

Zeitschrift: Jahrbuch vom Thuner- und Brienzersee
Herausgeber: Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Band: - (1965)

Artikel: Brienzer Rothorn : Touristisches und Verkehrsgeschichtliches
Autor: Volmar, F. A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1096635>

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: 25.03.2026

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

Brienzer Rothorn

Touristisches und Verkehrsgeschichtliches

Neben etlichen Blau- und Blauenbergen, Grün-, Weiß- und Schwarzhörnern gibt es in der Schweiz drei Dutzend Rothörner, wovon deren 17 im Wallis und 11 im Berner Oberland; je eines entfällt auf die Zwillingsbrüder Thuner- und Brienzersee. Unter so vielen roten Hörnern — ihre Schieferkalke nehmen bei der Verwitterung eine rötliche Farbe an — nimmt das Brienzer Rothorn eine geographisch-morphologische, aber auch eine touristische und verkehrsgeschichtliche Sonderstellung ein:

Aussichtsprächtige und mit der letzten Dampfzahnradbahn der Schweiz erreichbare höchste Erhebung einer vom Harder bis zum Brünig etwa 26 km langen Gebirgskette; der 2350 (2349,8) Meter hohe Gipfel Anno 1829 durch einen Granitstein markierter Grenzpunkt der drei Kantone Bern, Luzern und Unterwalden.

Aus der Perspektive eines scheuen Arbeiterbauernkindes zeichnet der Brienzer Mundartdichter Albert Streich (1897–1960) das karge Leben in enger Umwelt zwischen der lockenden Anmut des glitzernd hingebreiteten Sees und jenem unerbittlich wuchtigen Gebirge, das dem empfindsamen Knaben «Tschuri» als ein bedrückend unheimliches Reich bedrohlicher Mächte erscheint.

Denn hinter der üppig sommergrünen, herbstlich buntfarbigen Idyllik des milden, aber oft peinlich verkehrsintensiven rechten Brienzerseegestades dräut hochragend und langhin sich erstreckend ein riesiger Bergleib, formschön im linearen Zusammenspiel der Grat- und Uferhorizontalen und jener elegant auslaufenden Vertikalen, die sein vegetatives Grün beharrlich furchen — als Sturzbahnen zerstörerischer Elementarkräfte. Lawinen- und Wildbachverbauungen und Aufforstungen schützen den begrenzten, weil zwischen Berg und See eingeeengten Lebensraum und seine exponierten Verkehrsadern.

Aber unberechenbar bleibt dieses über große Distanzen hin fugenlos gegliederte nördliche Grat- und Gipfelmassiv, dessen Wesen Hermann Hiltbrunner in erdgeschichtlicher Schau dichterisch bildhaft erfaßt: «Die in den See vordringenden Schuttkegel sind wie weiche Pfoten eines sitzenden Tieres, das, den Kopf in Scheitelhöhe mit der Augstmatthornkette, unverwandt hinübersieht zu den Eis- und Schneegekrönten.»

Menschlichem Streben, Mühen und Sorgen sphynxhaft enthoben – so mutet oft auch der Panoramaberg an, dem die folgenden Chronikblätter gelten.

Erstes Lob

Zunächst glauben wir die in lokalen und regionalen Publikationen bisher übergangene Reminiszenz vermerken zu dürfen, daß der erste bekannte Besucher des Brienzer Rothorns kein Geringerer als *Albrecht von Haller* (1708–1777) war. Während er auf seiner ersten Alpenreise 1728 Brienzen auf dem Weg nach dem Oberhasli passierte und hauptsächlich dort die großen Eindrücke für sein 1729 entstandenes epochales Gedicht «Die Alpen» empfing, bestieg er *im Sommer 1732*, auf der Rückreise von Meiringen, das ihn botanisch interessierende Brienzer Rothorn.

Aber erst rund fünf Jahrzehnte später läßt uns ein ihn als Dichter und Wissenschaftler schätzender junger Geistlicher das auf diesem Ausichtsberg Bewunderte und Erlebte mitempfinden – auch er ein zu Unrecht vergessener früher Besucher.

*

Was der 1770–82 in Ringgenberg amtierende Pfarrer Johann Rudolf Nöthiger, Verfasser einer als Manuskript erhaltenen Beschreibung der Kirchgemeinden Ringgenberg und Brienzen (1780), leider versäumt, hat in eben jenen Jahren ein katholischer Kollege ennet dem Berg nicht unterlassen. Somit kommt die Ehre, der Nachwelt das erste bekannte Lob des Brienzer Rothorns als Aussichtsberg überliefert zu haben, einem Luzerner zu – und diese gleichsam «literarische Erstbesteigung» ist denn auch von der sehr steilen Nordseite her erfolgt.

Joseph Xaver Schnider von Wartensee, 1776–84 Pfarrer in Schüpfheim, populär-wissenschaftlich und kartographisch tätig, 1784 infolge einer Operation erst 34jährig in Straßburg gestorben, veröffentlichte u. a. «Besondere Beschreibungen etlicher Berge des Entlibuches» (1783/84). Ein um das Wohl seiner Mitmenschen hingebend besorgter Geistlicher und doch ein vermutlich oft bespöttelter Einzelgänger, den vielleicht leise Ahnung frühen Todes zu rastloser Emsigkeit treibt, bemüht er sich mit mehr oder weniger Geschick, seinen hastig sprudelnden Gedanken, Ideen und Empfindungen Ausdruck zu verleihen. Erkenntnisthungrig und trotz vielfach einsichtsloser Umwelt bemerkenswert fortschrittlich gesinnt, kennt der zugleich musisch empfindsame Verfasser jedenfalls Hallers «Alpen» (1732) und seine helvetische Flora (1768) mit dem Hinweis auf das von den Entlebuchern samt Tannhorn (Thierwangshorn) und Wilerhorn als «hintere Fluh» bezeichnete Brienzer Rothorn. Schniders 1783 geschilderte, aber undatierte *Besteigung des Brienzer Rothorns* — für den Kanton Luzern der höchste Gipfel — dürfte spätestens 1781 erfolgt sein.

Sie wurde mit Gefährten und einem Führer unternommen, und zwar von der ob Sörenberg auf 1334 m gelegenen Alp Schlacht aus, deren Name an einen durch alprechtliche Zwistigkeiten verursachten Kampf (1380) zwischen Entlebuchern und Obwaldnern erinnert. Zwischen dem «mit den seltsamsten Bergpflanzen aufs zierlichste ausgeschmückten Nesselstock» und «Esel» hinauf und über die «rothen Böden» wurde der Gipfel erreicht, «wo die Kantons Unterwalden ob dem Walde, Luzern und Bern aneinanderstoßen».

«Welche Wunderseltsamkeit der *Aussicht auf dem Rothhorne!* — Über alle andere Berge des Entlibuchs erhaben stund ich da; in einer unabbildbaren Gestalt stellte mir dieses Land sich vor. Ich drehte mich von selbem weg, und ringsherum; dem zu meinen Füßen stehenden Maissee gönnte ich nur einen Blick, und lenkte mein Angesicht dem Osten zu. Von weggespültem Firne weißdunkel fließet die Aar aus dem Haslithale hervor, und treibet in den Brienzersee hinaus. Zwischen Krächen, und Bergen, und Felsen, und fürchterlichen Massen von Schnee und Eis durch dringet das Auge in die fabelhaften Gefilde ein. Der ungeheure Scheidegg, seine prächtigen Nachbarn, und die majestätischen Gletscher-Gebirge, die in einer sehr langen Kette aneinander gehänget das Oberland vom Wallis trennen, führen mich nach und nach westwärts. Wieder hieher liegen geringere Berge. Zwischen Inter-

lachen und Untersewen, nach verlassenen Brienzersee, schlängelt über den fruchtbaren Boden die erheiterte Aare sich weg, dem Thunersee zu; nach auch verlassenen diesem dann bald vor den Mauern Berns ihr helles Gewässer zu spiegeln, und den Prunk der Gebietherinn zu erheben. Noch erscheint ein Theil von der glänzenden Fläche des Thunersees selbst. Das ganze Gemälde findet seines gleichen nicht; kein Dichter, selbst der große Sänger der Alpen, entwarf noch ein solches! — Und erst der in einer schwindelnden Tiefe, gleich unter uns so lustig spielende Brienzersee? Die in dieser Tiefe gelegenen Städtchen, Flecken, Dörfer? — Die abgebrochenen Felswände jenseits dem See? Der in hundert Fällen über die Schroffen brummend und schäumend herabstürzende *Giesbach*? — Und die Fluhe selbst um mich her? — —»

Aber da er nun wieder die Schau auf die Berge seines geliebten Entlebuch und der Innerschweiz genießen wollte, begann «ein elektrischer Dunst» dem Pilatus «ein traurigmürrisches Aussehen zu geben; schwarzes Gewölke verfinsterte bald den Himmel», und über das ganze Gelände breitete sich eine düstere Wetterdecke, aus der nun Feuer blitzte, über die nun brüllender Donner einherrollte. Noch ein pfarrherrlich-sinniges Kompliment dem «majestätischen, fürchterlichgroßen Allein-Gott» — und fluchtartig eilt er mit seinen Gefährten «queer über den steilen Abhang des Berges ob der Planalp durch», bei fort dauern dem Unwetter und in der Finsternis dichten Nebels einer im unaufhörlichen Regen endlich einigen Schutz bietenden Fluhwand zu. Über die Krutern steigen sie ins Entlebuch hinunter, wo sie bei wieder aufheiterndem Himmel auf der Alp Schwarzenegg anlangen.

Joseph Xaver Schnider (aus dem Patriziergeschlecht der Schnyder von Wartensee), der im August 1783 via Emmental auch das Berner Oberland besucht hat, kennt keine bergsteigerischen Ambitionen. Aber er möchte seine Leser und besonders die trägen «Städtler» zum Genusse dessen anregen, was ihm in mitunter fast ekstatisch verzückter Schau auf so manchem Aussichtsberg des Entlebuch zuteil geworden. Daß Brienzergrat und Rothorn schon vor vielen Jahrhunderten (beispielsweise von der urkundlich bereits 1305 und zudem in verschiedenen Sagen erwähnten «Planalpa» aus), vielleicht aber schon von urzeitlichen Jägern und Hirten erstiegen worden waren, dürfen wir vermuten; daß sie zweifellos schon vor J. X. Schnider gelegentlich besucht worden sind, und zwar gerade auch von *Brienzer*, geht aus seinen *Sörenberg* gewidmeten Zeilen hervor: Hier treffen sich alljährlich junge Schwinger aus dem Entlebuch,

aus Brienz und Obwalden. Ein freundschaftlicher Trunk eint Sieger und Besiegte, die ihre Leistungen gegenseitig anerkennen; friedlich («nicht immer, doch meistens») verabschiedet man sich mit dem Versprechen, sich wieder zu treffen. F. J. Stalder, der diese jeweils am zweiten Augustsonntag stattfindenden Schwingfeste 1796 bestätigt, weist auf die freundschaftlichen Beziehungen der Entlebucher mit den Emmentalern, Brienzern und Obwaldnern hin; die auch umweltbedingte Ähnlichkeit der Charaktere und die gegenseitige Zuneigung sei unverkennbar größer als zwischen den Entlebuchern und den übrigen Luzernern. Die freundschaftlich besuchte traditionelle Sörenberger Chilbi mit Schwinget hat sich bis heute erhalten; daneben ist Juli 1965 zum fünften Mal ein vom Entlebucher Schwingerverband organisierter und auch von auswärts besuchter großer Sörenberger Bergschwinget abgehalten worden. Laut G. Straßer 1892: Beim Eysee jeweils im August Älplerfest mit Schwingen zwischen Berner Oberländern und Entlebuchern.

