

Brienzi-Rothorn-Bahn fährt in neues Dampfzeitalter

Wie vor hundert Jahren fuhren die Ehrengäste aufs Rothorn – Auf der Planalp erhielt die BRB zum Geburtstag eine neue Dampflokomotive

Viele Pioniere haben im Laufe der Zeit dafür gesorgt, dass die Brienzi-Rothorn-Bahn (BRB) überleben konnte. An ihrem 100. Geburtstag steht sie besser da denn je: Mit einer neu konstruierten Dampflokomotive bricht sie in ein neues Dampfzeitalter auf. Wie vor hundert Jahren liessen sich gestern zahlreiche Gäste mit den 100jährigen Dampflokos aufs Brienzi Rothorn bringen.

Heute ist die Brienzi-Rothorn-Bahn (BRB) nicht mehr von Brienzi wegzudenken. Wenn die schmutzige Taalstation vom dunkeln Rauch der Dampflokomotiven eingehüllt wird, Schulklassen und Touristen über die Strasse eilen, dann ist Sommersaison

Von Regula Zbinden
(Text und Bilder)

am Brienzi-See. Dass die einzige Dampfzahnradbahn der Schweiz in Brienzi überlebt hat, ist vier Generationen Menschen zu verdanken, die sie gegründet, gebaut und gepflegt haben. Diesen Menschen, die in Höhe- und Tiefpunkten zur Bahn gestanden und sich für sie eingesetzt hatten, widmete Peter Grossmann, Präsident der Brienzi-Rothorn-Bahn AG, seine Jubiläumsansprache: «Alexander Lindner und Theodor Bertschinger waren die Pioniere, die in der Bergbahnbau-Euphorie des letzten Jahrhunderts nach Brienzi kamen, um die Rothornbahn zu bauen. Der Ingenieur Lindner hat ein sehr gutes Trasse gewählt, und der Baumeister und Unternehmer Bertschinger hat hervorragende Arbeit geleistet, die heute noch stand hält... Es waren immer wieder Menschen aus Nah und Fern, welche zum Unternehmen gestanden sind und es aus den Tiefen wieder herausgeholt haben. Diesen Leuten der vergangenen Generationen wollen wir heute ehrend gedenken.»

Wechselhafte Geschichte

Nachdem die Vereinigte Bundesversammlung 1889 die Konzession an die Brienzi-Rothorn-Bahn AG erteilt hatte, bauten ab August 1890 bis zu 640 vorwiegend italienische Arbeiter in gut einem Jahr die 7,6 Kilometer lange Zahnradstrecke aufs Rothorn. Am 31. Oktober 1891 erreichte die erste Dampflokomotive Rothorn-Kulm und überwand in einer Stunde eine Höhendifferenz von 1781 Metern. Die Baukosten und das Rollmaterial mit vier Dampflokomotiven, vier Personen- und zwei Güterwagen kamen auf zwei Millionen Franken zu stehen. Die Finanzierung der Bahn erfolgte allerdings nicht nach Wunsch; Ende 1892 waren auf dem dotierten Aktienkapital von 1,2 Millionen Franken noch 185 000 Franken ausstehend. Als die Bahn im folgenden Jahr pleite ging, erwarb die Bauunternehmung Lindner & Bertschinger die Eigentümerrechte der Bahn. Sie brachte den neuen Eigentümern Jahr



Direktor Ernst Streule und Präsident Peter Grossmann (von links) sind bereit, mit der neuen Dampflokomotive der Brienzi-Rothorn-Bahn ins neue Dampfzeitalter zu fahren. Roger Fridelance hat als «Götti» der Lok von der Ehrendame einen Blumenstrauss erhalten.

für Jahr Verluste; die erhofften Besucherfrequenzen wurden nie erreicht. Für einen Bauarbeiter, der damals 35 Rappen in der Stunde verdiente, war eine Retour-Fahrt aufs Brienzi Rothorn für 16 Franken kaum erschwinglich.

Weg vom Dampf und der Schiene?

1900 wurde eine neue Rothornbahn-Aktiengesellschaft mit 700 000 Franken Aktienkapital gegründet; der Betrieb erwirtschaftete jedoch weiterhin Defizite. Als der Erste Weltkrieg 1914 ausbrach, versank die Rothornbahn für 17 Jahre im Dornröschenschlaf. 1917 sollte sie sogar abgebrochen werden, weil Eisen als Mangelware im Krieg Geld brachte. Zwar war die Bahn 1931 wiedereröffnet worden, doch 1958 beschloss die BRB-Generalsammlung einstimmig, die Dampfbahn durch eine Seilbahn zu ersetzen, und in einem Gutachten empfahl Dr. von Arx, Direktor der Jungfraubahn, 1965: «Weg vom Dampf, weg von der Schiene!» An der BRB-Generalsammlung von 1969 schlug der Verwaltungsrat eine Seilbahn von Schwanden aufs Rothorn vor. Das Aktionskomitee «pro Dampf» und die Gemeindeversammlung Brienzi setzten sich allerdings



