

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. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.04.2025

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

Die Brünigbahn.

Es giebt viele schöne Gegenden im Schweizerischen Alpengebiet, schönere als die klassischen Ufer des Vierwaldstättersees und die großartige Gebirgswelt des Berner Oberlandes wohl kaum, und nirgends sind zwei solche Perlen durch ein hübscheres Zwischenglied mit einander verbunden, als es das Voralpengelände von Obwalden ist.

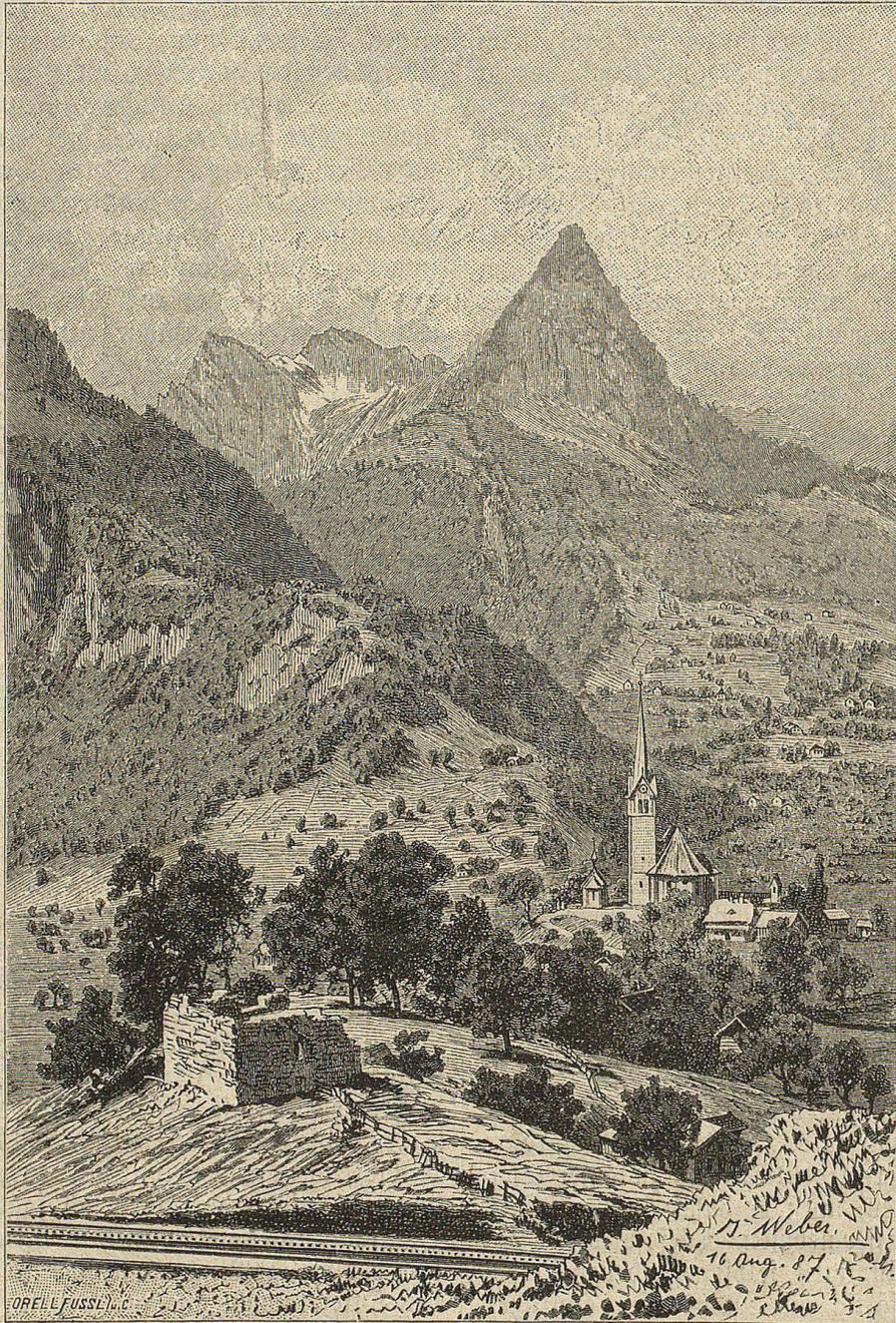
Man möchte es beinahe bedauern, daß die alte Bergstraße, welche in mäßigem Aufsteige von Alpnach am Ende des linken Kreuzarmes des Vierwaldstättersees über den Brünig an den Brienzsee hinüber führt, nun durch das Verkehrsmittel der Neuzeit, die Eisenbahn, bei Seite gesetzt wird. Wie war es für die Fremden, die aus weiter Ferne auf unabsehbaren Schienenwegen bis an den Fuß der Alpen herbeigefahren kamen, angenehm, zur Abwechslung sich in Alpnachstad Fuhrwerken aller Art, den stattlichen eidgenöss. Postkutschen, lotterigen Bei-

wagen und leichten Einspannern 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 Brienz zu erreichen!