«Berühmt wegen seiner Aussicht»

Schniders begeistertes Lob hat *Johann Gottfried Ebel* (1764–1830) in seiner 1793 in Zürich erschienenen und noch in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts in zahlreichen Auflagen neubearbeiteten «Anleitung auf die nützlichste und genussvollste Art die Schweiz zu bereisen» zu einem Hinweis auf das Brienzer Rothorn veranlaßt: Es sei *«wegen seiner trefflichen Aussicht berühmt»*. Das ist auch deshalb bemerkenswert, weil das nur beiläufig erwähnte Faulhorn noch ohne diese Qualifikationen bleibt. In der vierbändigen zweiten Auflage 1801/05: «Auf dem Rothhorn eine ausgedehnte Aussicht auf alle Gebirge des Oberlandes.»

1806 skizzierte der schon um 1795 am Gießbach erschienene Alpenfreund *Gottlieb Sigmund Studer* (1761–1808) ein unveröffentlicht gebliebenes Rothorn-Panorama. Diesem Pionier verdankte *Johann Rudolf Wyß d. J.* (1781–1830) den Hinweis auf das von ihm selbst nicht erstiegene Brienzer Rothorn, über das er, Studers Panorama erwähnend, im 1817 erschienenen zweiten Band seiner «Reise in das Berner Oberland» schreibt: «Wenn es die Zeit gestattete, so müßte die Besteigung der schönen und fruchtbaren Planalp sich ungemein belohnen, und das nahe Rothhorn würde durch eine Aussicht erfreuen, welche nach dem Urtheile Sachkundiger zu den umfassendsten sich zählt, die das ganze Oberland darzubieten hat.» Er erwähnt in seinem obgenannten Werk

ergänzenden «Hand-Atlas» (1816) elf empfehlenswerte Aussichtspunkte, darunter Faulhorn und Brienzer Rothorn, und fügt bei: «Rothhorn und Faulhorn dürften an Umfang des Gesehenen alle andern noch übertreffen.»

*

1839 bestieg der große Alpinist und Alpenchronist *Gottlieb Studer* (1804–1890, Sohn des erwähnten G. S. Studer) das Brienzer Rothorn, dessen Gipfelpartie mit der östlichen, eigentlichen Rothornspitze und mit dem um 30 m niedrigeren westlichen Schöngütsch (2320 m) eine Doppelspitze bildet, verbunden durch jenen sattelartigen kurzen Grat, der als «Kulmstätte» erst nach Jahrzehnten touristische Bedeutung erhalten sollte. Auch G. Studer begeisterte «die herrliche Aussicht» zu einem Panorama, datiert vom 3. August 1839, das dann als Lithographie herausgegeben wurde. Ebenfalls 1839 schuf der Kunstmaler *Franz Schmid* aus Schwyz (1796–1851) ein Rothorn-Panorama, und auch dieses erschien in lithographischem Druck.

Daß das Brienzer Rothorn im selben Jahr gleich den Besuch zweier namhafter Panoramazeichner erhielt, hat seinen besonderen Grund: Um 1838 ist dort, «kaum 10 Minuten unterhalb des Gipfels an dessen steilem *östlichen* Abhang», von den Gebrüdern Flück aus Brienz *das erste Wirthshaus* eröffnet worden. Auf dem Gipfel selbst bot ein kleiner Pavillon Schutz gegen Wind und Kälte. Man hatte auch einen ersten, von Brienz über Schwanden, Irtschelen- und Eggalp (Giebelegg) führenden Reitweg angelegt. «Der Sinn spekulativer Wirthe» (G. Studer) war hier offensichtlich durch den Erfolg der 1832 eröffneten neuen Faulhorn-Herberge angeregt worden.

Auf diesen Zeitpunkt hin, Frühsommer 1832, war als geschickt gezielte Werbung eine von J. J. Schweizer verfaßte und mit einem Panorama von Franz Schmid ausgestattete kleine Monographie über das *Faulhorn* (2681 m) und die als «höchste Alpenwohnung in ganz Europa» bezeichnete «neue Faulhornwirthschaft» erschienen. Mit zehn Zimmerchen und einem Speisesaal ersetzte dieser steinerne Bau eine provisorische kleine Herberge – wenig mehr «als zwei Bretterstuben» –, in der am 15./16. August 1831 während eines wütenden Schneesturmes der 22jährige *Felix Mendelssohn-Bartholdy* (1809–1847) jämmerlich gefroren hatte, trotz geheiztem Ofen im Mantel, aber mit dem stolzen Bewußtsein, «im höchsten Wirthshaus in Europa» zu sitzen. Der neue Bau hatte schon im Eröffnungsjahr 1832 den Besuch des berühmten und mitunter

ergötzlich aufschneiderischen Schriftstellers *Alexandre Dumas père* (1803–1870) erhalten, dessen Bewunderung mehr dem großartigen Panorama und einem formidablen Gewitter als der ironisch apostrophierten Gaststätte galt. Dem Brienzer Rothorn huldigte er dann wie viele andere Touristen vor und nach ihm aus bequemer Distanz: Er betrachtete es samt See und Dorf durch den transparenten Wasserschleier der Gießbach-Felsengrotte . . .

Aber bereits in der Ausgabe 1840 der von *Gottfried von Escher* bearbeiteten Ebel'schen «Anleitung» liest man, daß die herrliche Aussicht vom Brienzer Rothorn, «wo jetzt auch ein gutes Wirthshaus steht», von vielen jener vom Faulhorn vorgezogen werde. «Oben ist ein bedeckter Pavillon und etwas unter dem Gipfel ein ordentliches Wirthshaus.» 1841 wird diese Gaststätte auch von *Peter Ober*, dem aus dem Elsaß stammenden kultivierten Interlakner Hotelier und Verfasser des gehaltvollen Führers «*Interlacken et ses environs*», als gut bezeichnet; das Brienzer Rothorn werde trotz steilem und mühsamem Weg seit mehreren Jahren von einer großen Zahl von Reisenden besucht, und wer nicht Gelegenheit habe, auf das Faulhorn oder auf den Rigi zu steigen, möge das Rothorn besuchen, denn es gebe eine ziemlich gute Vorstellung dessen, was jene beiden berühmten Standorte bieten.

1842 erhält das vom bisherigen Wirt auf der Kleinen Scheidegg (Chr. Seiler, Bönigen) übernommene Rothorn-Gasthaus in *John Murray's* «*Hand-book for travellers in Switzerland*» sogar eine bessere Note als jenes auf dem Faulhorn. Ähnlich tönt es aus *Karl Baedeker's* erstmals 1844 erschienenem Reiseführer für die Schweiz: Das von Brienz aus in 4–5 Stunden zu ersteigende Rothorn sei «berühmt wegen seiner Aussicht, welche derjenigen vom Faulhorn wenig nachsteht»; ersteres werde denn auch ebenso häufig besucht wie letzteres, dank auch dem guten Wirthshaus, das besser eingerichtet sei als jenes auf dem Faulhorn.

Wie wir noch sehen werden, sollte der verheißungsvolle gastgewerbliche Start auf dem Brienzer Rothorn schon nach wenigen Jahren ein jähes Ende finden. Erstes Lob des Aussichtsberges ergänzend, folge hier vorerst die sehr eindruckliche Schilderung einer

Brienzer Rothorn-Besteigung im November 1846.

Wir verdanken sie dem naturwissenschaftlich, volkskundlich und historisch gebildeten und überhaupt erstaunlich vielseitig interessierten

deutschen Reiseschriftsteller *Johann Georg Kohl* (1808–1878). Wie über seine Reisen durch zahlreiche europäische Länder, durch Rußland und Nordamerika, hat der gebürtige Bremer auch über seine Alpenreisen ein umfangreiches Werk geschrieben. Er kam im Oktober 1846 in das mit seinen Hotels und Pensionen schon ziemlich ausgestorbene, aber als Exkursionszentrum ideale Interlaken, um «von hier aus die Gebirge während eines Reigentanzes der vier Jahreszeiten zu beobachten... Die Einzigen, die mit mir in den Bergen aushielten, waren ein paar Engländer, die auch wie ich den Wunsch hegten, die Alpen einmal in der Pracht ihres Wintergewandes zu sehen.» Vergessene erste Vorläufer der erst Jahrzehnte später da und dort beginnenden Wintersaison!

Da das Dampfschiff im Winter nicht kursiert und da am rechten Brienzerseeufer nur ein schmaler, felsiger Pfad hinführt – der mit Sprengungen verbundene Straßenbau hat eben erst begonnen – bildet ein täglich verkehrendes Ruderboot in dieser Jahreszeit fast die einzige praktikable Verbindung zwischen Interlaken und Brienz-Oberhasli. Die Ruderschiffe, deren man sich in den Dörfern am Brienzersee zu Holz-, Heu-, Kleinvieh- und selbst zu Leichentransporten bedient, scheinen J. G. Kohl «erstaunlich schlecht und schwächlich» gebaut; als «liederlich zusammengepfuscht» hat sie schon 1817 J. R. Wyß bezeichnet. Im wiederholt aufgesuchten *Brienz* überzeugt er sich, daß es die sagenhaften hundertjährigen Käse tatsächlich gibt und daß die Holzschnitzer in der zierlichen Nachbildung hübscher Chalets und in der künstlerischen Gestaltung blumengeschmückter Nähkästchen und derlei Dinge für die Damenwelt Hervorragendes leisten. Wie er von einem Handelsmann vernimmt, werden diese besonders beliebten Souvenirs in großen Quantitäten sogar nach Amerika und nach der Türkei exportiert. Der gründliche Deutsche interessiert sich eingehend für die Wildbachverbauungen und für den von weither besuchten Brienzer Ziegenmarkt, er befragt die Eblinger Adlerjäger, und wie in Interlaken und Meiringen hat er auch in Brienz ein Auge für hübsche Trachtenmädchen, damals immer noch gesuchte Modelle allenthalben pirschender Kunstmaler. So sah er in Brienz eine allgemein bewunderte junge Schönheit, die ein ungenannter Berner Bildhauer (vermutlich der öfters in Brienz weilende Raphael Christen, 1811–80) als Madonna berühmt gemacht habe.

Leider unternahm der Schriftsteller seine kühne Brienzer Rothorn-Tour ohne dieses «Bäbi Stähli», aber immerhin in Begleitung eines Führers, und zwar am *15. November 1846*.

Nach anderthalb Stunden gelangten sie aus Nebel und Wolken in wärmende Sonne; sie entledigten sich ihrer Mäntel, warfen sie auf die Pferde und beorderten diese mit ihrem Führer nach dem Dörfchen Schwanden zurück, wo man die Bergsteiger abends erwarten sollte. Am Rande der Waldregion passierten sie zwei verlassene Sommerdörfer (Irtschelen und Egg), jedes mit 20–30

Sennhütten, die Dächer schneebedeckt. Es trieben sich da halbwilde Ziegen herum, deren man weiter oben noch ein ganzes Rudel fand. «Denn die armen Leute lassen ihre Ziegen hier so lange Nahrung suchen, bis der Schnee alles verdeckt hat». Oft nicht ohne Mühe müssen sie dann eingefangen werden. Aber jetzt konnte unser Tourist hier sogar noch blaue Enziane pflücken.

Der endlich erreichte Grat war auf der Nordseite 2–3 Fuß hoch verschneit, auf der Südseite dagegen meist aper. Spuren im Schnee erwiesen sich als solche von Gamsen und eines sie verfolgenden Jägers. Einige Schwierigkeiten bot das letzte, steilste Stück des theils verschneiten, theils vereisten Grates.

