

Zeitschrift: Appenzeller Kalender

Band: 168 (1889)

Artikel: Die Brünigbahn

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-374013>

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: 21.02.2026

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

Die Brünigbahn.

Es giebt viele schöne Gegenden im schweizerischen Alpengebiet, schöner als die klassischen Ufer des Vierwaldstättersees und die großartige Gebirgs-
welt des Berner Oberlandes wohl kaum, und nirgends sind zwei solche Perlen durch ein hübscheres Zwischenlied mit einander verbunden, als es das Voralpen-
gelände von Obwalden ist.

Man möchte es beinahe bedauern, daß die alte Bergstraße, welche in mäzigen Aufsteige von Alpnach am Ende des linken

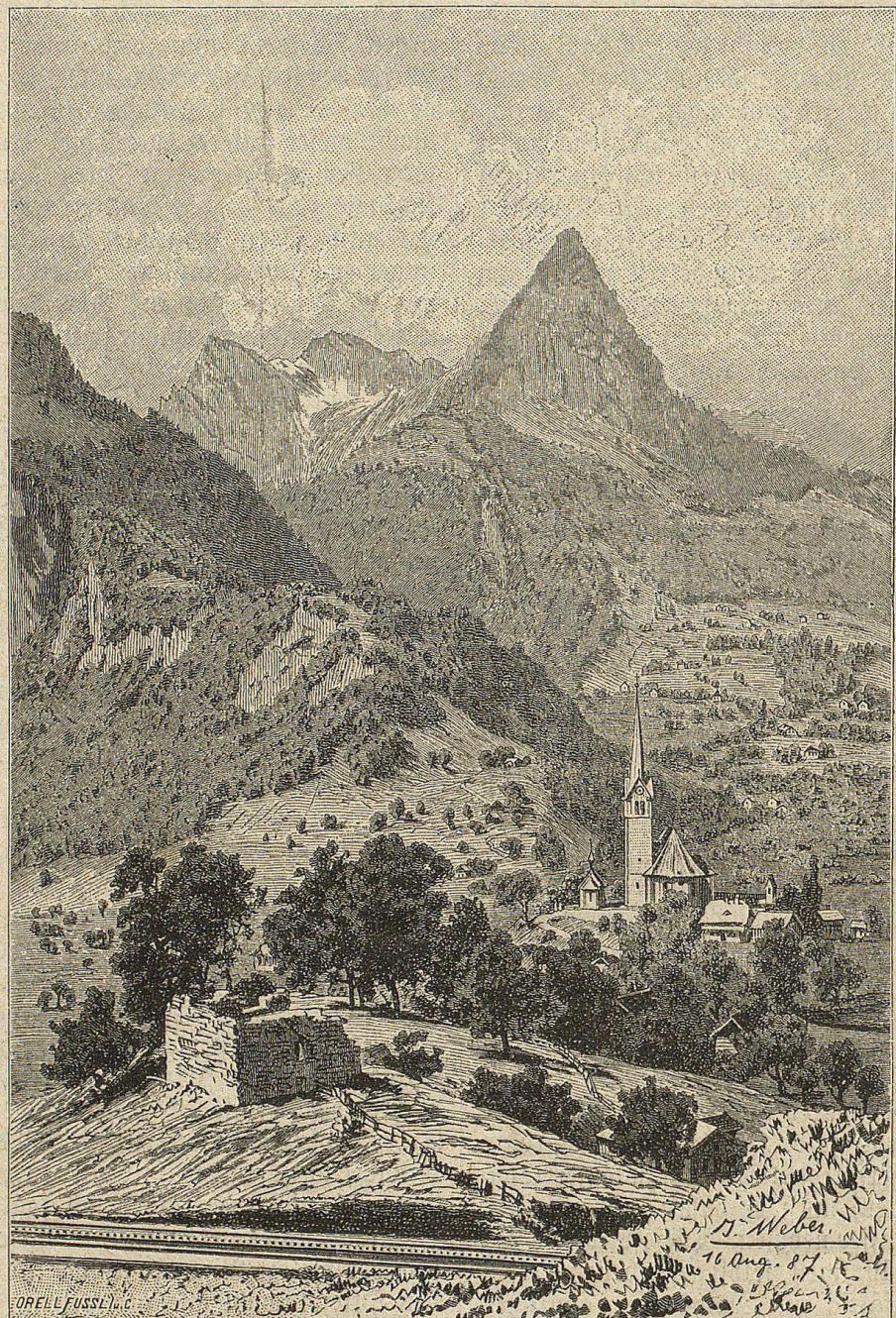
Kreuzarmes des Vierwaldstättersees über den Brünig an den Brienzersee hinüber führt, nun durch das Verkehrsmittel der Neuzeit, die Eisenbahn, bei

