Zeitschrift: Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift

Herausgeber: Pestalozzigesellschaft Zürich

Band: 34 (1930-1931)

Heft: 21

Artikel: Von der wiederauferstandenen Brienz-Rothorn-Bahn

Autor: R.H.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-672153

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 18.10.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

einen Treffer zu machen und Ehren einzuheimfen. Die politische Welt der Gegenwart wurde auf die Waage gelegt, Rückblicke wurden geworfen und prophetisch die kommenden Zeiten stizziert. Worte, Worte!

Taten sind mehr. Wie viel mehr Mut und Kräfte erfordern sie als die pathetischen Künste

eines begeisterten Schwärmers!

Da lobe ich mir die Männer, die Holz getragen. Solche tätigen Helfer brauchen wir im Leben, in der Familie, in der Gemeinde, am grünen Tische der Politik. Sie drängen sich nicht hervor, und wenn man ihnen für ihre Arbeit danken will, sind sie nirgends zu finden.

Brauchen sie keinen Dank?

Gewiß! Aber er klingt in ihnen selber an. Sie hören ihn aus den Glocken, die im Tale umgehen. Sie lesen ihn aus den Augen derer, die mit ihnen am Werke waren. Und sie versnehmen die seierliche Sprache der Berge: Alles Kleinliche, das nur auf Eigennutz eingestellt ist, hat keinen Bestand. Nur das bleibt, was schöpferische Werte in sich trägt. Nicht das Wohl des einzelnen ist entscheidend, nur das Glück der Gesamtheit, des Volkes.

Und unter den Bölkern, welches ist das stärfere, welches ist das größere? Es kommt nicht auf die Zahl der Köpke an, es kommt in Wahrsheit nur an auf die Menge der Guten, der Tüchtigen. Wohl dem Bolke, das ihrer viele nennen kann!

Solches wissen und reden die Berge.

Die ersten August-Feiern sind mir Marksteine in meinem vaterländischen Denken geworden. Sie haben mir mehr als einmal den Kopf zurecht gerückt. Sie haben mir gar ihre Macht erwiesen in jenen Ausnahmejahren, da ich am ersten August jenseits unserer Grenzen weilte. Ich zog durch die Tiroler Berge. Ich lebte mit einem Bolke, das seine Heimat versloren, dem man die heiligsten Güter gewaltsam entrissen, die Muttersprache, in der es aufsgewachsen, in der es betete und seinen blutens den Schmerz zum Himmel schickte.

Und ich wußte wieder einmal mehr, daß wir unsern Bätern und Vorvätern dankbar sein dürfen und müssen.

In den Tagen, da sich die Männer wieder anschicken, ihr Holz auf die Höhen zu tragen, wollen wir aufs neue ihres Opferganges gebenken. Es ist ein Symbol, das uns aufsrüttelt.

Und wenn die Feuer lohen, wollen wir sie erkennen und ehren als die Fackeln der Berge selber, die uns ins Herz und ins Gewissen zünsden. Wir wollen auch nicht vergessen, daß sie weiter hinausschauen als wir, über die Grenzen hinweg zu unsern Nachbarn, und im Lobe des eigenen Bodens wollen wir uns nicht erschöpfen. Wir wissen nur zu wohl, daß daheim noch manche Wünsche unerfüllt sind. Wir wolzlen aber auch bekennen, daß wir allen Grund haben, uns des schönen helvetischen Landes zu freuen.

Thr Schwarzseher und Nörgler, laßt heute einmal eure ungemütlichen Wenn und Aber zu Hause und rafft euch auf, zu eurer Heimat ein lautes und deutliches Ja zu sagen! Vieleleicht entdeckt ihr da, daß euch von Jahr zu Jahr dieses Ja stets leichter fällt. Ihr tretet aus dem Schatten heraus und freut euch der Sonne.

Und was brauchen wir heute mehr zu Stadt und Land, in Oft und West, hüben und drüben, was brauchen wir mehr als Sonne!

Von der wiederauferstandenen Brienz-Rothorn-Bahn.