Auf dem nachmittags 2 1/2 Uhr erreichten Gipfel – «im Norden des Aarethals weit und breit der höchste» – blickte J. G. Kohl zu seiner Verwunderung auf ein riesiges, über die Landesgrenzen hinaus sich erstreckendes *Nebelmeer*, aus dem klar und schön zahllose Gipfel, Gletscher, Hochtäler und Gebirgszüge hervorragten, so auch Schwarzwald und Vogesen. «Das Wunderbarste war und blieb mir dabei die völlige Regungslosigkeit und glatte Fläche der oberen Seite des Nebels. Er war durchaus wie ein ausgespanntes weißes Tuch, das man an den Kanten für jedes Thal, für jeden Berg zurecht geschnitten und überall knapp angepaßt und eingespannt hatte... Die Reihen der Jurakette bildeten im Westen die Küsten dieses Meeres... Es war mir, als über-schaute ich die Erde zur Zeit der Sündfluth, welche das Nebelmeer auf das Frappanteste nachbildete. Ich war in einer der großartigsten Einsamkeiten, die ein Eremit sich wünschen kann... Meine Gedanken erhoben sich zum Himmel, aber ich konnte doch nicht umhin, auch einen Theil meiner Gedanken unter die Wolken zu den Menschen hinunter zu senden und mir vorzustellen, wie sie dort wirthschaften, klagen und Feuer schüren mochten. Der eigentliche Kern der Welt schien in der ungeheuren Masse von Gebirgen, Schnee- und Eispyramiden zu stecken, die sich da erhoben, und deren zahllose Spitzen wie ein Wald gigantischer Pallisaden uns umstarrten. Mein Führer nannte mir jeden Gipfel. Einige alte vertraute Figuren erkannte ich zu meiner Freude selber wieder. Gipfel drängte sich an Gipfel, Höhe stieg über Höhe empor. Da war auf Tage Nahrung für das Perspectiv...»

Stundenlang betrachtet der staunende Weltreisende die vorher nie wahrgenommenen reizvollen Farbenphänomene auf der immensen Nebelfläche: gegen den Jura zu goldgelb, in der Gegend der Inner-schweiz regenbogenfarbig, einige der höchsten Gipfel schon feurigrot erglimmend – und über allem das blaue Himmelsgewölbe. Und jetzt,

beim Untergang der Sonne, sah man «ganz glühend rothe, ganze weiße, vollkommen gelbe, vollkommen grüne und blaue Berge aus der Masse der Gebirge hervorschimern... Sie streckten wie riesige, meilenlange Arme ihre Schatten aus, die mehrere Cantone überdeckten»; das Nebelmeer rot und schließlich purpurübergossen. Ein Wunder auch der stets bis in den Mai vereiste gipfelnahe kleine Maissee (Eisee): Eben noch blau wie ein Stahlspiegel, schimmert er nun blutrot aus schattendunkeln Schneefeldern. Plötzlich erbleichen die eben noch in roter Lebensfrische glühenden Hochalpen — als ob sie dahinstürben und in Leichen verwandelt würden. Dort aber, wo die Sonne untergegangen, stehen des fernen Juras lange Höhenzüge wie schwarze Klippen im goldenen Farbenmeer...

Der beschleunigte Abstieg in rasch sinkender Nacht war nicht ungefährlich; in Schwanden, wo der Mann mit den Pferden harrte, hatte man schon ein Unglück befürchtet. Noch lange sann der beglückte und dankbare Tourist all dem Herrlichen nach, das er auf dem Brienzer Rothorn in so reichem Maße genossen.

Und nun noch jenes Lob eines Prominenten, dessen kennerisch abwägende Formulierung dann wörtlich oder sinngemäß von den Reisehandbüchern (Baedeker, Berlepsch, Tschudi) übernommen wurde. Es ist

Gottlieb Studer,

der in seiner 1850 erschienenen aufschlußreichen Schilderung «Das Panorama von Bern» über den allgemeinen Charakter der Rothornaussicht sich dahin äußert, daß sie zwar an Großartigkeit jener des Faulhorns etwas nachstehe, weil der Blick auf die Riesen des Berner Oberlandes nicht so unmittelbar sei — der Gesamtüberblick aber ist «freier, freundlicher und ausgedehnter. Man steht im Centrum einer schönen und mächtigen Gebirgswelt, die mit ihren zahllosen Hörnern und Kuppen in den verschiedensten Gestalten vor dem Beschauer entfaltet ist und von den Vorarlbergen und dem Alpstein bis zur Dent de Borée am Genfersee einen Längendurchschnitt von 60 Schweizerstunden besitzt.» Ein entschiedener Vorzug vor der Rigiaussicht sei die dem Brienzer Rothorn bedeutend nähere Pracht der Berner Hochalpen, und ein Plus gegenüber dem Faulhornpanorama sei der vom Brienzer Rothorn sich bietende weite Blick auf Täler und Gewässer. Das hebt

denn auch *Berlepsch* 1862 hervor: «Außer den Rigi- und Pilatus-Standpunkten giebt es keinen, der so viele Seen zeigt, wie das Brienzer Rothhorn. Der Besuch desselben ist sehr zu empfehlen.»

Gerechterweise darf hier nicht verschwiegen werden, daß G. Studer in der zitierten Schrift von 1850 auch dem *Faulhorn* hohes Lob spendet, das kaum abgeschwächt wird, wenn er bemerkt, die Faulhornaussicht besitze weder «den malerischen und freundlichen Charakter, noch den weiten Gesichtskreis der Aussicht eines Rigi, Pilatus, Brienzer Rothorns, Niesen u. a.». Studer ist sich der Sonderstellung dieses einen würdigeren Namen verdienenden Aussichtsberges bewußt: «Auf keinem so leicht zugänglichen Gipfel der Mittelalpen genießt man vielleicht ein Gebirgspanorama von solcher Großartigkeit.» Es wird ebenfalls ausführlich beschrieben – samt der Pracht eines Sonnenaufganges.

Die Konkurrenz: Gießbach, Faulhorn und Schynige Platte

Nach berechtigtem Lob des Brienzer Rothorns könnte man aus der Reiseliteratur Dutzende von Beispielen beharrlichen Verschweigens beibringen, um damit darzutun, daß dieser anerkannte Panoramaberg von vielen Autoren ignoriert und von den großen Touristenströmen *abseits gelassen* wurde.

Dieser weitgehend naturgegebene und so entwicklungsgeschichtlich entsprechend bedeutsame Sachverhalt beginnt sich schon in der Reiseliteratur des 18. Jahrhunderts abzuzeichnen. Für «die vielen Reisenden, welche alle Jahre in unsere Gegenden kommen, die Alpen und Gletscher zu besuchen», erschien 1777, im Todesjahr Albrecht von Hallers, der 1779 auch von Goethe benutzte erste bescheidene Führer für das engere Berner Oberland, verfaßt vom Wengernalp-Pionier (1771) *Jakob Samuel Wytttenbach* (1748–1830), Pfarrer und Naturforscher in Bern. Seine «Kurze Anleitung für diejenigen, welche eine Reise durch einen Theil der merkwürdigsten Alpgegenden des Lauterbrunnenthals, Grindelwald, und über Meyringen auf Bern zurück, machen wollen», beschrieb in knappen Zügen den «Kehr» Interlaken–Lauterbrunnen–Kleine Scheidegg–Grindelwald–Große Scheidegg–Meiringen–Brienz–Interlaken. Damit war die später als «klassisch» bezeichnete, weil ja eben weitgehend naturgegebene Reiseroute für mindestens ein Jahrhundert fixiert.

Brienz (wo Wytttenbach weder Gießbach noch Rothorn erwähnt) war und blieb fortan meist rasch passierte Station auf gewöhnlich beschleunigter Rückreise; auch in umgekehrter Richtung weilte man hier nicht lange, zumal der Gießbach erst geraume Zeit nach 1800 touristisch

bekannt und zugänglich gemacht wurde. Nachdem er sich gegenüber dem Reichenbach endlich zu behaupten vermochte – dank auch den werbeträftigen Briener Schiffermädchen, unter ihnen die besonders anmutige und oft portraitierte Elisabetha Großmann – bildete er nicht nur für Brienz, sondern für den Brienersee überhaupt sozusagen die ausschließliche Hauptattraktion.

Dabei blieben aber Brienz und sein See, weil nun einmal zwischen den anziehungskräftigen Verkehrs- und Touristenzentren Interlaken (Jungfraugebiet) und Meiringen (Ausgangspunkt wichtiger Bergpässe, Reichenbachfall) gelegen, nach wie vor *Durchgangsregion*, deren Hauptsehenswürdigkeit – sofern es die Zeit erlaubte – eben die Gießbachfälle waren. Sie erlangten nach und nach auch den touristischen Wert eines exklusiven Ausflugsziels – exklusiv allerdings auch gegenüber Brienz und seinem Rothorn.

Denn die schon vom Briener Dorfschulmeister Johannes Kehrli (1822), dann von den Gebrüdern von Rappard (1854), den Gebrüdern Knechtenhofer (1858) und den Gebrüdern Hauser (1870) gastgewerblich entwickelte Attraktion der *Gießbachfälle* erwies sich während rund eines Jahrhunderts gegenüber dem Briener Rothorn als der unvergleichlich stärkere Magnet. Der mit dem mühelosen Gießbach-Erlebnis verbundene ganze romantische und neuromantische Empfindungskomplex eines auf Bequemlichkeit bedachten und auch touristisch modischen Strömungen zugänglichen Massenpublikums war viel zu ausgeprägt, als daß dieses durch Dampfschiff (1839) und Drahtseilbahn (1879) relativ rasch erreichbare charmante Nahziel durch eine ganz anders geartete, leistungsheischende Attraktion beeinträchtigt oder auch nur merklich verlagert werden konnte. Was Baedeker verhieß, fand die vornehme Welt bestätigt: «Zum Ausruhen giebt es kaum einen anmuthigern Ort.» Ihre Krinolinen- und Tournüren-Damen ließen sich auf gepflegten Waldwegen von des nun «weltberühmten» Gießbachs schäumender Kaskadenpracht erfrischen – Sinnbild ungestümen Lebensdranges, den der stillruhende See lächelnd sänftigt. Wie behaglich geborgen vor schwüler Sommerhitze fühlt man sich hier in ozonhaltiger Waldeskühle, im weithin parkähnlich kultivierten Bereich einer international frequentierten komfortablen Gaststätte, eines eleganten Grandhotels, in dessen unmittelbarer Nähe noch so entzückend ursprüngliche Natur waltet, hübsch präsentiert und bengalisch beleuchtet...

In etlichen der vor rund hundert Jahren gangbaren illustrierten Prachtwerken über die Schweiz und über das Berner Oberland findet man wohl ein Hohelied auf den jeden Sommer von mindestens 16 000 Personen aller Nationen besuchten «effektvollen Stufenfall des Gießbachs», aber nichts über das Brienzer Rothorn — erwähnt wird etwa nur der Brienzergrat, klimabegünstigender Beschützer und zugleich «Damoklesschwert» für das zu seinen Füßen langhin sich erstreckende, seiner hübschen Mädchen und seiner sehr geschickten Holzschnitzer wegen eines gewissen Rufes sich erfreuende heimelige alte Brienzenz, seit Jahren bevorzugter Aufenthaltsort namhafter Kunstmaler. «Hauptzierde des Brienzersees» ist nun mal der Gießbach — und diese Attraktion wird von großen Scharen en passant genehmigt. Eduard Osenbrüggen verdeutlicht diese touristische Gepflogenheit, wenn er 1873 bemerkt: «Die meisten Reisenden, welche vom Brünig herangekommen sind, um in das Berner Oberland vorzudringen, werden in Brienzen nicht lange verweilen, werden sich vielleicht mit einer kurzen Einkehr in Tracht begnügen, wo alsbald der Dampfer zur Fahrt nach dem grade gegenüber liegenden oder vielmehr springenden und schäumenden Gießbach bereit ist.» Und dann ab nach Interlaken, «das Mekka und Medina aller sommerlichen Alpentouristen» . . .

. . . Bergbesteigungen? Na ja — aber dann doch wohl das Faulhorn, so gut 300 Meter höher noch als dieses nicht mal Unterkunft bietende Brienzer Rothorn. Machen wir am besten vom ohnehin noch zu besuchenden Gletscherdorf Grindelwald aus — natürlich zu Pferd oder sogar im Tragsessel, meine Liebe! Komischer Name für einen renommierten Aussichtsberg, aber dieses Faulhorn hat im Baedeker gute zweite Seiten und stets auch ein verlockendes Panorama, übrigens auch im Berlepsch. Man muß doch dort droben mal den Sonnenaufgang erlebt und dann den wärmenden Frühstückskaffee genossen haben . . .