Allerlei leicht zu überstehende Mühseligkeiten und Placereien würzten die Fahrt, und wenn es auch Staub zu schlucken und Hitze auszustehen gab, so schmeckten das z' Rüni in Sarnen und das Mittagmahl 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 Fuhrleute und Führer, der

Wirths und der Obstverkäufer, der Blumenmädchen und der Kristallhuben; ein kaleidoskopisches Bild, das sich jeden Augenblick neu zusammensetzte und immer wieder erfreute und



Die Ruine Rudenz, Giswyl und der Giswylstock.

belustigte. Nun hört dies alles auf; denn mit der Eröffnung 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 Kutschen und Wagen werden in andere, noch eisenbahnfreie 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 dirigirte und unter dem Deckmantel der auf's knappste zugemessenen Zeit ihre gehörigen Schnitte machte, immerhin aber uns schweizerische Wanderer wohl unterschied und glimpflich behandelte, wird anderswo ihr Zelt aufschlagen und ihr Feldherrn-

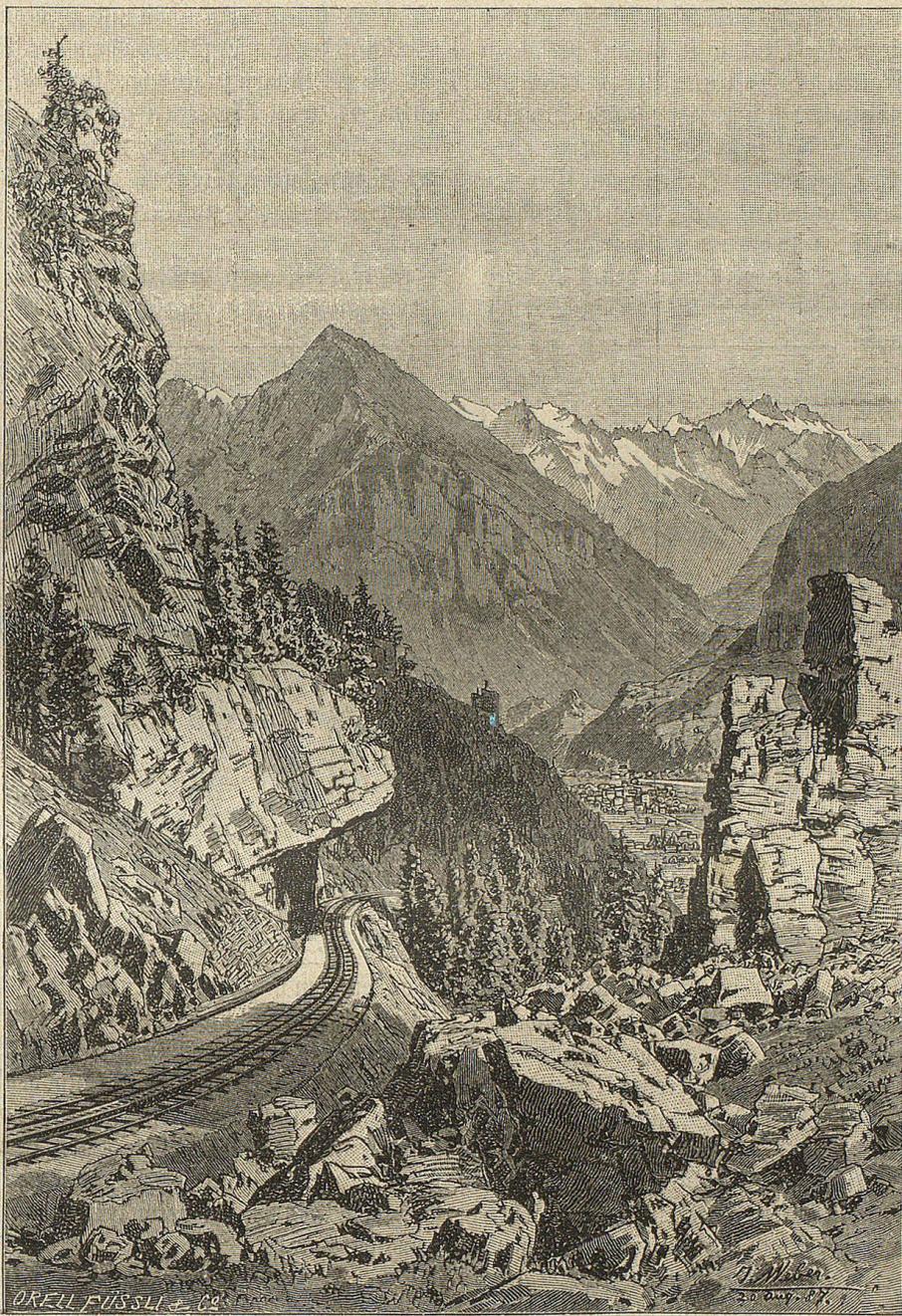
talent verwertzen müssen. Die lange Wagenreihe wird nicht mehr mit den durch das Mittagsmahl aufgemunterten Reisegenossen durch den kühlen Waldesschaten