Seit vollen fünfzehn Jahren war der Betrieh der von dem trauten Schnitzerdorfe Brienz von dem trauten Schnitzerdorfe Brienz zum Brienzer Rothorngipfel (2351 Meter über Meer) führenden Rothorn = Bahn, die den Berner=Oberland=Besuchern einen der herrlichsten Aussichtspunkte zugängelich machte, stillgelegt. Der Weltkrieg hatte das mals dieser Bergbahn, wie so manchen andern auf den Fremdenverkehr angewiesenen Unterenehmen, nach wechselvollem Geschick das Lesbenslicht ausgeblasen. Die Hoffnung, nach dem Eintritt einigermaßen normaler Verhältnisse

die stillgelegte Bahn wieder in Betrieb zu nehmen, blieb jedoch in den interessierten Gemeinden den des Berner Oberlandes lebendig. Vor fünf Jahren hat denn auch der Gemeinderat in Brienz ein Komitee eingesetzt, dem die Aufgabe zugewiesen wurde, in Verbindung mit den Organen der Bahngesellschaft die Wiederindetriebssetzung der Rothorn-Bahn anzustrehen und vorzubereiten. Nach langwierigen Arbeiten brachte dieses Komitee ein Projekt für die Beschaffung der für die Wiederinstandstellung der Bahn-anlagen und des Kollmaterials erforderlichen

Barmittel und die finanzielle Rekonstruktion der Bahn zustande, so daß die nötigen Wiedersherstellungsarbeiten am Trasse der Bahn und die Reparaturen des Kollmaterials aufgenommen werden konnten. Nachdem am 12. Juni 1931 die amtliche Kollaudation stattgefunden hatte, wurde am 14. Juni die Bahn offiziell wieder eröffnet.

Das Interesse, das weite Kreise dieser schön angelegten und auf einen der berühmtesten Aussichtspunkte Europas führenden Alpenbahn entgegenbringen, dürfte einen Rückblick auf die Entwicklung des Unternehmens und einen HinNachdem der Projektversasser, Oberingenieur Alexander Lindner von Koburg, sich für den Bahnbau noch mit dem Baumeister Th. Bertschinger (Lenzburg) assoziiert hatte, begannen im August 1890 die eigentlichen Bauarbeiten. Als Bahnsustem wurde die Abtische Zahnschiene gewählt. Dabei konnte die Maximalsteigung von 25 Prozent als in jeder Bezieshung noch vollkommen sicher benützt werden, um einen Zug, bestehend aus der Lokomotive mit 15 Tonnen Dienstgewicht und einem Perssonenwagen mit 48 besetzten Sitplätzen, also eine Last von rund 24 Tonnen mit 8 Kilometer



Brienz mit Brienzer Rothorn.

weis auf einige technische Details der Bahn= anlagen rechtfertigen.

Im Sommer 1889 bilbete sich aus einer Anzahl unternehmender Männer des Berner Oberslandes ein "Komitee für den Bau und den Betrieb einer Zahnradbahn von Brienz auf den Gipfel des Brienzer Rothorns." Das benötigte Aftienfapital von 1 200 000 Franken sowie das Obligationenkapital von 1 000 000 Fransken wurden in kurzer Frist zusammengebracht. Dabei ereignete sich ein Borkommnis, wie man in den Entstehungsgeschichten aller Bahnen der Welt kaum ein ähnliches sinden dürfte: Das zur Subskription aufgelegte Aktienkapital ist sieden undsiedzigmal gezeichnet worden! Ein solch riesiges Vertrauen setzte das Publikum in die zukünftige Prosperität des Unternehmens.

Geschwindigkeit in der Stunde zu Berg zu förstern. Im Mittel beträgt die Steigung für die von der Ausgangsstation Brienz (570 Meter über Meer) bis zur Endstation Rothorn-Rulm (2252 Meter über Meer) zu ersteigende absolute Höhe von 1682 Meter auf der 7,6 Kilometer betragenden Gesamtlänge 22,12 Prozent. Durch die Spurweite von 0,8 m wurde ein Minimalskurvenradius von 60 m erreicht. Die drei Zwisschenzentationen, welche in ziemlich gleichen Höhensdifferenzen angelegt sind, dienen sowohl zum Kreuzen der Züge als auch zur Wasserversorgung der Lokomotive.

Außer in den zwei End= und drei Zwischenstationen ist der Bahnkörper eingeleisig. In den meisten Tunnels konnte das durchbrochene Gestein durchweg, auch die Decke, frei stehenbleiben.

Dies gilt befonders für den größten Tunnel, dem durch die Planalpfluh, welcher 289,9 Meter lang ist, und in der durchstochenen Höhe nur die solidesten Platten von Alpenkalk besicht.

eine sehr angenehme überraschung, da sie einen unvergleichlich schönen Ausblick ins Tal ge-währen.

Zur überschreitung des Trachtbachs und des



Brienzer=Rothorn=Bahn: Partie am Mühlebach.