*

Am 19. Januar 1845 bestiegen zwei Dutzend rüstige Brienzenzen das *Rothorn*. Verlockte sie der milde Tag dieses schneearmen Winters — Schnee fanden sie nur an schattigen Stellen—, war es Gwunder oder Besorgnis um den baulichen Zustand des Gasthauses?

«Schon im Jahre 1846», berichtet Gottlieb Studer weiter, «stand die Wirthschaft auf dem Brienzer Rothhorn öde, weil der Unternehmer nicht dabei zu bestehen vermochte. Gebäude und Wege fiengen an in

Verfall zu gerathen, und am 19. November gleichen Jahres zerstörte ein *Brand* das Wirthschaftsgebäude.»

Was damals vermutlich nicht ohne Absicht in Flammen aufgegangen – ausgerechnet im nebligen Wintermonat und unter gewissen fatalen Umständen, die sich rund vierzig Jahre später wiederholen sollten – war aber schon vor dem Brand nicht viel mehr als eine Ruine. Das läßt sich dank *J. G. Kohl* belegen, der das Brienzer Rothorn, wie wir bereits wissen, am 15. November 1846, also vier Tage vor dem Brand, bestiegen hatte: «Man hat den Versuch gemacht, auch die Tour auf das Rothhorn, wie die auf das Faulhorn, zu einer fashionablen zu machen, indem man eine Art von Herberge in der Nähe des Gipfels gebaut und ein Bild des von hier aus überschauten Panoramas publicirt hat. *Aber der Versuch scheint mißglückt.* Die Reisenden haben die Ersteigung zu unbequem und hie und da etwas pikant gefunden. Jene Herberge ist zur Ruine geworden, und wir gingen so schnell als möglich an ihren Einsturz drohenden Mauern vorüber; den Weg hat man um so mehr vernachlässigt.» Von dem «kleinen hölzernen Schuppen», den man auf dem Gipfel errichtet hatte, waren «noch einige Balken zum Niedersitzen» übrig geblieben.

Bedauernd schreibt G. Studer 1850, die Anstrengungen der Brienzer hätten seitens der Fremden mehr Würdigung verdient. «Allein der Zug der Fremden wendete sich bald wieder dem klassischen *Faulhorn* zu.»

Dort wird das bereits um 1850 auf etwa 20 Zimmer vergrößerte Gasthaus im August 1852 von der Herzogin von Orléans und ihren Söhnen besucht. Am 21. August 1857 beherbergt es laut «Thuner Blatt» 108 Personen! Bei solchem Andrang verbrachte ein Großteil der Touristen die Nacht in Speisesaal und Gängen, auf Stühlen und Bänken oder in Decken gehüllt am Boden.

Während 1859 in der Presse darauf aufmerksam gemacht wird, daß das Faulhorn von Basel aus dank der neuen Eisenbahnlinie Bern–Münsingen–Thun in einem Tag erreichbar sei, findet man auf dem *Brienzer Rothorn* – «berühmt wegen seiner ausgedehnten Aussicht» – statt einer bereits 1854 geplanten neuen Herberge immer noch und bis in die sechziger Jahre die pitoyablen Mauerreste der schon 1846 zerstörten Gaststätte. Verschiedene touristische Angaben (1848–1868) beweisen denn auch, daß ein Neubau an anderer Stelle erst zwei Jahrzehnte nach dem Brand erfolgt ist. Meiringen sollte erst 1865 neuzeitlichen Anschluß an den Brünig erhalten, Brienz dagegen war er schon 1861 mit Vollendung der Poststraße Luzern–Brienz zuteil geworden – aber

auf dem Brienzer Rothorn war auch auf diesen verkehrsbegünstigenden Zeitpunkt hin nichts geschehen.

Und schon meldet sich eine nicht zu unterschätzende neue Konkurrenz: Nachdem um 1853 (laut H. Runge) eine kleine Gesellschaft teils monatelang in Interlaken weilender Deutscher die bisher weder von Reisebüchern noch von Führern und Gastwirten empfohlene *Schynige Platte* (2076 m) touristisch entdeckt hatte, wies Peter Ober 1857 in der zweiten Auflage seines «Interlaken et ses environs» auf die Möglichkeit einer Verbindung dieser überraschend schönen Aussichtswarte mit dem Faulhorn mittels einer projektierten Weganlage hin. Aber so rasch geht das nicht, denn 1862 bemerkt Berlepsch, die Schynige Platte sei «seit einigen Jahren Rivalin des Faulhorns, ja sogar von Manchen noch über diesen berühmten Aussichtspunkt gestellt, Pferd 15 Fr.» Einem Chalet mit vier Betten folgt 1863 ein Hotel, 1869 ein verbesserter und nach dem Faulhorn fortgesetzter Reitweg. Überschwenglich verkündet Prof. Gelpke 1870: «Es dürfte diesem Spazierweg kein anderer in Europa den Vorzug streitig machen.» Und damit waren Schynige Platte und Faulhorn nicht mehr Rivalen, sondern durch eine bald berühmte Standard-Route eng liierte Verbündete gegen das Brienzer Rothorn.

*

Allgemeine Klagen über schlechte Speisen und Getränke und «unverschämt hohe Preise» auf dem Faulhorn in den Jahren 1864–67 hatten dem *Brienzer Rothorn* noch einmal eine Chance gegeben. 1866/67 endlich erstellt eine von der Dampfschiffgesellschaft unterstützte Brienzer-Rothorn-Hotelgesellschaft am *westlichen* Gipfelhang ein *neues Gasthaus*. Etwa 7 m höher gelegen als das heutige Kulmhotel, eine Viertelstunde unterhalb des Gipfels, ist es ein solides Steingebäude mit 33 Zimmern, Speisesaal und Gesellschaftsräumen. Ein Nebengebäude enthält Stallungen, denn wie schon früher kann das Rothorn auch zu Pferd (hin und zurück 15 Fr.) erreicht werden. Man hat sogar einen neuen bequemen Reitweg über Planalp (Restaurant Flück) angelegt; er geht vom Gasthaus «zum Bären» in Brienzen aus, dessen Wirt Peter Michel mit Großrat Johann Flück und Amtsrichter Peter Michel Teilhaber des Rothorn-Hotels ist. Die Betten werden als vortrefflich gelobt, der Hotelier ist zuvorkommend, die Preise sind mäßig – mäßig bis

schlecht leider auch der Besuch. Nach fünf Jahren: Konkurs (Januar 1873), und unter dem neuen Eigentümer Joseph Nordmann-Weil, Bern, ist das Hotel laut Berlepsch und Tschudi ab 1874 *wegen Mangel an Besuch geschlossen*.

Im August 1877 übernachteten wiederholt größere und kleinere Touristengruppen, darunter auch Frauen, im unbetreuten Kulmhotel, wo man sich in Selbstbedienung übte und schließlich aus eigenem Proviant verpflegte.

Der traurige Zustand dieser verlassen und verlotterten Gaststätte mit ihren erbrochenen Türen und ihrem vandalisch verheerten Innern wird uns durch *Heinrich Federer* (1866–1928) bestätigt. In Brienz geboren, weilte er nach in Sachseln verbrachten Jahren als Ferienbub oft an seinem geliebten Brienzersee. Als erst zwölfjähriger Begleiter eines drei Jahre älteren, bildschönen, aber herrischen Grafensohnes ostpreußischer Herkunft wurde ihm das «berühmte Rothorn» im Spätsommer 1878 zum vaterländischen Gipfelerlebnis, dessen knabenhaft subtile Dramatik der Dichter in seinen Jugenderinnerungen unvergeßlich geschildert hat.

1880, laut Zeitungsmeldung aus Brienz: «Dieses Jahr wurde das Hotel auf dem Rothhorn nach längerer Pause wieder eröffnet.» Offenbar wieder ohne Erfolg, denn schon 1882 notiert Berlepsch: «Während d. letztjährigen Sommer geschlossen, aus Mangel an Besuch.» Da nützt auch nicht der Hinweis, daß die Rothornaussicht, «weil umfassender, instruierender und im Mittelgrund prächtiger», jener vom Faulhorn «weit aus vorzuziehen» sei. Oder daß sie «vom Montblanc bis zum Säntis herrlich, an Großartigkeit Rigi und Pilatus übertreffend» sei; so der 1883 und noch Frühjahr 1885 zugleich ein «*verlassenes Bergwirthshaus*»

vermerkende Tschudi.

Es ist anfangs Juli 1885 in seinen hölzernen Teilen *total ausgebrannt*, angeblich infolge Blitzschlages. Ausstehender Steuern wegen war das unversicherte Gebäude der Gemeinde Brienz als Pfand angeboten worden, was diese jedoch abgelehnt hatte — «und der Teufel hat bei den letzten Regentagen, wo alle Berge mit Nebel verschleiert waren, das Feuer ins ‚Rothhorn‘ gebracht», berichtet ein Brienzer Korrespondent

des freisinnigen «Oberland». Zu bedauern sei eigentlich nur die etwas verfrühte Inszenierung dieses «Höhenfeuers», das eine effektvolle Bereicherung des als Glanzpunkt der Saison veranstalteten großen Seenachtfestes gewesen wäre . . .

1886 schreibt der Grindelwalder Pfarrer und Dichter Gottfried Straßer (1854–1912): «An schönen Saisontagen trifft man auf dem Faulhorn fast immer Gäste von der Pension Axalp; sie scheuen den stellenweise etwas mühsamen Aufstieg nicht, um sich jenen Hochgenuß zu verschaffen. Das Faulhorn wird überhaupt recht gut besucht, von allen Seiten wandern und reiten Touristen demselben zu. Den kleinen Speisesaal erfüllt oft ein babylonisches Sprachengewirr, und es gehört zum Interessantesten, von einer Ecke aus die Vertreter und Vertreterinnen der verschiedensten Nationalitäten zu beobachten.»

Solchen «Massenbesuch» scheint das Brienzer Rothorn nur etwa an schönen Sommersonntagen erhalten zu haben; es sollen da oft Hunderte von Landleuten aus Brienz, aus dem Emmental und Entlebuch hinaufgezogen sein.

Wir müssen dieses ereignisreiche Kapitel mit der peinlichen, aber zur objektiven Beurteilung des weiteren Geschehens wesentlichen Feststellung schließen,

daß zwischen der ersten und der zweiten Gaststätte auf dem Brienzer Rothorn nachweisbar ein Unterbruch von rund zwanzig Jahren klafft, daß beide schon geraume Zeit vor den vernichtenden Bränden wegen mangelnden Frequenzen verlassen und verlottert waren,

daß somit diesem touristisch immer wieder empfohlenen, aber aus mehrfach dargelegten Gründen empfindlich konkurrenzierten und gerade auch von vielen prominenten Reisenden auffallend vernachlässigten Aussichtsberg leider keine gastgewerbliche Kontinuität und Tradition beschieden war.

Es scheint, daß die damaligen Brienzer ihr Bestes weder im Gastgewerbe noch in der laut Gusset (1869) konservativ stagnierenden Alpwirtschaft gaben, sondern in der den Hauptteil der Bevölkerung beschäftigenden und vielseitig entwickelten Kunst der Holzschnitzerei. erinnert man sich dazu der sangesfrohen Schiffermädchen und einiger einheimischer Kunstmaler, so darf man wohl eine auch umweltbegünstigt zum Musischen, zu selbstgenügsam heiterem Lebensgenuß neigende Wesenskomponente annehmen. Mit ihr gepaart zeigt sich ein großes Engagements zwar tunlichst meidender kommerzieller Sinn, eine urchiger Volkskraft hier besonders eigene Wendigkeit, die auch im traditionellen schwingerischen Kräftenessen zum Ausdruck kommt.

Die Zahnradbahn

Inzwischen war die 1871 durch Riggenbachs Vitznau-Rigi-Bahn verheißungsvoll eröffnete Ära der Bergbahnen angebrochen; 1875 Arth-Rigi-Bahn, Uetlibergbahn, Rorschach-Heiden-Bahn, 1879 Gießbachbahn. 1885/86 wurden Bahnen auf Pilatus, Bürgenstock, Monte Genesio, 1887 eine solche auf den Säntis konzessioniert, und auch im Berner Oberland, wo man schon 1870 u. a. einen vielleicht sogar auf das Faulhorn reichenden Schienenweg erwogen hatte, folgten sich Projekte und Konzessionen: 1887 Interlaken–Lauterbrunnen/Grindelwald, Schynige Platte, Mürren, Beatenberg . . .