Seite gesetzt wird. Wie war es für die Fremden, die aus weiter Ferne auf unabsehbaren Schienenwegen bis an den Fuß der Alpen herbeigefahren kamen, angenehm, zur Abwechslung sich in Alpnachstad Führwerken aller Art, den stattlichen eidgenöss. Postkutschen, lotterigen Bei-

wagen und leichten Einspännern anzuvertrauen und so, nach alter Väter Weise, durch grüne Matten am Fuß der Berge und an zwei lieblichen Seen hin, die Brünighöhe zu gewinnen und in kurzem, lustigem Absteig Brienzi zu erreichen!

Allerlei leicht zu überstehende Mühseligkeiten und Plackereien würzten die Fahrt, und wenn es auch Staub zu schlucken und Hitze auszustehen gab, so schmeckten das z' Nüni in Sarnen und das Mittagsmahl im engen Speisesaal zu Lungern nur um so besser. Da wurden die Nationalitäten wirklich noch durcheinander gemischt und gerüttelt, Deutsche und Wälsche, Engländer und Russen und mit ihnen das einheimische Volk der Führleute und Führer, der Wirth und der

Obstverkäufer, der Blumenmädchen und der Kristallbuben; ein Kaleidoskopisches Bild, das sich jeden Augenblick neu zusammensetzte und immer wieder erfreute und



ORELL FUSSLI.

Die Ruine Rudenz, Giswyl und der Giswilerstock.

T. Weber.

16 Aug. 87.

belustigte. Nun hört dies alles auf; denn mit der Gröfzung der Brünigbahn, welche den 15. Juni 1888 stattgefunden hat, mußte es begreiflich mit einem Mal auf der alten Brünigstrasse, diesem alpinen Corso der Touristenwelt, still und einsam werden; die Kutsch'en und Wagen werden in andere, noch eisenbahnenfreie Thalschaften auswandern oder in engen Schuppen vermodern; die mit silbernen Ketten und einem Schwall von weißem Linnen geschmückte ältere Bernerin, welche mit ungeheurer Machtvollkommenheit die Mittagstafel in Lungern dirigierte und unter dem Deckmantel der auf's knappste zugeschossenen Zeit ihre gehörigen Schnitte machte, immerhin aber uns schweizerische Wanderer wohl unterschied und glimpflich behandelte, wird anderswo ihr Zelt ausschlagen und ihr

Feldherrntalent verwerthen müssen. Die lange Wagenreihe wird nicht mehr mit den durch das Mittagsmahl aufgemunterten Reisegenossen durch den kühlen Waldesschatten

des Berghangs oberhalb Lungern zur Höhe hinaufziehen. Hirten und Viehtrieber nur werden von nun an die Straße begehen oder lustiges junges Volk, welches die Ferkelkreise noch in Ehren hält. Und dennoch können wir

uns trösten; denn die Eisenbahnfahrt von Alpnach nach Brienz ist schön wie wenige. Sie wird wohl auch Manchen veranlassen, da und dort auszusteigen und sich das liebliche Obwalden etwas näher anzusehen, in das er von den jäh berganziehenden Steilrampen aus niederblickt wie aus der Vogelschau und das ihn unwillkürlich anlockt.

Solcher Steilrampen hat die Bahn am Nordhange drei: am Kaiserstuhl, dem Querriegel zwischen den Thalbecken des Sarner- u. des Lungernsees, oberhalb Lungern und unmittelbar vor der Paßhöhe. Diese Steilhänge, sowie der ganze Südabhang über dem Haslithale werden vermittelst Zahnrad und Zahngstange in einer Steigung von 10 Prozent überwunden und zeigen eine vorzügliche, höchst merkwürdige Anlage.



Bei der Grossbachbrücke gegen Meiringen.

dem Haslithale werden vermittelst Zahnrad und Zahngstange in einer Steigung von 10 Prozent überwunden und zeigen eine vorzügliche, höchst merkwürdige Anlage.