des Berghangs oberhalb Lungern zur Höhe hinauziehen. Hirten und Viehtreiber nur werden von nun an die Straße begehen oder lustiges junges Volk, welches die Kuckreise 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 auszu- steigen 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 Süd-

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



Bei der Großbachbrücke gegen Meiringen.

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 Giswylersstock, in den großartigen Hintergrund des Melchthals, und die Höhen über den Ortschaften zu durchstreifen, von denen aus beinahe überall die firnglänzende Spitze des Wetterhorns sich dem Blicke zeigt, bietet den höchsten Genuß. Uppigere Matten, ein herrlicherer Baumwuchs, hübschere hellbraune und obstbaumbeschattete

Holz Häuser, vor denen kristallreine Brunnquellen sprudeln, sind selten zu finden. Ueberall 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 Duzenden von Nürnbergerschachteln 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 Ditschiberge, die Burghörner, die zerrissenen Engelhörner, das Wandelhorn, den Wildgerst. Wie Silberbänder hängen die Fälle des Ditschi- und des Wandelbaches über die Klüften 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 gaslicher Rauch auf. Es ist Meiringen, der vielgenannte Standort für Hochgebirgstouren, zu dem uns die Bahn an jähren Felswänden und über graufige Schluchten hin zu Thale führt.

Von Meiringen aus zieht die Bahn, den Damm der gezähmten Aare benützend, durch den tischebenen Thalgrund nach Brienz hinab, wo Dampfboote und leichte Barken bereit stehen, um uns hinüberzubringen zum herrlichen Gießbach und nach Interlaken, dem Stellbheim der Oberlandfahrer aller Nationen.

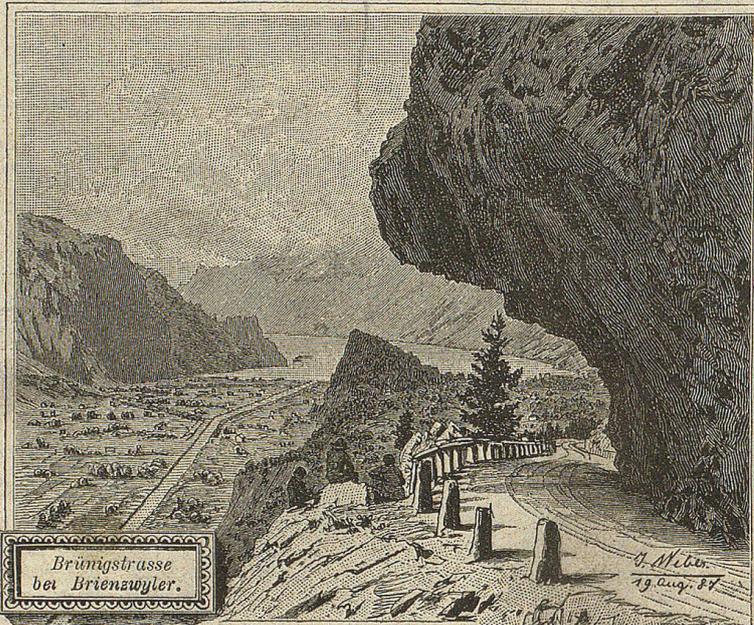
Das Bahnstück Luzern-Alpnachstad wird erst dieses Jahr dem Betrieb übergeben werden. Darüber, daß sie den letzten Sommer über von Luzern aus bis ans Seeende das Dampf-

boot benützen mußten, haben die Reisenden wohl kaum geklagt, denn eine hübschere Seefahrt an baumgekrönten Klippen, an hübschen Landhäusern, an Wiesengrün und Schilfbeständen hin, läßt sich kaum denken. Dazu kam der Einblick ins wunderliebliche 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 Brienzensee 607 Meter.

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



Brünigstrasse
bei Brienzwyl.