Brienz wurde 1888 Endstation der Brünigbahn, wo die Touristenscharen aus Luzern auf das Dampfschiff umstiegen. Eine Schienenverbindung Interlaken–Brienz, so glaubte man, konnte nicht mehr lange auf sich warten lassen.

Diese scheinbar günstige Situation brachte einen in Luzern lebenden Ingenieur deutscher Herkunft namens *Alexander Lindner* auf die kühne Idee, das Brienzer Rothorn mittels Zahnrad erreichbar zu machen und so die vorläufig höchstgelegene Bergbahn der Welt zu schaffen. Lindner war in der 1873 in Aarau gegründeten, von Ingenieur Olivier Zschokke, Oberst und Ständerat, und vom berühmten Erfinder Niklaus Riggenbach geleiteten, um 1880 jedoch liquidierten «Internationalen Gesellschaft für Bergbahnen» tätig gewesen; als Fachmann und technischer Theoretiker wurde er auch von den eidg. Eisenbahnbehörden geschätzt.

Noch vor dem Eröffnungsjahr 1889 der Pilatusbahn und der Beatenbergbahn begab er sich nach Brienz, wo er den Fabrikanten Carl Brück für seine Idee zu gewinnen vermochte. In aller Stille wurde ein *Initiativkomitee* gegründet, dem Bürger aus Brienz und Umgebung angehörten. Und in eben jenen Herbsttagen 1889, da die Zeitungen von immer neuen Eisenbahnprojekten berichteten – Thunersee, Brienzersee, Simmental–Genfersee, Lötschberg–Simplon, Jungfrau – erschien die Meldung von einer geplanten Rothornbahn, die «für Brienz eine neue Aera des Aufschwungs und Wohlstandes inauguriren möge».

Im namens des Initiativkomitees am 15. Oktober 1889 von Carl Brück eingereichten *Konzessionsgesuch* und in einer Ende 1889 veröffentlichten, mit Studers verlockendem Panorama ausgestatteten *Denkschrift* des Projektverfassers Ing.

A. Lindner wird die touristische Vergangenheit des Brienzer Rothorns nur sehr oberflächlich und den Tatsachen und der Logik widersprechend dargestellt. Angeblich soll die ja schon viel früher nachweisbare Vernachlässigung dieses Aussichtsberges erst durch die am Vierwaldstättersee entstandenen Bergbahnen verursacht worden sein. Die im Gegensatz zum ebenfalls nicht bahnbedienten Faulhorn wiederholt durch mangelnde Gasthausfrequenzen und offensichtliche Mißerfolge gekennzeichnete touristische Entwicklung des Brienzer Rothorns, seine problematische Verkehrslage, seine bisherigen und seine kommenden, infolge reichlich verspäteter Initiative sehr bald sich noch verschärfenden Konkurrenzverhältnisse werden in geradezu leichtfertiger, monomanisch-optimistischer Art verschwiegen. Unbekümmert um all das, was sich sonst im Berner Oberland tut, wird aus der rund 32 800 Personen betragenden durchschnittlichen Sommerfrequenz der seit 1879 bestehenden Gießbachbahn gefolgert, daß einer an der Hauptroute zwischen Berner Oberland und Vierwaldstättersee in erstmalige Höhe klimmenden Brienz-Rothorn-Bahn dank auch dem günstigen Einfluß «der nahen Fremdenstadt Interlaken» Mindestfrequenzen von jährlich 12 000–18 000 Personen gewiß sein werden.

Die Konzession für den auf zwei Millionen Franken veranschlagten Bau dieser 7,6 km langen Zahnradbahn mit einer Spurweite von 80 cm ist von der Bundesversammlung schon am 20. Dezember 1889 erteilt worden. Ingenieur Roman Abt, der bekannte Erfinder und Konstrukteur, gibt seinen kommerziell unbesonnenen, aber technisch berechtigten Segen dazu — denn die neue Bergbahn soll mit der Abt'schen Zahnstange ausgerüstet werden, und das zum großen Teil dem bisherigen Reitweg folgende Trasse ist gut geplant und touristisch sehr reizvoll, weil mannigfache Abwechslung bietend und für damalige Begriffe stellenweise fast verwegen attraktiv.

Nach den vielversprechenden Prognosen wird das benötigte Kapital von 2,2 Mio Fr. — 1 Mio Fr. in Obligationen ($4\frac{1}{2}\%$), 1,2 Mio Fr. in Aktien — dreimal bzw. siebenundachtzigmal spekulativ überzeichnet. Mehrfach überzeichnet wird bald darauf auch der 4,5 Mio Fr. betragende Kapitalbedarf der Wengernalpbahn. Das Bergbahnfieber grassiert; auch das Brienzer Rothorn ist plötzlich so sehr en vogue, daß vorübergehend noch zwei Konkurrenzprojekte auftauchen: Drahtseilbahn Brienz–Planalp mit anschließender Zahnradbahn; Zahnradbahn Brünig–Rothorn. Und Meiringen möchte Brienz mit einer Bahn auf den Hochstollen (2480 m) übertrumpfen.

Mit den Kapitaleinzahlungen für die am 29. Mai 1890 konstituierte und von C. Brück präsierte «Brienz-Rothhornbahn-Gesellschaft» begann es

bald einmal zu hapern. Aber der im August 1890 mit maximal 640 Arbeitern, meist Italiener und Südtiroler, in Angriff genommene *Bau* durch die Unternehmung A. Lindner & Th. Bertschinger schritt rüstig vorwärts. Es waren u. a. neun Tunnels mit einer Gesamtlänge von 694 m, drei große und zwölf kleinere Brücken zu erstellen. Wir übergehen hier auch aus Raumgründen die höchst peinlichen und langwierigen Schwierigkeiten, die der Gesellschaft schon vor Fertigstellung der Bahn erwuchsen und die auch die ohnehin verregneten Tage der Einweihung und *Betriebseröffnung*, 16./17. Juni 1892, schwer beschatteten. Das auf diesen Zeitpunkt in Aussicht gestellte Kulmhotel mit Restaurant und Terrasse stand noch nicht; etwa 20 m höher gelegen als die Bergstation, konnte es mit 32 Betten erst am 1. Juni 1895 eröffnet werden. Man verfügte über vier 110-PS-Dampflokomotiven (SLM), fünf Personenwagen mit total 192 Sitzplätzen und zwei offene Güterwagen. In 80 Minuten (heute 55 Min.) wurde bei 250 Promille Maximalsteigung mit 5,75 km/h (heute 9–9,5 km/h) ein *Höhenunterschied von 1673 m* überwunden: Ausgangsstation Brienz 571 m ü. M., Kulmstation 2244 m ü. M., somit 106 m tiefer als der 2350 m hohe Rothorn Gipfel.



Die der Brienz-Rothorn-Bahn (BRB) als einem Novum, nämlich als der ersten Gipfelbahn des Berner Oberlandes, im Eröffnungsjahr 1892 vom 17. Juni bis 15. Oktober zuteilgewordene Frequenz von rund 11 100 Personen (Gießbachbahn 24 200) blieb unter der verheißenen Mindestzahl, die erst nach einem Jahrzehnt erreicht werden sollte.

Daß eine bei der Gründung außer acht gelassene kommende *Konkurrenz* sich nicht einfach ignorieren ließ, zeigte mit aller Deutlichkeit das klägliche Ergebnis 1893. In eben diesem Jahr waren, als damals ebenfalls noch dampfbetriebene Zahnradbahnen, die Schynige-Platte-Bahn und die Wengernalpbahn eröffnet worden, zudem die mitalimentierende linksufrige Thunerseebahn. Den annähernd 4300 Personen der BRB standen 21 400 der SPB, 37 700 der WAB, 34 700 der 1891 eröffneten Lauterbrunnen-Mürren-Bahn und 18 800 der Gießbachbahn gegenüber. Schon 1898 fiel der Höhenrekord der BRB: Man fuhr jetzt elektrisch sowohl auf den über 3000 m hohen Gornergrat wie bis zur Station Eigergletscher (2320 m) der Jungfraubahn. Der dem Brienzer Rothorn und seiner Zahnradbahn wohlgesinnte C. H. Mann bemerkt 1896: «Übrigens wird trotz der Bahn noch reichlich hinauf gekraxelt und mit Recht.»

Erst 1902, nach der 1900 unter Führung von Staatsanwalt, Nationalrat und Oberstbrigadier Matthäus Zurbuchen, Ringgenberg (1845–1902), erfolgten Gründung einer Bahn und Kulmhotel betreibenden neuen Aktiengesellschaft («Brienzi-Rothhorn-Unternehmung») erreichte die BRB wieder 11 000 Personen, 1907 erstmals 15 000, womit man aber trotz Taxermäßigung und intensiver Werbung immer noch und so während der ganzen ersten Betriebsperiode 1892–1914 unter den einst erhofften 18 000 Personen blieb. Dem Touristenreservoir Interlaken boten sich schon 1906 bzw. 1908 mit Heimwehfluhbahn und Harderbahn reizvolle Nahziele; 1910 folgte die Niesenbahn (mit 19 550 Personen gegen 9140 der BRB), und 1912 brachte die Vollendung der auf 3454 m ü. M. führenden Jungfraubahn. Natürlich beeinträchtigten auch regnerische Sommer die Frequenzen der BRB, sodann auch die immer noch fehlende Schienenverbindung Interlaken–Brienzi. Nach *erfolglosen Verkaufsverhandlungen* mit dem Gießbach-Konsortium und mangels der zur Weiterführung des Betriebes erforderlichen Geldmittel (Personalbestand 23 Mann!) sah man sich am 1. Mai 1912 genötigt, mit der Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzersee einen auch für deren Rechtsnachfolgerinnen – 1912 Thunerseebahn, 1913 Lötschbergbahn – bis Ende 1917 gültigen Anleihe- und Betriebsvertrag abzuschließen.

Mit Ausbruch des *ersten Weltkrieges* wurde der Betrieb am Abend des 9. August 1914, dem Tage der Einführung des Kriegsfahrplanes auf den Anschlußlinien, *eingestellt* – nach 22 defizitären Jahren, deren Gesamtverlust sich auf 283 000 Fr. belief. Die schlimme Finanzlage ließ damals eine Wiederaufnahme des Betriebes nach dem Kriege als fraglich erscheinen. Die Gemeinde Brienzi, durch das Darniederliegen der Holzschnitzerei-Industrie und des Fremdenverkehrs selbst schwer betroffen, war nicht in der Lage, sich noch weiter für die BRB zu verpflichten. Im Sommer 1918 leistete die vereinsamte Bergbahn vorübergehend nützliche Dienste; nach gefl. Mitteilung von Chr. Lüder, Brienzi, wurde eine Güterwagenkomposition während vierzehn Tagen für große Holztransporte von Planalp nach Brienzi eingesetzt.

Wir wollen dieses unerfreuliche erste Kapitel der Bahngeschichte nicht schließen, ohne der tröstlichen Tatsache zu gedenken, daß auch das bahnbediente Brienzer Rothorn schätzenswertes literarisches Lob gefunden hat.

Zu den nur 6470 Fahrgästen des Jahres 1895 zählte der gemütvolle Wanderer, Reiseschriftsteller und Dichter *Josef Viktor Widmann* (1842–1911), der große Freund des Berner Oberlandes und seiner Bergbahnen. In ihnen erblickte er «eine neue Phase in der Entwicklung unseres Alpenlebens, das in Viehzucht und Käsebereitung seine endgültige Bestimmung noch lange nicht erreicht hatte». Trotz gewissen Vorbehalten – gegen eine 1890 diskutierte, Iseltwald und die Gießbachlandschaft verschandelnde linksufrige Brienzerseebahn hatte der große Naturfreund als Feuilletonredaktor des «Bund» protestiert – könne man sich einem gewissen nationalen Triumphgefühl nicht entziehen, «wenn man auf einer unserer kühnsten Bergbahnen zu einem Hochgipfel wie das Brienzer Rothorn oder bis direkt an die Gletscher von Jungfrau, Mönch und Eiger emporgehoben wird.»