Von Alpnachstad bis Giswyl, der Station, wo in nächster Nähe des letzten Gemäuers der Burg Rudenz die erste Steilrampe ihren Anfang nimmt, ist die Bahn eine Thalbahn. Sie bietet auf dieser Strecke hübsche Landschaftsbilder in Fülle. Alpnachstad selbst, mit der Pilatusbahn, die unser Blick weit hinauf verfolgen kann durch die Matten, Wälder und Bergweiden, bis sie droben im Felsgewirre sich verliert, dann Sarnen, die ländliche Kapitale der sechs Jahrhunderte alten Hirtenrepublik von Obwalden, Sachseln am Ufer des Sarnersees mit der Wallfahrtskirche des sel. Bruders Nikolaus von der Flüe, und die ganze Umgebung dieser hübschen Ortschaft, sie alle verdienen des Touristen volle Aufmerksamkeit. In Sachseln oder in Sarnen sich einige Tage aufzuhalten, einzudringen in die Schluchten am Giswylerstock, in den großartigen Hintergrund des Melchtals, und die Höhen über den Ortschaften zu durchstreifen, von denen aus beinahe überall die siringlänzende Spitze des Wetterhorns sich dem Blicke zeigt, bietet den höchsten Genuss. Uppigere Matten, ein herrlicherer Baumwuchs, hübschere hellbraune und Obstbaumbeschattete

Holzhäuser, vor denen kristallreine Brunnenquellen sprudeln, sind selten zu finden. Überall wird der Wanderer bei den Einwohnern streng katholische Gesinnung, ein ernstes, würdiges Auftreten, Freundlichkeit und einen ausgesprochenen Sinn für Ordnung und Reinlichkeit treffen.

Einen Glanzpunkt der neuen Bahn bildet der Niederblick von der Höhe der mittleren Steilrampe in das beinahe kreisrunde Lungernthal mit seinem grünblauen See und den Häusern und Hütten, mit denen die Matten in solcher Zahl übersät sind, als hätte man den Inhalt von Dutzenden von Nürnberger Schachteln über dieselben ausgestreut. — Nicht minder überraschend ist die Aussicht von der Brünighöhe aus, wo wir plötzlich in unmittelbarer Nähe das Hochgebirge vor uns sehen: die

mächtigen Otschiberge, die Burghörner, die zerrissenen Engelhörner, das Wandelhorn, den Wildgerst. Wie Silberbänder hängen die Fälle des Otschi- und des Wandelbaches über die Flühen des jenseitigen Thalabsturzes hernieder und ab und zu vernehmen wir das Geräusch der Wassergüsse, das ein günstiger Windhauch als leises Flüstern zu uns herüberträgt. — Links thalaufwärts steigt über einer großen Ortschaft gastlicher Rauch auf. Es ist Meiringen, der vielgenannte Standort für Hochgebirgstouren, zu dem uns die Bahn an jahen Felswänden und über grausige Schluchten hin zu Thale führt.

Von Meiringen aus zieht die Bahn, den Damm der gezähmten Aare benützend, durch den tischemen

Thalgrund nach Brienz hinab, wo Dampfboote und leichte Barken bereit stehen, um uns hinüberzubringen zum herrlichen Gießbach und nach Interlaken, dem Stelldichein der Oberlandfahrer aller Nationen.

Das Bahnhstück Luzern-Alpnachstad wird erst dieses Jahr dem Betrieb übergeben werden. Darüber, daß sie den letzten Sommer über von Luzern aus bis ans

Seende das Dampfboot benützen mußten, haben die Reisenden wohl kaum geplagt, denn eine hübschere Seefahrt an baumgekrönten Klippen, an hübschen Landhäusern, an Wiesengrün und Schilfbeständen hin, läßt sich kaum denken. Dazu kam der Einblick ins wunderliche Thal von Nidwalden, dessen Eingang der alte Wehrthurm von Stansstad bewacht, der ehrwürdige Zeuge des ersten Kampfes beim Erstehen, des letzten beim Untergang der alten Eidgenossenschaft.

J. Hardmeyer.

Länge der Brünigbahn zwischen Luzern und Brienz 58 Kilometer. — Meereshöhe bei Luzern 437 Meter, auf der Paßhöhe 1004 Meter, am Brienzersee 607 Meter.

Stationen: Luzern, Horw, Hergiswyl, Alpnachstad, Alpnachdorf, Kerns-Kägiswyl, Sarnen, Sachseln, Giswyl, Lungern, Brünig, Meiringen, Brienzwyl, Brienz.

