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: 22.08.2025

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

einen Treffer zu machen und Ehren einzuheimsen. Die politische Welt der Gegenwart wurde auf die Waage gelegt, Rückblicke wurden geworfen und prophetisch die kommenden Zeiten skizziert. 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 vernehmen die feierliche 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 Völkern, welches ist das stärkere, welches ist das größere? Es kommt nicht auf die Zahl der Köpfe an, es kommt in Wahrheit nur an auf die Menge der Guten, der Tüchtigen. Wohl dem Volke, 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 Volke, das seine Heimat verloren, dem man die heiligsten Güter gewaltsam entrissen, die Muttersprache, in der es aufgewachsen, in der es betete und seinen blutenden Schmerz zum Himmel schickte.

Und ich wußte wieder einmal mehr, daß wir unsern Vätern 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 gedenken. Es ist ein Symbol, das uns aufrüttelt.

Und wenn die Feuer lohen, wollen wir sie erkennen und ehren als die Fackeln der Berge selber, die uns ins Herz und ins Gewissen zünden. 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 wollen aber auch bekennen, daß wir allen Grund haben, uns des schönen helvetischen Landes zu freuen.

Ihr 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! Vielleicht 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 Ost und West, hüben und drüben, was brauchen wir mehr als Sonne!

Von der wiederauferstandenen Brienz-Rothorn-Bahn.

Seit vollen fünfzehn Jahren war der Betrieb der von dem trauten Schnitzerdorfe Brienz zum Brienzer Rothorngipfel (2351 Meter über Meer) führenden Rothorn-Bahn, die den Berner-Oberland-Besuchern einen der herrlichsten Aussichtspunkte zugänglich machte, stillgelegt. Der Weltkrieg hatte damals dieser Bergbahn, wie so manchen andern auf den Fremdenverkehr angewiesenen Unternehmen, nach wechselvollem Geschick das Lebenslicht ausgeblasen. Die Hoffnung, nach dem Eintritt einigermaßen normaler Verhältnisse die stillgelegte Bahn wieder in Betrieb zu nehmen, blieb jedoch in den interessierten Gemeinden 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 Wiederinbetriebsetzung der Rothorn-Bahn anzustreben und vorzubereiten. Nach langwierigen Arbeiten brachte dieses Komitee ein Projekt für die Beschaffung der für die Wiederinstandstellung der Bahnanlagen und des Rollmaterials erforderlichen

Barmittel und die finanzielle Rekonstruktion der Bahn zustande, so daß die nötigen Wiederherstellungsarbeiten am Trasse der Bahn und die Reparaturen des Rollmaterials 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 Hinweis auf einige technische Details der Bahnanlagen rechtfertigen.

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

Nachdem der Projektverfasser, 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 Bahnsystem wurde die Abt'sche Zahnschiene gewählt. Dabei konnte die Maximalsteigung von 25 Prozent als in jeder Beziehung noch vollkommen sicher benützt werden, um einen Zug, bestehend aus der Lokomotive mit 15 Tonnen Dienstgewicht und einem Personenwagen mit 48 besetzten Sitzplätzen, also eine Last von rund 24 Tonnen mit 8 Kilometer Geschwindigkeit in der Stunde zu Berg zu fördern. Im Mittel beträgt die Steigung für die von der Ausgangsstation Brienz (570 Meter über Meer) bis zur Endstation Rothorn-Kulm (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 Minimalkurvenradius von 60 m erreicht. Die drei Zwischenstationen, welche in ziemlich gleichen Höhendifferenzen 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.

Brienz mit Brienzer Rothorn.

Dies gilt besonders 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 besitzt.

Brienzer-Rothorn-Bahn: Partie am Mühlebach.

Die bedeutende Länge dieses Tunnels machte es nötig, durch seitliche Öffnungen (Fenster) von Zeit zu Zeit für den Rauch der Lokomotiven Abzug zu schaffen. Für das reisende Publikum sind die vier Fenster dieses Tunnels eine sehr angenehme Überraschung, da sie einen unvergleichlich schönen Ausblick ins Tal gewähren.

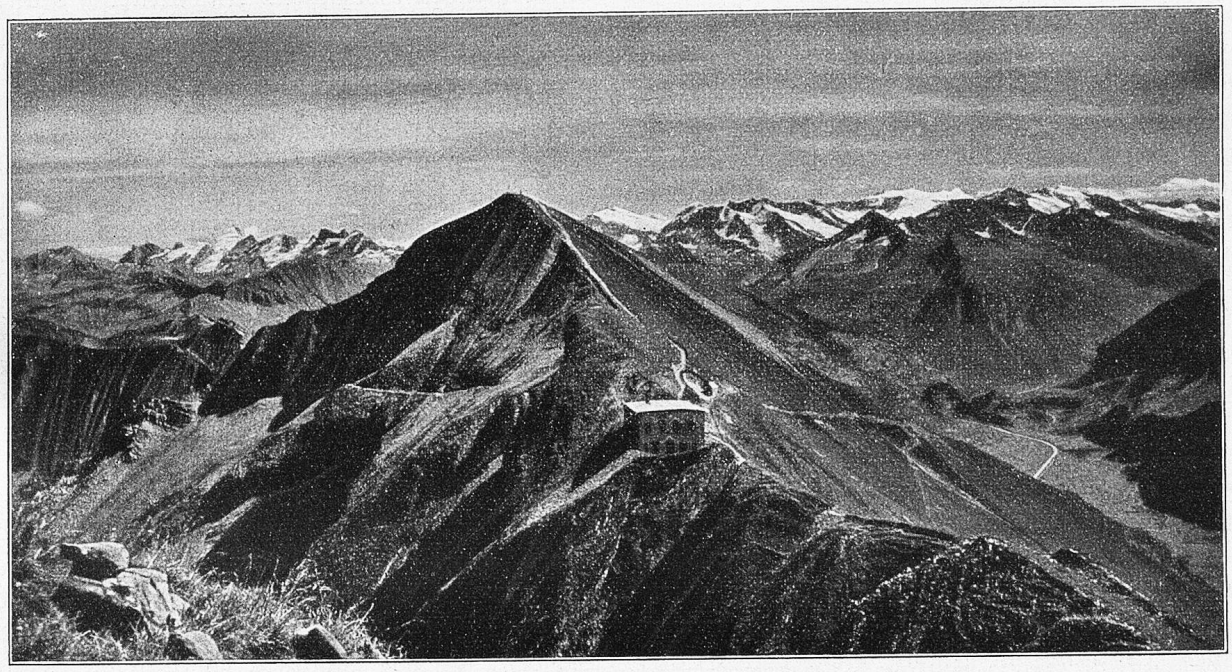
Zur Überschreitung des Trachtbachs und des Mühlebachs waren drei größere Brücken, wovon die längste mit 45 Meter Weite, zu erbauen; sie wurden alle in Eisen konstruiert. Außer den genannten größeren Brückenobjekten sind noch zwölf kleinere Brücken über die weniger bedeu-