Die bedeutende Länge dieses Tunnels machte es nötig, durch seitliche Öffnungen (Fenster) von Zeit zu Zeit für den Nauch der Lokomotiven Abzug zu schaffen. Für das reisende Publikum sind die vier Fenster dieses Tunnels

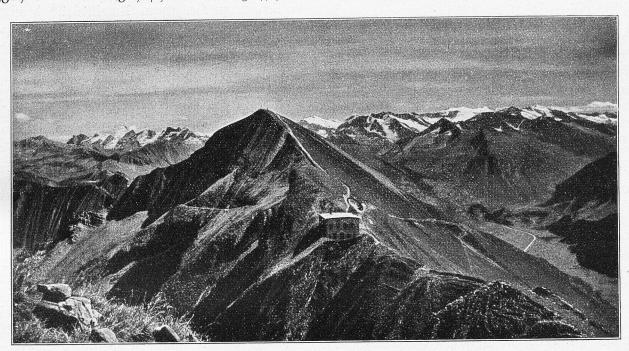
Mühlebachs waren drei größere Brücken, wobon die längste mit 45 Meter Weite, zu erbauen; sie wurden alle in Eisen konstruiert. Außer den genannten größeren Brückenobjekten sind noch zwölf kleinere Brücken über die weniger bedeu-

tenden Wasserläuse vorhanden. Besonders sorgfältige Vorkehrungen wurden für die Wasserabteilung getroffen. Sie haben sich in den bisherigen Betriebsjahren auch trefflich bewährt, indem die Bahn selbst bei dem größten Unwetter niemals vom Wasser belästigt war.

Der Zahnstange mit zwei Lamellen entspreschend sind die Triebachsen der Lokomotiven je mit zwei Zahnradscheiben versehen, welche zur Regulierung des Kontaktes bei etwa unregelsmäßiger Lage der Zahnstange durch starke Stahlsedern gehemmt oder vorgedrückt werden. Jede Lokomotive besitzt zwei solcher Triebachsen, so daß also zu gleicher Zeit vier Zähne der Zahnräder in der Zahnschiene im Eingriff sind.

Der gesamte Fahrpark besteht aus vier Lokomotiven, zwei offenen Personenwagen mit je
48 Sitylätzen, zwei geschlossenen Personenwagen mit je 40 Sitylätzen, einem gemischten
Wagen mit 16 geschlossenen Sitylätzen, einem
offenen Güterwagenteil für drei Tonnen Last
und endlich aus zwei offenen Güterwagen für
je sechs Tonnen Last. Die vier großen Personenwagen sind vierachsig; die übrigen drei
Wagen dagegen haben je bloß zwei Achsen. Jeder Wagen hat noch eine Plattsorm für den
(bremsenden) Kondukteur, der mittelst einer
Signalleine mit dem Lokomotivsührer in Verbindung steht.

Wie bei anderen Zahnstangenbahnen mit



Brienzer Rothorn-Sipfel mit Hotel Rothorn-Rulm und Blick auf die Urneralpen.

Hiedurch wird die Fahrt nicht nur eine vollstommen sichere, sondern auch die denkbar ruhigste. Die Bremsung auf der Talfahrt geschieht mittelst der Luftbremse, neben welcher noch eine Dampsbremse (die sowohl spontan benutzt werden kann, als auch bei allzu schnelsler Talfahrt automatisch einfällt) und endlich noch zwei Handbremsen (je eine für den Führer und den Heizer) vorhanden sind. Zede dieser Bremsen ist imstande, den vollbesetzten Zug auf dem stärksten Gefäll und bei der schnellsten Fahrt in kürzester Zeit zum Stehen zu bringen, was bei den alljährlich im Frühjahr stattsinsdenden Bremsproben auch behördlich überwacht wird.

starker Steigung, so befindet sich auch hier die Lokomotive stets am unteren Ende des nicht gekuppelten Zuges; schiebt und stützt also die Wagen, so daß ein Zerreißen von Zugketten nicht möglich ist, weil überhaupt solche nicht vorhanden sind. Mit dieser Einrichtung ist auch der Wagen für den Fall gesichert, daß die Lokomotive plötzlich ganz desekt würde, indem alsdann der Wagen durch die an ihm bekindeliche Handbremse selbständig zum Stehen gestracht wird, was ebenfalls durch die amtlichen Bremsproben periodisch geprüft wird.

Man sieht aus all dem Gesagten, daß bei der Erbauung der Rothorn-Bahn nichts unterblieb, was irgendwie im Interesse der Sicherheit und Zweckmäßigkeit überhaupt lag. Die ebenso kühne wie schöne Anlage dieses Zahnschienenstranges gereicht seinen beiden Erbauern zur hohen Ehre.

