergbahnen Europas im Inventar der historischen Verkehrswege aufgeführt. Am 20. September 1931 stellte die Rigi-Scheidegg-Bahn ihren Betrieb aber ein, weil sie unrentabel war, und 1942 wurden die Schienen abgebrochen. Die Eigentümerin liess danach eine Betonplatte auf die Stahlkonstruktion setzen und machte die Brücke so für Wanderer und für den einspurigen Landwirtschaftsverkehr nutzbar.

Niklaus Riggenbach ist der Erbauer der Brücke Unterstetten. Die «Maschinenfabrik Aarau» war die beteiligte Eisenbaufirma. Dieses Ingenieur-

bauwerk ist eine wichtige Referenz im Werk des Rigi-Bahn-Erbauers und darüber hinaus – auch als relativ kleines Objekt – ein markanter Repräsentant aus der Bergbahnbauezeit des 19. Jahrhunderts. Sie überquert eine rund 100 m weite Öffnung eines Bergkamms, wobei die Zufahrt zur Brücke auf beiden Seiten über einen Damm erfolgt, der an die beiden Widerlagerpfeiler angeschüttet ist. Diese Dämme reduzieren die eigentliche Brückenlänge auf 50 m. Die besondere Stellung in der Landschaft bietet eine eindrucksvolle Tiefsicht auf den Vierwaldstättersee, das Luzerner Seebecken mit Pilatus, die Zentralschweizer Berge und die Rigi-Landschaft.

Die Brückenkonstruktion besteht aus einem über vier Felder mit 12.5 m Spannweite durchlaufenden Träger in genieteter Eisenbauweise. Dieser ist auf drei Innenpfeiler – ebenfalls in Eisenbauweise – und zwei Randpfeiler als Widerlager aus Natursteinmauerwerk aufgelagert. Der Trägerbalken weist eine Neigung in Längsrichtung von Süden nach Norden von 50 Promille auf und besteht aus zwei genieteten Vollwandträgern mit einer konstanten Höhe von 1.04 m. Sie sind mit einem untenliegenden horizontalen Windverband und mit Querträgern aus Diagonalkreuzen verbunden. Der im Grundriss polygonal verlaufende Balken – der Radius beträgt 105 bis 120 m – wirkt somit statisch wie ein steifer Kastenträger,

der die Biege- und Torsionsbeanspruchungen aufnehmen kann. Die drei Pfeiler bestehen aus einer etwa 8 m hohen Fachwerkkonstruktion. Sie sind auf Sockel aus Natursteinmauerwerk aufgesetzt, die je nach Längsgefälle in ihrer Höhe variieren. Die Eisenkonstruktion ist, wie ähnliche Konstruktionen aus jener Zeit, aus Schweisseisen hergestellt.

Die Brücke Unterstetten ist die herausragendste Kunstbaute der Rigibahnen, die den Bau der Bergbahnen in Europa überhaupt erst eröffneten. Die Konstruktion steht für höchste Effizienz in allen Belangen: kurze Bauzeit, minimaler Materialeinsatz, minimierte Baukosten, einfaches und klares Erscheinungsbild. Das Tragwerk der Brücke überzeugt zudem durch die klare Form, die den Kraftfluss leicht verständlich macht. Die Eisenkonstruktion, die durch die Nietbauweise charakterisiert wird, wirkt trotz der kräftigen Erscheinung des Vollwandträgers filigran und kühn – vor allem als sie noch als Bahnbrücke genutzt wurde –, während die massiven Mauerwerkssockel der Innenpfeiler und die Widerlagerpfeiler wesentlich zum Eindruck von Stabilität beitragen. Die Ausbildung eines Vollwandträgers war damals entsprechend der relativ geringen Spannweiten logisch. Eine Fachwerkkonstruktion wäre erst bei grösseren Spannweiten wirtschaftlich gewesen. Die leichte polygonale Krümmung des Trägerbalkens verstärkt den Eindruck von

Kühnheit und macht die Konstruktion besser sichtbar; mit dem Aufbau der Betonplatte mit einem etwas massiven Randbord hat die Brücke allerdings etwas an Kühnheit verloren.

Die schlichte Balkenbrücke steht im Kontrast zur eindrucksvollen Naturlandschaft. Die Mauerwerkswiderlagerpfeiler und der Erddamm schaffen einen harmonischen Übergang von der «naturfremden» technischen Eisenkonstruktion zur natürlichen Umgebung.

Obwohl die Brücke schon fast 140 Jahre alt ist, darf der Zustand der Eisenkonstruktion heute insgesamt als gut bewertet werden. Beim Widerlager Nord allerdings ist das Mauerwerk unterhalb der Auflagerbank stark ausgebaucht und es zeigt sich ein klaffender vertikaler Riss, der eine Verschiebung der Widerlagerwand anzeigt. Eine provisorische Spriessung stützt momentan das letzte Feld. Das Brückenende schwebt somit über der abgesackten Widerlagerbank. Eine provisorische Holzüberbrückung ermöglicht aber den Zugang, sodass Wanderer zur oder von der Rigi Scheidegg gehen können. 2015 – im Jubiläumsjahr von Tourismus Schweiz – soll die Brücke restauriert werden, als Schlusspunkt der Instandsetzungsarbeiten des gesamten ehemaligen Bahntrassees mit seinen zahlreichen Kunstbauten wie Stützmauern, Tunnel und Brücken.