Er bedauert, daß es an einem strahlend schönen Augustsonntag 1895 mangels wirksamer Propaganda nur eine kleine Gruppe ist, die gegen Mittag einen einzigen Wagen der BRB, der damals «höchsten Bahn in Europa», nicht einmal ganz zu füllen vermag. Was er in seiner Schilderung der immer wieder neue Überraschungen bietenden Bergfahrt – nach baumreichen Matten die prächtige Sicht auf Brienzersee, Gießbach und Haslital, im oberen Teil jedoch der zugleich mit Nervenkitzel und Stolz auf die menschliche Erfindung verbundene Blick «in schauerliche Tiefe» – als ebenfalls erwähnenswert erachtet, sind die neun Tunnels. Aber was heute, wo die dampfbetriebene BRB ein romantisches Unikum bildet, unzählige Eisenbahnamateure und sonstige Genießer ganz besonders entzückt, das vermag der lärmempfindliche Dichter noch nicht als heroische Musik frühtechnischer Vitalität zu empfinden: «Etwas unangenehm fand ich in diesen Tunnels und überhaupt da, wo der kleine Bahnzug zwischen hohen Felswänden hindurchführt, das ohnehin starke, durch den nahen Anprall der Schallwellen sehr vermehrte Geräusch der mit voller Anstrengung ihrer Dampfungen keuchenden Lokomotive, die, stoßend, hinter dem Waggon ihre Kraft bethätigt. Bei der Niederfahrt fällt dieses starke Geräusch weg.»

Und nun J. V. Widmanns *Würdigung der Rothornaussicht*: «Die bei absoluter Wolkenlosigkeit des blauen Himmels gewölbes sich darbieten-



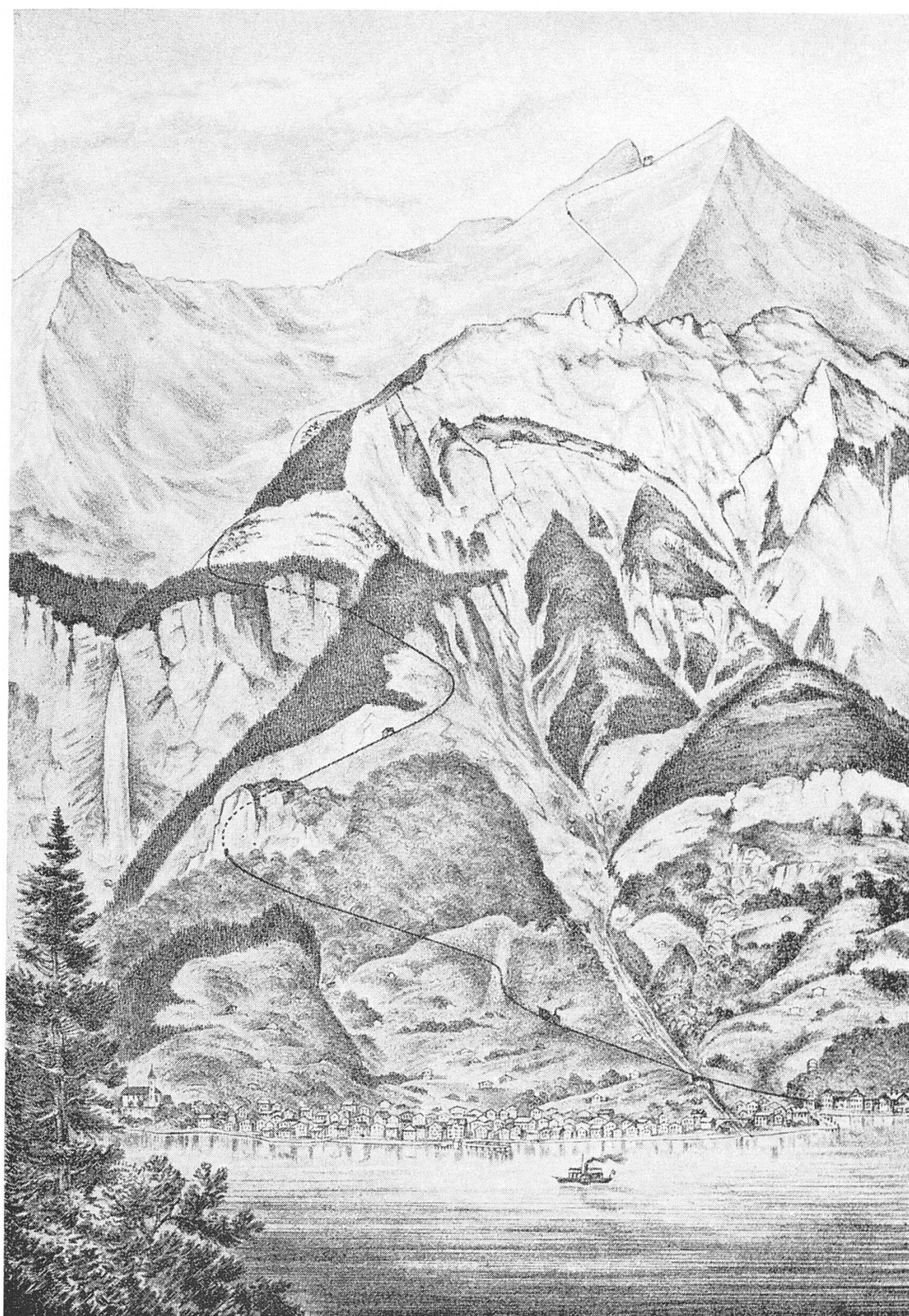
Blick vom Rothorn auf Brienzersee und Berner Hochalpen

Photo U. Brunner



Bei Brienz-Tracht um 1895

(Sammlung Chr. Lüder, Brienz)



Brienzen – Rothorn-Bahn: Aus der Projektschrift 1889



Auf Rothorn-Kulm um 1895. – Die BRB-Lokomotiven Nr. 2 – 5 wurden 1935/36 von Naßdampf auf Heißdampf umgebaut.
(Sammlung Chr. Lüber, Brienz)

de Aussicht war eine überwältigende und nach meiner Empfindung überhaupt die schönste, die ich jemals genossen. Niesen, Faulhorn, Pilatus, Rigi – ich weiß es wohl zu schätzen, was diese Berge bieten; aber nur den Männlichen, diese wunderbare Warte für den Blick in die Berner Alpen, setze ich an Gefühlswert dem Blick vom Brienzer Rothorn gleich. Doch zeigt die Rothornaussicht natürlich einen ganz andern Charakter als die des Männlichen. Sie umfaßt die ganze Kette der Urner, Engelberger und Berner Alpen, das Haslithal von Meiringen bis nahe zur Grimsel, den Sarner See, einen Teil Vierwaldstättersee mit Rigi, im Westen über Interlaken und ein Stückchen Thunersee weit hinaus sogar einen Streifen des Neuenburgersees . . .»

Reizvoll findet Widmann den «Blick in das Entlibuchische Marienthal mit Flühli, weil der Abfall des Brienzer Rothorns nach dieser Seite überaus steil und wild ist». Besonders fasziniert ihn die weißleuchtende Steinwildnis der Schrattenflueh, deren Massigkeit und Ausdehnung an ein Gebirge des fernen Südens erinnere. «Ich möchte diese Schrattenflueh von hier aus einmal in einer Vollmondnacht sehen.» Tagelang aber könnte man nach den Hochalpen hinüberschauen «und doch nicht sich ersättigen an all der Herrlichkeit».

Wer in jenen Jahren morgens 5.30 Uhr in Bern abdampfte, konnte um 11.40 Uhr auf Rothorn-Kulm sein; heute genügt es, in Bern zweieinhalb Stunden später abzufahren, um dieses lohnende Tagesausflugsziel kurz nach 11 Uhr zu erreichen. «Es hilft nichts, die Thatsache zu verschweigen, daß allerdings leicht die Nebel um das Brienzer Rothorn sich lagern», bemerkt 1899 Carl H. Mann, der es fünfmal besucht hat und als probates Mittel Übernachten im Kulmhotel empfiehlt, dessen Betten so gut seien, daß man darin sogar den Sonnenaufgang verschlafen könne. Die von diesem Autor mehrfach erwähnten Fremdenbücher sind heute leider verschwunden, so auch ein defektes und unvollständiges aus den Jahren 1867 bis 1892 (in diesem Eröffnungsjahr der BRB bot nur eine behelfsmäßige kleine Wirtschaft Unterkunft), ebenso eine bis mindestens 1899 reichende Fortsetzung.

Gerne zitierte man um die beharrlich defizitäre Jahrhundertwende das feuilletonistisch impulsive Lob des mit seinen Alpenromanen auch in Deutschland erfolgreichen Zürchers *Jakob Christoph Heer* (1859–1925): «Eine Gipfelreise Uetliberg, Rigi, Pilatus, Brienzer Rothorn geht nach dem Gesetz der Steigerung. Auf dem ersten sind die Berner Oberländer Berge ein Traumbild, auf dem Rigi zieht man vor ihnen den

Hut, auf dem Pilatus schenkt man ihnen das Herz, auf dem Brienzer Rothorn nehmen sie Kopf und Seele gefangen, das ganze Sein.»

Kronprinzessin und Revolutionär

Und da wir nun wieder mal bei Prominenten sind: Im Sommer 1903 erhält Brienzen zweimal den Besuch der während mehreren Wochen exkursionsfreudig in Interlaken sich aufhaltenden englischen Kronprinzessin, der nachmaligen Königin und Königinwitwe *Mary* († 1953). Als eine geborene Prinzessin von Teck auch deutschsprechend, interessiert sie sich zuerst lebhaft für die Holzschnitzerei, wenige Tage später, am 20. August, unternimmt sie bei gutem Wetter die Fahrt auf das Brienzer Rothorn. Im Kulmgebiet liegt eine beträchtliche Schicht Neuschnee, was die sympathische 36jährige Kronprinzessin nicht hindert, sich zum «Dreiländerstein» hinauf zu begeben, wo die prachtvolle Aussicht einen nach Regentagen besonders geschätzten Genuß bietet.

Spleeniger als die leutselige Princess of Wales erweist sich Mitte Juni 1907 ein englischer Automobilist, der mit seinem Vehikel das Brienzer Rothorn bezwingen will, und zwar auf dem schönen Bahntrasse. Er kommt trotz wiederholten Anläufen nicht sehr weit; mit kiesstiebend rotierenden Rädern bleibt er im Geleiseschotter stecken. Nach einer im Besitz von Chr. Lüder befindlichen zeitgenössischen Photo ist es ein im Einverständnis mit der Bahndirektion unternommenes Experiment, denn dem Auto folgt eine Lok mit vorgestelltem offenem Güterwagen, von dem aus der offenbar recht kostspielige Versuch sogar gefilmt wird.