Als nun die Bauarbeiten alle im besten Gange und zum größten Teil auch schon fertig waren, stellten sich finanzielle Schwierigkeiten ein. Dennoch wurde an der Vollendung der Linie fortgearbeitet, so daß die vertragsgemäße Bahneröffnung am 17. Juni 1892 stattsinden konnte. Leider war aber die Gesellschaft zufolge der oben erwähnten sinanziellen Schwierigkeiten in eine solche kritische Lage geraten, daß sie ohne irgendwelches eigenes Verschulden gezwungen war, im Winter 1892/93 den Konkurs anzumelden.

Die Bahn wurde 1894 an der Versteigerung von den beiden Erbauern, den Herren Lindner und Vertschinger, erworben, die durch ihre nicht-bezahlten Arbeiten Hauptgläubiger der Masse geworden waren. Während sechs Jahren betrieben die Ersteigerer die Bahn auf eigene Rechnung, ohne jedoch zu einem sinanziellen Ersolg zu gelangen.

Im Frühjahr 1900 erfolgte die Gründung einer neuen Gesellschaft mit einem Aftienkapital von 700 000 Franken: nämlich der zurzeit bestehenden "Brienzer Rothorn-Unternehmung". Während eines Dezenniums konnte sich die Gesellschaft ordentlich über Wasser halten und die Betriebsresultate von Jahr zu Jahr verbessern. Als jedoch im August 1914 der furchtbare Weltstrieg entfesselt wurde, war die Gesellschaft gesawungen, den Bahnbetrieb stillzulegen.

Um die Wiederaufnahme des Betriebs zu ermöglichen, fand im August 1930 eine Sanierung des Unternehmens statt, wobei das bischerige Aftienkapital auf 140 000 Franken hersabgesetzt und durch Ausgabe von neuen Aftien auf 488 000 Franken erhöht wurde. Heute erschließt die Brienz-Rothorn-Bahn, dieses herrliche Denkmal überragenden technischen Genies, unzähligen Menschen, denen ein solches überwältigendes Schauen sonst für immer verschlos-

sen bliebe, wieder die einzigschöne gleißende Hochgebirgspracht.

Und nun noch ein paar Worte bezüglich des Panoramas, das der Gipfel des Brienzer Rot= horns erschließt. Wie bereits erwähnt, bietet schon die Fahrt von Brienz bis zum Hotel Rot= horn-Kulm an und für sich reiche Abwechslung. Hat man aber erst den letzten Tunnel durchfah= ren, so erwartet den Beschauer eine nie geahnte Herrlichkeit: das Herz der großartigsten europäischen Hochgebirgswelt liegt offen da! Die Poesie des welligen Hügellandes und das Ge= heimnis der Alpenwelt verbinden sich hier in einem Gesichtskreis. In voller Pracht treten sie hervor, die sich in majestätischer Erhabenheit auftürmenden Hochalpen. Unwillfürlich drängt sich einem die Überzeugung auf, daß das Panorama vom Brienzer Rothorn zu dem Bezaubernosten gehöre, was die Schweiz zu bieten vermag. Breit und massig hat der Eiger seine stolze Phramide in den Vordergrund gestellt und gönnt dem "Mönch" kaum einen Blick ins Tal. Dann folgen links davon das Gletscher= gehänge der Viescherhörner, der kühn empor= ragende spike Felsenturm des Finsteraarhorns, und über dem grünen Wall des Wildgersts ftreben in märchenhaftem Glanz die Wetterhörner empor. Einsam, still, tot, und doch so unsagbar schön!... Man befindet sich in einem freudigen Taumel und weiß wirklich fast nicht, wo man anfangen soll, all die Pracht, die sich hier von den Vorarlbergen bis zur Dent de Borée am Genfersee und vom Schwarzwald zu den Voge= sen entrollt, in sich aufzunehmen. Kurz: frei liegt das Brienzer Rothorn im Mittelpunkt der Schweiz, als ein Schlüffel, der uns die bezauberndsten landschaftlichen Reize erschließt, und der Dichter Jos. Viktor Widmann hatte nicht übertrieben, als er über das Panorama vom Brienzer Rothorn schrieb: "Es ist eine über= wältigende Aussicht, nach meinem Empfinden überhaupt die schönste, die ich kenne; man kann sich nicht ersättigen an all der Herrlichkeit!"

Wanderluff.

R. S.

Manchmal, wenn ich in die Nacht Mit verhaltnem Utem lausche, Brunnen höre, Wiesen wittre Und mit Sternen Blicke fausche. Faßt mich wie ein Tier im Nacken Wilde Wandersehnsucht an, Daß ich, Mund und Augen brennend, Nimmer seßhaft bleiben kann...

Straßen, Felber, fremde Laufe Nahen stumm im Riesenschriff Und sie nehmen mich gelassen, Herrisch in die Ferne mit.

Carl Seelig.