tenden Wasserläufe 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 entsprechend sind die Triebachsen der Lokomotiven je mit zwei Zahnradscheiben versehen, welche zur Regulierung des Kontaktes bei etwa unregelmäßiger Lage der Zahnstange durch starke Stahlfedern 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 Sitzplätzen, zwei geschlossenen Personenwagen mit je 40 Sitzplätzen, einem gemischten Wagen mit 16 geschlossenen Sitzplätzen, 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 Plattform für den (bremsenden) Kondukteur, der mittelst einer Signalleine mit dem Lokomotivführer in Verbindung steht.

Wie bei anderen Zahnstangenbahnen mit



Brienzer Rothorn-Gipfel mit Hotel Rothorn-Kulm und Blick auf die Urneralpen.

Hiedurch wird die Fahrt nicht nur eine vollkommen sichere, sondern auch die denkbar ruhigste. Die Bremsung auf der Talfahrt geschieht mittelst der Luftbremse, neben welcher noch eine Dampfbremse (die sowohl spontan benutzt werden kann, als auch bei allzu schneller Talfahrt automatisch einfällt) und endlich noch zwei Handbremsen (je eine für den Führer und den Heizer) vorhanden sind. Jede 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 stattfindenden 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 defekt würde, indem alsdann der Wagen durch die an ihm befindliche Handbremse selbständig zum Stehen gebracht 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 stattfinden konnte. Leider war aber die Gesellschaft zufolge der oben erwähnten finanziellen 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 Bertschinger, erworben, die durch ihre nichtbezahlten Arbeiten Hauptgläubiger der Masse geworden waren. Während sechs Jahren betrieben die Ersteigerer die Bahn auf eigene Rechnung, ohne jedoch zu einem finanziellen Erfolg zu gelangen.

Im Frühjahr 1900 erfolgte die Gründung einer neuen Gesellschaft mit einem Aktienkapital 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 Weltkrieg entfesselt wurde, war die Gesellschaft gezwungen, den Bahnbetrieb stillzulegen.

Um die Wiederaufnahme des Betriebs zu ermöglichen, fand im August 1930 eine Sanierung des Unternehmens statt, wobei das bisherige Aktienkapital auf 140 000 Franken herabgesetzt und durch Ausgabe von neuen Aktien 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 verschlossen bliebe, wieder die einzigschöne gleißende Hochgebirgspracht.

Und nun noch ein paar Worte bezüglich des Panoramas, das der Gipfel des Brienzer Rothorns erschließt. Wie bereits erwähnt, bietet schon die Fahrt von Brienz bis zum Hotel Rothorn-Kulm an und für sich reiche Abwechslung. Hat man aber erst den letzten Tunnel durchfahren, so erwartet den Beschauer eine nie geahnte Herrlichkeit: das Herz der großartigsten europäischen Hochgebirgswelt liegt offen da! Die Poesie des welligen Hügellandes und das Geheimnis der Alpenwelt verbinden sich hier in einem Gesichtskreis. In voller Pracht treten sie hervor, die sich in majestätischer Erhabenheit auftürmenden Hochalpen. Unwillkürlich drängt sich einem die Überzeugung auf, daß das Panorama vom Brienzer Rothorn zu dem Bezauberndsten gehöre, was die Schweiz zu bieten vermag. Breit und massig hat der Eiger seine stolze Pyramide in den Vordergrund gestellt und gönnt dem „Mönch" kaum einen Blick ins Tal. Dann folgen links davon das Gletschergehänge der Viescherhörner, der kühn emporragende spitze Felsenturm des Finsteraarhorns, und über dem grünen Wall des Wildgersts streben 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 Vogesen entrollt, in sich aufzunehmen. Kurz: frei liegt das Brienzer Rothorn im Mittelpunkt der Schweiz, als ein Schlüssel, 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 überwältigende Aussicht, nach meinem Empfinden überhaupt die schönste, die ich kenne; man kann sich nicht ersättigen an all der Herrlichkeit!"

R. H.

Wanderlust.

Manchmal, wenn ich in die Nacht
Mit verhaltnem Atem lausche,
Brunnen höre, Wiesen wittre
Und mit Sternen Blicke tausche.

Faßt mich wie ein Tier im Nacken
Wilde Wandersehnsucht an,
Daß ich, Mund und Augen brennend,
Nimmer seßhaft bleiben kann...

Straßen, Felder, fremde Laute
Nahen stumm im Riesenschritt
Und sie nehmen mich gelassen,
Herrisch in die Ferne mit. —

Carl Seelig.