Vom Juni bis Anfang Oktober 1915 weilt in Sörenberg im «Kurhotel Mariental» ein geheimnisvoller russischer Emigrant, ein in seinem Zimmer oder bei schönem Wetter auch unter einer Tanne fleißig und zielbewußt arbeitender Verschwörer, der mit Briefen und Manuskripten oft auf geliehenem Fahrrad nach Schüpfheim zur Post eilt, nächtelang mit ideologischen Besuchern diskutiert und zur Erholung Pilze und Beeren sammelt, Alpenrosen pflückt und in der Emme badet. Es ist der von September 1914 bis Februar 1916 in Bern sich aufhaltende und hier häufig die Stadtbibliothek benutzende *Wladimir Iljitsch Uljanow-Lenin* (1870–1924). Mit seiner erholungsbedürftigen Gattin Nadeschda Konstantinowna Krupskaja und einer in Paris tätig gewesenen bolsche-

wistischen Gesinnungsgenossin hat er sich für einige Monate in das abgelegene und billige kleine Sörenberg zurückgezogen, wo sich dank der von ihm immer wieder gelobten Schweizer Kultur ausgezeichnet arbeiten und mit Berner und Zürcher Bibliotheken verkehren läßt. Mit seinen Gefährtinnen streift er — der schon 1911 den Pilatus erstiegen hatte — nachmittags oder gegen Abend oft an der Schrattenfluh oder auf den Ausläufern des Brienzer Rothorns herum. Wie N. K. Krupskaja in ihren «Erinnerungen an Lenin» schreibt, bestiegen sie das Rothorn «nur selten, obgleich man von dort eine prachtvolle Aussicht auf die Alpen hat». Aber am Tage nach der Rückkehr von der für Lenin sehr aufregenden und enttäuschenden Zimmerwald-Konferenz vom 5.—8. September 1915 brachen sie zu dieser Tour «mit großer Unternehmungslust» auf. Oben angekommen, habe sich der 45jährige Lenin im nahen Bereich des Schnees hingelegt und sei so in unbequemer Lage sofort eingeschlafen. «Wolken hüllten uns ein, dann zerteilten sie sich und zogen fort, und es eröffnete sich die schönste Aussicht auf die Alpen. Wladimir Iljitsch aber schlief wie ein Toter, ohne sich zu rühren, über eine Stunde lang.» Das war etwa ein halbes Jahr vor der Konferenz in Kiental vom 24.—30. April 1916 — wo Lenin übrigens auch eine Bergtour unternommen haben soll — und zwei Jahre vor seiner weltgeschichtlichen Machtergreifung.

Ein mutiger Entschluß

Im Jahresbericht 1914 der Brienzi-Rothorn-Bahn war der Hoffnung Ausdruck gegeben worden, daß es vielleicht doch noch gelingen werde, die «Liquidation des Unternehmens im Sinne des Abbruchs der Bahn» zu vermeiden.

Als man sich 1930 auf Initiative des neuen Verwaltungsratspräsidenten Notar Albert Egger (1877—1939) wagemutig zur finanziellen Rekonstruktion zwecks Wiederaufnahme des Betriebes entschloß, erwies es sich, daß die seinerzeit gewissenhaft und solid erstellten Bahnanlagen während des 16jährigen Unterbruchs verhältnismäßig wenig gelitten hatten; immerhin beliefen sich die gesamten Wiederinstandstellungskosten (Bahn und Hotel) auf rund 125 000 Franken. Die 1916 eröffnete letzte Teilstrecke Brienzi—Interlaken der Brünigbahn begünstigte nun

die Alimentierung der Rothornbahn, die bereits im *Wiedereröffnungsjahr 1931* eine Frequenz von 27 000 Personen verzeichnen konnte, und 1933 waren es rund 37 000.

Es ist für den höhenwärts orientierten neuzeitlichen Tourismus charakteristisch, daß die vor dem ersten Weltkrieg stark dominierenden Frequenzen der Gießbachbahn nun von jenen der Brienz-Rothorn-Bahn stets bedeutend übertroffen werden. Einst bitter enttäuschte Zuversicht erfährt späte Rechtfertigung: Das Brienzer Rothorn ist jetzt beliebtes Ausflugsziel von Schulen, Vereinen und Gesellschaften; der «Hotel-Plan» vermittelt zahlreiche Reisegruppen. Im September 1935 ist der Andrang von Ausflüglern so groß, daß an zwei Sonntagen einige hundert Personen nicht mehr befördert werden können. Der 1936 dank auch dem treuen alten Rothornfreund Major Emil Aepli, Zürich († 1942), fertiggestellte *Wanderweg Rothorn–Brünig* (5 Stunden) wird populär. Man verfügt nun über sieben Zugskompositionen, die 1937 an 122 Betriebstagen 60 700 Personen befördern. Die um rund 28 % gesteigerten Zugsleistungen bewirken um rund 55 % höhere Personenverkehrseinnahmen. Mit berechtigter Genugtuung darf man sich sagen: «Nid nalaa gwinnt!»

So auch im *zweiten Weltkrieg* 1939–45, wo es fast ausschließlich Schweizer waren, die ihre Sympathie für die Brienz-Rothorn-Bahn bekundeten und ihr z. B. 1943 zu einer Frequenz von über 39 000 Personen verhalfen. Nach dem zweiten Weltkrieg hielten sich die Reisedenzahlen mit witterungsbedingten Schwankungen durchwegs über 50 000. Der wachsende Fremdenverkehr, die anhaltende schweizerische Hochkonjunktur und eine entsprechende Reisefreudigkeit breiter Kreise ergaben 1959 79 500 und 1964 den bisherigen *Rekord* von 106 000 Personen. Wurden 1931 1224 Personenzüge geführt, so waren es 1964 2820. Bei 577 000 Fr. Einnahmen und 501 000 Fr. Ausgaben, wovon 307 000 Fr. Personalkosten (Personalbestand 32 Mann) und 165 000 Fr. Sachkosten, wurde 1964 mit 75 700 Fr. der größte Betriebsüberschuß seit Bestehen der Bahn erreicht.

Auch bei andern Bahnen stehen dem wachsenden Verkehrsvolumen und den größeren Erträgen steigende und zudem anhaltend teuerungsbedingte Betriebsaufwendungen gegenüber, die oft kaum mehr ausgeglichen werden können.

Bei der BRB ergeben sich Jahr für Jahr auch *naturbedingte Kosten*. Ihre Strecke führt durch viele Lawinenzüge und Mulden, in denen sich oft enorme Schneemassen ablagern. Zur Freilegung des Geleises nach schneereichen Wintern mußten früher wochenlang 70–80 Mann eingesetzt werden. Gute Dienste leistet seit 1951 eine Schiller-Schneefräse, zumal wenn 14–18 m tiefe Einschnitte erforderlich sind. Dennoch können sich die Schneeräumungskosten auf 10 000 bis 27 000 Franken belaufen. Weiße Überraschungen infolge plötzlichen Kälteeinbruches gibt es oberhalb der Mittelstation Planalp (1344 m) ab und zu auch im Sommer. Alljährliche Kosten (1942–1962 insgesamt rund 100 000 Franken) verursachten sodann Montage und Demontage der über ein berühmtes Lawinentobel führenden, 46 m langen Kuhmaad-Brücke ob Planalp. Diese zerlegbare, solide Holzkonstruktion – deren Einzelteile jeweils genau überprüft und nötigenfalls erneuert wurden – ersetzte seit 1942 eine schon 1908 und 1931 teilweise zerstörte und im März 1942 durch eine Staublawine hinweggefegte eiserne Brücke. Im Winter 1962/63 fiel diese viele Umtriebe mitsichbringende Holzbrücke endlich weg, indem an ihrer Stelle mit einem Kostenaufwand von 210 000 Fr. ein 10 m hoher massiver Steindamm mit 2 m breitem Wasserdurchlaß errichtet wurde.

Dennoch erfordert der auf vier Monate, Juni–September, sich beschränkende Betrieb mitunter mühevollen und kostspieligen Instandstellungsarbeiten. Und bei aller Gewissenhaftigkeit ist jede Bergbahn einem unberechenbaren Faktor unterworfen: dem *Wetter*, das auch die Frequenzen der heute durchschnittlich 114 Betriebstage der BRB diktiert. Am ergiebigsten sind nicht vereinzelte Sonnentage, sondern solche innerhalb einer vielleicht auch nur kurzen Gutwetterperiode, die Spitzenfrequenzen von bis zu 1560 Personen (5. 8. 1965) bringen können.

Von den 34 Betriebsjahren 1931–64 waren 13 defizitär, so z. B. auch 1950–52, 1954, 1957, 1963. Gesamthaft betrachtet weist die zweite Betriebsperiode 1931–1964 einerseits ein Überschußtotal von rund 328 000 Fr., andererseits total 222 000 Fr. Betriebsverluste auf, so daß sich ein Plus von rund 106 000 Fr. ergibt. Die volkswirtschaftliche, touristische und soziale Bedeutung der mit ihrer Mittelstation Planalp auch im Dienste der Alpwirtschaft und des Gastgewerbes stehenden BRB kann mit solchen Vergleichszahlen natürlich nicht erfaßt werden. Es ist indessen zu bedenken, daß für Dividenden und für Rücklagen zur Erneuerung und Vermehrung des an schönen Sommertagen überbeanspruchten Rollmaterials entsprechende Mittel nicht zur Verfügung stehen.

Ständige und oft sehr beträchtliche Einnahmenüberschüsse ergab schon seit Eröffnung 1895 der Hotel- und Restaurationsbetrieb Rothorn. Seit 1915 geschlossen, wurde diese beliebte *Kulm-Gaststätte* 1931/32 wieder

instandgestellt, und da sie sich mehr und mehr als ein tragender Teil der Unternehmung erwies, ist sie 1955 mit einem Aufwand von 140 000 Fr. endlich erneuert und bedeutend vergrößert worden; weitere Modernisierungen sind 1961–63 vorgenommen worden. Sie verfügt heute über 48 Betten, drei Massenlager für insgesamt 120 Personen und ein Restaurant mit 150 Sitzplätzen.

Erwähnen wir noch, daß ein vom BLS-Schiffsbetrieb Thuner- und Brienzersee 1950 in Dienst gestelltes, 400 Personen fassendes neues Brienzersee-Motorschiff, gebaut mit Beiträgen der BLS, der Ufergemeinden und des Kantons, auf den Namen «*Rothorn*» getauft wurde.

Der romantische Dampfbetrieb

Ohne uns hier in technischen Einzelheiten ergehen zu können, sei doch erwähnt, daß fünf 180-PS-Lokomotiven der BRB aus den Jahren 1891/92 stammen: 3 BRB, je 1 1911 von WAB, 1962 von MG (1 BRB a. D. 1940). Mehrfach leistungssteigernd erneuert, haben sie sich besser bewährt als zwei 1933 und 1936 ebenfalls von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur (SLM) gebaute 250-PS-Lokomotiven, die zwei Wagen mit zusammen rund 100 Personen zu stoßen vermögen. Der Kohlenbedarf beträgt pro Berg- und Talfahrt 200–220 kg bzw. 260–300 kg. Der Brennstoff wird aus Raumgründen in je 10 kg schweren Briquettes mitgeführt und zerschlagen eingeheizt. Pro Bergfahrt werden 1300–1400 Liter Wasser verdampft; getankt wird auf den Stationen Brienz und Planalp. Es stehen zehn Personenwagen mit insgesamt 402 Sitzplätzen zur Verfügung, dazu ein als Personenwagen hergerichteter offener Güterwagen mit 23 Sitzplätzen. Ausweichstellen sind Geldried, Planalp und Oberstaffel.

Schon im Jahresbericht 1948 wies der die BRB seit 1936 leitende Direktor H. Ruede darauf hin, daß der beim Publikum recht beliebte, «aber etwas altmodisch gewordene Dampfbetrieb» im Vergleich zur elektrifizierten Konkurrenz einen viel zu großen Personal- und Betriebsstoff-Aufwand beanspruche. 1954 wird erwähnt, daß man seit einigen Jahren das Problem der Umstellung auf *Dieselbetrieb* studiere; aus betriebsrationellen Gründen werde man auf «die bei groß und klein beliebte Dampf-Romantik» schließlich doch verzichten müssen. Aber

nach eingehenden Untersuchungen und Vergleichen schien der Dieseltrieb unvorteilhaft.

An der Generalversammlung der Aktionäre vom 21. Juni 1958 wurde dann ohne Opposition dem einstimmigen Antrag des Verwaltungsrates zugestimmt, es sei der unrentabel gewordene Dampfbetrieb aufzugeben und der Finanzierungsplan für eine leistungsfähige *Luftseilbahn* vorzulegen. (Die damals genannte Summe von 3,5 Millionen Franken würde sich heute, nach sattem bekannten Beispielen, auf das Zwei- bis Dreifache belaufen.) Da jedoch die Alpengenossenschaft Planalp das nötige Überfahrungsrecht erst dann gewähren wollte, wenn für die Zahnradbahn eine zweckmäßige Ersatz-Verbindung Brienz–Planalp (eventuell eine Straße) sichergestellt sei, sah man sich in den Bestrebungen für eine Luftseilbahn gehemmt – denn der Verwirklichung eines inzwischen ausgearbeiteten Straßenprojektes stand die delikate Frage der dazu erforderlichen Güterzusammenlegung entgegen.