Grund zum Feiern: Nicht nur die Rothornbahn, auch Peter Grossmann (Mitte) hat Geburtstag. Mit ihm freuen sich seine Frau und Urs Scherrer.

vehement für die Schiene und für den Dampf ein. Als der Grosse Rat des Kantons Bern 1971 für das Erneuerungsprogramm der BRB total eine Million Franken bewilligte, hob die BRB-Generalsammlung den Luftseilbahnbeschluss auf. In den 70er Jahren hiess die Devise: «Diesel hilft Dampf sparen.» Ein Prototyp der BRB und drei Diesellokomotiven entlasteten die alten Dampflokos.

Weil sich aber die meisten Touristen lieber mit Dampf als mit Diesel aufs Rothorn transportieren lassen, machte sich der Verwaltungsrat der BRB über den künftigen Dampftrieb Gedanken. Roger Waller, Ingenieur bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur, war überzeugt, dass heute Dampflokomotiven mit den neuesten Techniken rationell gebaut

und wirtschaftlich betrieben werden könnten. Die BRB-Generalsammlung gab 1988 grünes Licht zum neuen Leitbild 2000, das innerhalb von zehn Jahren etappenweise Investitionen von 8,55 Millionen Franken vorsieht. Im Zentrum steht dabei die Anschaffung von zwei neuen Dampflokomotiven.

Die erste der beiden neuen Dampflokos war gestern schön geschmückt auf der Planalp zu bewundern. Peter Grossmann meinte bei ihrem Anblick: «Auch heute noch haben wir Pioniere; das beweist die Neukonstruktion einer Dampflokomotive, wie sie vor uns steht.» Und Roger Fridelance vom kantonalen Amt für öffentlichen Verkehr erklärte als Vertreter des Kantons Bern: «Der Kanton ist glücklich, dass es der Rothornbahn gelungen ist, auf das Jubiläumsjahr eine neue Dampflokomotive zu beschaffen. Damit sind die Voraussetzungen geschaffen worden, dass auch unsere Nachkommen im nächsten Jahrtausend den Berg mit dampfbetriebenen Lokomotiven bezwingen können.» Urs Scherrer, Generaldirektor der Sulzer AG, der die SLM gehört, erinnerte an den ersten Vertrag zwischen der BRB und der SLM am 22. Juli 1890, als es um den Bau der Dampflokomotive 1 ging. Sie sei mit 15 Zeichnungen in nur neun Monaten zum Preis von 31 000 Franken hergestellt worden. Hundert Jahre später kostete die neu entwickelte Dampflok 12 rund 60mal mehr, und 1500 Zeichnungen waren zu ihrer Konstruktion nötig. Ausserlich unterscheidet sie sich zwar nicht viel von ihren Vorgängerinnen; viele Neuerungen ermöglichen aber, dass zwei (statt bisher drei) Angestellte 120 (statt bisher 48 bis 80) Passagiere befördern. Da Heizöl die Kohle ersetzt, fällt der Heizer weg. Die Abgaswerte der Ölfeuerung sind erst noch besser als bei Diesellokomotiven, und statt der dunklen Rauchfahne steigt ein weisses Räcklein aus dem Kamin. Punkt-Einsatzbereitschaft zieht die neue Dampflok mit den Dieselloks gleich. Nachdem Roger Fridelance als «Götti» das Berner Wappen der Dampflokomotive 12 enthielt, gaben unerwartet die Erbauer der Rothornbahn, Alexander Lindner und Theodor Bertschinger, ihren Kommentar ab: «Mein Kompliment, Herr Kollege Walker, für die neue Lok», meinte Lindner. Regisseur Arthur Wüthrich hess die Pioniere sogar als erste mit der neuen Dampflok aufs Rothorn fahren.

Wie vor hundert Jahren

Dass die Dampflokomotive 1 trotz ihres hohen Alters noch fit ist, merken die Ehrengäste bei der Weiterfahrt auf die Planalp. Zwar ging ihr unterwegs für eine Weile der Schnauf aus, die Gäste erreichten das Rothorn nach einer kurzen Pause doch noch. Zwar empfang sie dort kein kalter Nieselregen wie vor hundert Jahren, aber der dicke Nebel liess sie, wie damals, schleunigst ins Bergrestaurant eilen. Hier konnte gebührend auf den 100. Geburtstag der Rothornbahn und auf den 72. des BRB-Präsidenten Peter Grossmann angestossen werden.



Der «Vater» der neuen Dampflok, Roger Waller (links), erhält von BRB-



Sogar die Bahnerbauer Alexander Lindner und Theodor Bertschinger (von links) erscheinen auf der Theaterbühne