



Grosser Bahnhof für die neue Zahnrad-Dampflokomotive, die die Passagiere auf das Brienz Rothorn stossen wird. (Bild Hans Schurter)

## Mit frischem Dampf aufs Brienz Rothorn

Im Rahmen ihres 100-Jahr-Jubiläums nahm die Brienz-Rothorn-Bahn auf Planalp ob Brienz ihre erste moderne, ölgefeuerte Dampflokomotive in Betrieb. Sie setzt damit ein Zeichen, dass sie als einzige Bahn in der Schweiz auch im zweiten Jahrhundert ihres Bestehens auf Dampfkraft setzen und die Tradition wahren will.

■ VON HANS SCHURTER, BRIENZ

Zwei Spezialitäten haben Brienz weltberühmt gemacht: Die Holzschnitzerei und die Dampf-Zahnradbahn aufs Rothorn. 1891 wurde die Bahn auf Initiative der Pioniere Bertschinger und Lindner von bis zu 640, meist italienischen Arbeitern gebaut. Doch die Frequenzen entsprachen bei weitem nicht den Erwartungen. Und so ging sie schon im zweiten Betriebsjahr in Konkurs und musste von den beiden Initiatoren unter grossen Opfern saniert werden.

### Strecke fast abgebrochen

Nach einer kurzen Blütezeit nach der Jahrhundertwende musste der Betrieb nach Ausbruch des Ersten Weltkrieges

1914 eingestellt werden. Beinahe wäre die Strecke abgebrochen worden, doch besann man sich eines Besseren und eröffnete den Betrieb 1931 wieder.

Dank zweier neuer Loks ging es rasch aufwärts. Die dampfbetriebene Bahn lockte immer mehr Besucher an, und 1990 und 1991 wurden absolute Spitzenresultate mit je fast 200 000 Passagieren erzielt.

Der personal- und unterhaltsintensive Dampfbetrieb blieb aber bis auf den heutigen Tag sehr unwirtschaftlich. Das war auch der Grund, weshalb die Aktionäre noch nie eine Dividende erhalten haben. Und so beschlossen sie 1958, die Zahnradbahn durch eine Luftseilbahn zu ersetzen. Das Projekt löste aber heftigen Protest seitens der Gemeinde Brienz, der Alppenossenschaft und eines breiten Publikums aus, so dass der Verwaltungsrat in den sechziger Jahren beschloss, die Bahn zu erhalten, die altherwürdigen Dampfzüge aber durch vier Dieselloks zu entlasten.

Die seit 1974 angebrochene «gemischte Dampf-Diesel-Ära» erhöhte zwar die ungenügende Kapazität und wirkte sich auch betriebswirtschaftlich günstig aus, doch die Ausflügler schätz-

ten den Dieselmotor am Rothorn keineswegs.

### Anfänglich keine Begeisterung

So gelangte die Bahn an ihren einstigen «Hoflieferanten», die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik, und bestellte einen modernen Dampf-Prototyp mit Ölfeuerung zum Einmannbetrieb. Anfänglich war die Winterthurer Firma alles andere als begeistert, hatte sie doch seit 40 Jahren nichts Ähnliches mehr gebaut. Da sich aber auch österreichische Bergbahnen für den Dampflokneubau interessierten und nicht zuletzt dank dem «feu sacré» des SLM-Ingenieurs Roger Waller kam das «Wunder» zustande: eine starke, schicke Maschine mit hervorragender Verbrennungsqualität und tiefsten Abgaswerten, besser als jede Diesellok.

Dank zahlreichen technischen Neuerungen wird die Dampflokomotive der dritten Generation Züge mit 120 statt bisher 48 bis 80 Passagieren aufs Rothorn stossen. Und statt wie bisher im 2½-Stunden-Takt ist sie im 2-Stunden-Takt einsetzbar. Wenn die Lok hält, was sie verspricht, soll noch in diesem Jahr eine zweite bestellt werden.