Nachdem an der Generalversammlung 1960 gegen den geplanten Ersatz der dampfbetriebenen Zahnradbahn durch eine moderne Luftseilbahn heftig opponiert und die Gründung eines Vereins der Freunde der Rothornbahn mit einem jährlichen Mitgliederbeitrag von 100 Fr. angeregt worden war, schrieb der neue Direktor Eugen Lüber im Jahresbericht 1961: «Die Brienz-Rothorn-Bahn scheint von Jahr zu Jahr bei in- und ausländischen Reisegästen an Beliebtheit zu gewinnen. Die Einzigartigkeit der Dampf-Bahn in der Schweiz und ihre echte ‚altertümliche‘ Romantik und Gemütlichkeit bedeuten eine nicht zu unterschätzende Anziehungskraft...» Auch 1962 findet sich *die große Beliebtheit der «historischen Dampfzahnradbahn»* unterstrichen, und 1964 wird bemerkt, daß sich die Werbung für «die letzte Dampfzahnradbahn der Schweiz» gut auswirke. Die betrieblich zwar unwirtschaftliche (aber sehr photogene!) Dampftraktion bilde mehr und mehr eine bei zahlreichen Touristen und Ferienleuten beliebte Attraktion; der Dampfbetrieb müsse «daher so lange wie möglich aufrecht erhalten bleiben».

Neben betriebswirtschaftlichen Faktoren ist indessen zu bedenken, daß Dampftraktionstechniker immer seltener werden und daß die Beschaffung von Ersatzteilen wachsenden Schwierigkeiten begegnet. Eine 1965 von Dr. W. von Arx, Direktor der BOB/WAB/JB, unter Mitwirkung von technischen Fachleuten ausgearbeitete Expertise legt die Möglichkeit weiterhin fahrdrahtloser Traktion dar und enthält Vorschläge für eine aus betriebsrationellen Gründen vorzunehmende, jedoch nur teil-

weise Umstellung auf dieselelektrischen Betrieb. Sorgen bereitet auch das Projekt einer Luftseilbahn Sörenberg–Brienzer Rothorn. Die Initianten im aufstrebenden luzernischen Ferienort und Wintersportplatz Sörenberg (1160 m) glauben zwar eine Alimentierung sowohl des Kulmhotels wie der BRB in Aussicht stellen zu dürfen – die bald 75jährige Zahnradbahn dagegen befürchtet eine sehr empfindliche Beeinträchtigung ihrer nach so vielen Opfern errungenen Position.

*

Ob die letzte Dampfzahnradbahn der Schweiz – schwarz-grüne Lokomotiven, leuchtendrote Wagen – nicht auch ein dankbares malerisches Motiv sein könnte? Berg und Bahn, in symbolhafter Spannung mit Esprit akzentuiert, müßten packende und pikante Impressionen, vitale Kompositionen von tieferer Bedeutung ergeben.

Aber während der Dichter *Hermann Hiltbrunner* (1893–1961) im monumentalen Prosawerk «Das Hohelied der Berge» (1944) und in einer früheren Würdigung des Brienzersees dankbar und bewundernd gleich J. V. Widmann sowohl des Rothorns wie seiner Bahn gedenkt, hat es den *Kunstmalern* meist allein der Berg, mehr noch See und Berg, angetan (Buri, Schild, Widmer, Flück, Gander, Huber, Stähli, Kohlund, Dürr, Jacobi). Oder aber die vom Brienzer Rothorn gebotene umfassende Schau auf scheinbar unberührt und zeitlos in sich selbst ruhende, großräumig gegliederte Gebirgslandschaft (Victor Surbek). Doch auch hier sind noch lange nicht alle künstlerischen Möglichkeiten ausgeschöpft, sowohl hinsichtlich der mit vielen Varianten und Kontrasten überraschenden Himmelsrichtungen wie angesichts der Überfülle verblüffender Offenbarungen der Tages- und Jahreszeiten mit ihren oft erstaunlichen meteorologischen Phänomenen.

Davon wußte auch jener betagte und begeisterte Wanderer und Einzelgänger zu erzählen, dem der Berner Botaniker Dr. Heinrich Frey vor Jahren im Aufstieg hoch über Brienz begegnete: Hundertachtundzwanzigmal sei er schon auf dem Rothorn gewesen, und wenn er einmal nicht mehr «z'Bärg gah» könne, werde wohl sein Leben ein Ende haben...

Literatur-Angaben

- Beers de G. R.*, Travellers in Switzerland, London 1949
- «*Berner Oberland*», Illustriertes Wochenblatt des Oberl. Verkehrsvereins, Interlaken, 1903, Nr. 16; 1907, Nrn. 6, 8
- Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung betr. Konzession einer Zahnradbahn von Brienz auf das Rothhorn, 19. 12. 1889, Schweiz. Bundesblatt 1889; Bundesbeschluß betr. Konzession 20. 12. 1889, Eisenbahn-Akten-Sammlung 1888/89
- Böschenstein H.*, Victor Surbek, Jahrbuch UTB 1946
- Brienz-Rothorn-Bahn*, Geschäftsberichte 1890–92 (fehlend 1893–99), 1900–14, 1930–64
- Dasen E.*, Verbauung und Aufforstung der Brienzer Wildbäche, Bern 1951
- Dumas A.*, Impressions de voyage, Paris 1833/34
- Federer H.*, Am Fenster (Jugenderinnerungen), Berlin 1927
- Frey H.*, Brienzer Rothorn, «Der Bund», Bern 1958, Nr. 254
- Gelpke E. F.*, Interlaken, Bern 1870
- Geographisches Lexikon der Schweiz, Neuenburg 1902–10
- Graber H.*, Max Buri (1868–1915), Basel 1916
- Gurtner H.*, 50 Jahre Brienz-Rothorn-Bahn (1892–1942), Brienz 1942
- Gusset H.*, Die Alpenwirthschaft in ihrem ganzen Umfange und darauf bezüglichen Urkunden und Sagen, Bern 1869
- Haller von A.*, Historia stirpium indigenarum Helvetiae inchoata (II., Praefatio, p. XIX), Bernae 1768
Briefe (1728–77) an Johannes Gesner, herausgeg. v. H. E. Sigerist, Berlin 1923
- Hartmann H.*, Das Große Landbuch, Bümpliz 1913
- Hiltbrunner H.*, Der Brienzersee, Jahresbericht UTB 1942
Das Hohelied der Berge, Zürich 1944
- Historisch-Biographisches Lexikon der Schweiz, Neuenburg 1921–34
- Hübner F.*, Die Kühmatt-Brücke der Brienz-Rothorn-Bahn, Schweiz. Bauztg. 1956
- Kohl J. G.*, Alpenreisen I., Dresden/Leipzig 1849
- Krupskaja N. K.*, Erinnerungen an Lenin, II., Zürich 1933
- Landeskarte der Schweiz 1:50 000, Blätter 244 und 254, Eidg. Landestopographie, Bern 1957, 1962
- Lindner A./Brück C.*, Denkschrift zum Project einer Eisenbahn von Brienz auf das Rothhorn (Ct. Bern), Luzern 1889

- Mann C. H.*, 200 Ausflüge von Bern. – Zürich 1896
Kreuz und Quer durch den Kanton Bern und angrenzende Kantone. – Bern 1900
- Marti-Glanzmann W.*, Louis Dürr, Jahrbuch UTB 1955
- Mathys E.*, Hundert Jahre Schweizer Bahnen, Bern 1941
- Mendelssohn-Bartholdy F.*, Schweizer Reise 1831, Gute Schriften Zürich 1965
- Mettrier H.*, Relations d'un voyage de Albert de Haller dans l'Oberland Bernois (1732), Langres 1906
- Nöthiger J. R.*, Physisch-topographische Beschreibung des Brienzer Sees in sich haltend die zwey Kirchgemeinden Brienzen und Ringgenberg, 1779/80, Manuskript Bürgerbibliothek Bern
- Ober P.*, Interlaken et ses environs, Berthoud 1841, 2me édit. Berne 1857
L'Oberland Bernois, Berne 1854
- «Oberland», Interlaken 1885, Nr. 82; 1889, Nrn. 130–33
- «Oberländisches Volksblatt», Interlaken 1889, Nr. 127; 1903, Nr. 101; 1907, Nr. 74; 1960, Nr. 114
- Osenbrüggen E.*, Das Berner Oberland, Darmstadt 1873
- Portmann H.*, Pfarrer Schnyder von Wartensee und seine Karte des Entlebuch, Schüpheim 1925
- Reiseführer: Baedeker, Berlepsch, Ebel, Murray, Schaub, Tschudi*
- Rubi Chr.*, Adolf Gander, 1902–1954, Brienzen 1954
- Ruede H.*, Schneebruch an der Brienzen-Rothorn-Bahn, Der Öffentliche Verkehr, 1952, 6; auch im Jahrbuch UTB 1952
Die Brienzen-Rothorn-Bahn, Sonderdruck aus Bergbahnen der Schweiz, 1959
- Ruef A./Schwarz W.*, Lawinen und Lawinenverbauungen am Brienzergrat, Jahrbuch UTB 1959
- Runge H.*, Das Berner Oberland, Darmstadt 1868
- Schenk P.*, Entschwundene «Grandhotel-Herrlichkeit», Jahrbuch UTB 1944
- Scherer P.*, Lenin in Sörenberg, in Heimatkundliches aus dem Entlebuch (Festgabe f. O. Studer), Schüpheim 1958
- Schnider von Wartensee J. X.*, Geschichte der Entlibucher, Luzern 1781/82
Besondere Beschreibungen etlicher Berge des Entlibuches, Luzern 1783/84
- Schwabe H. R.*, Schneebruch auf dem Brienzer Rothorn, Der Öffentliche Verkehr, 1946, 6
- Schweizer J. J.*, Das Faulhorn in Grindelwald, Bern 1832
- Schweizerische Bergbahnen* (Die Industrielle und Kommerzielle Schweiz beim Eintritt ins XX. Jahrhundert), Zürich 1901 (darin zit. J. C. Heer)

- Schweizerische Eisenbahn-Statistik* 1892 ff.
- Stalder F. J.*, Fragmente über Entlebuch, Zürich 1797/98
- Straßer G.*, Vom Faulhorn, «Alpenrosen», Sonntagsbeilage zum Intelligenzblatt der Stadt Bern, 1886, Nr. 31
 Illustr. Führer der Berner-Oberland-Bahnen und Umgebungen, Basel 1892
- Streich A.*, Brienzer Sagen, Interlaken 1938
 Tschuri, Gute Schriften Bern 1956
- Studer G.*, Das Panorama von Bern, Bern 1850
- Thießing J. B.*, Brienzen-Rothhorn-Bahn, München 1892
- Volmar F. A.*, Die erste Eisenbahn des Berner Oberlandes, Bern 1946
 Zeitenwandel am Gießbach, Jahrbuch UTB 1947
 Wie man vor 80 Jahren das Berner Oberland bereiste, Jahrbuch UTB 1950
 Elisabetha, die schöne Schifferin vom Brienzersee, Gute Schriften Bern 1964
- Wattenwyl von M.*, Blätter vom Brienzer-See, Bern 1884
- Widmann J. V.*, Spaziergänge in den Alpen, 4. Aufl., Frauenfeld 1898
- Wyß J. R.*, Reise in das Berner Oberland, II., Bern 1917, dazu Hand-Atlas (1816)
- Wyß J.*, Der Kunstmaler Johann Peter Flück (1902–1954), Jahrbuch UTB 1950
- Wyß R.*, Ernst Huber, ein Künstler am Brienzersee, Jahrbuch UTB 1947
- Wytenbach J. S.*, Kurze Anleitung . . . , Bern 1777