B 30873 E
ISBN 3-922404-85-5

Eisenbahn JOURNAL

special 1/96

Die SBB Brünigbahn

Beat Moser
Thomas Küstner

DM 19,80
sfr 20,50
öS 150,--

Luzern-Stans-Engelberg-Bahn
Bergbahnen Brienzer Rothorn und Pilatus

4 398013 919805 01

Grusswort

»Mit der Geschichte beginnt die Zukunft«

Seit Hunderten von Jahren dient der Brünigpass den Menschen als Verkehrs- und Handelsweg und stellt mit seiner Höhe von 1002 m ü.d.M. die kürzeste Verbindung zwischen dem Haslital und dem Obwaldnerland dar. In der Mitte des letzten Jahrhunderts löste die Strasse mit den Postkutschen den alten Reitpfad und die Säumerei ab. Mit der rasanten technischen Entwicklung kamen die ersten Dampfzüge – welche die eigentliche, zukunftsweisende Wende darstellten.

Als am 14. Juni 1888 der erste Zug mit Dampf, Rauch und Russ vorerst einen Teil der heutigen Brüniglinie befuhr, mussten die Reisenden von Luzern bis Alpnachstad und von Brienz bis Interlaken das Schiff benutzen. Sechs Stunden betrug die damalige Reisezeit von der Leuchtenstadt nach Interlaken. Und als ab 1916 die ganze Linie mit dem Zug befahren wurde, konnte die Reisezeit auf "nur" drei Stunden und 45 Minuten reduziert werden.

Die Brüniglinie ist heute noch die einzige Schmalspurstrecke und Zahnradbahn der Schweizerischen Bundesbahnen SBB. Sie verbindet nicht nur bekannte Tourismuszentren, sondern fungiert als Bindeglied zwischen zwei der traditionsreichen Kulturlandschaften der Schweiz.

Die Fahrt mit der Brünigbahn ist ein Naturerlebnis, welches sich in allen vier Jahreszeiten mit neuen Farben, Formen und Sehenswürdigkeiten präsentiert. Seen, Wälder, Felsen und ein Hauch schweizerischer Kultur machen die Reise zum Erlebnis der besonderen Art.

Wie aus einem Bilderbuch öffnet sich dem Reisenden eine malerische Landschaft während seiner Fahrt im eleganten Panoramawagen des Brünig Panoramic-Express. Die Kombination der über 100jährigen Berg- und Talbahn, verfeinert mit modernem Rollmaterial, gibt dem Paradezug der Brünigbahn freie Fahrt auf dem Weg ins neue Jahrtausend.

Und so freue ich mich mit Ihnen, sehr verehrte Leserin, sehr verehrter Leser, auf die Zukunft unserer einzigartigen Brünigbahn im Herzen der Schweiz.

Hans-Kaspar Dick
Kreisdirektor SBB, Luzern

Bild 1 (Titel): Im letzten Sonnenlicht eines schönen Oktobertages führt eine HGe 101 ihren Zug von Meiringen in Richtung Brünigpass. Die Aufnahme gelang dem Fotografen oberhalb der Kreuzungsstation Brunnenfluh. **Abb.: U. Jossi**

Bild 2 (rechte Seite): Der Brünig Panoramic-Express aus Luzern nähert sich der Passhöhe auf 1002 m ü.d.M. Die seit 1989 im Betrieb stehende Lok HGe 101 962-9 meistert die Steigung von 110‰ dank der Riggenbach-Zahnstange ohne Probleme. **Abb.: J. Müller**

Alle nicht gekennzeichneten Karten in dieser Ausgabe: B. Moser

Impressum

ISBN 3-922404-85-5

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck
Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (0 81 41) 51 20 48/51 20 49
Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber:	Hermann Merker
Autoren:	Beat Moser, Thomas Küstner
Bildredaktion:	Ingo Neidhardt, Andreas Ritz
Koordination:	Ingo Neidhardt
Layout:	Gerhard Gerstberger
Lektorat:	Manfred Grauer, Karin Schweiger
Satz Merker Verlag:	Regina Doll, Evelyn Freimann
Anzeigenleitung:	Elke Albrecht

Printed in Italy by Europlanning srl, via Chioda, 123/A, I-37136 Verona
Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH
Vertrieb Einzelverkauf:
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co KG, D-85386 Eching bei München

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

© Januar 1996
Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

Inhalt

	Seite
Grusswort	4
Einleitung mit Übersichtskarte	6
Baugeschichte der Brünigbahn	8
Brünig-Dampfzeitalter	10
Reisebericht Interlaken – Brienz – Meiringen	14
Brünig-Nostalgiefahrten	20
Dampfbahn zum Brienzer Rothorn	23
Meiringen-Innertkirchen-Bahn	28
Reisebericht Meiringen – Brünig – Giswil	32
Winterdienst am Brünig	36
Giswil – Hergiswil – Luzern	46
Güterbahn Kriens – Luzern	52
Pilatusbahn – steilste Zahnradbahn der Welt	56
Luzern-Stans-Engelberg-Bahn	60
Betriebsmaschinendienst Brünigbahn	72
Reise-Informationen 1996/97	78

101 962-9
39
3

Einleitung

Wer die Schweizer Alpen liebt, begeistert sich in erster Linie für die imposanten Berggipfel und das Eis der jahrhundertealten Gletscher. Früher erklommen die Gäste die Aussichtspunkte auf eigenen Füssen, überwanden die steilsten Partien am Kletterseil oder liessen sich mit Sänften bzw. auf Pferden hochtragen. Um das überwältigende Bergpanorama möglichst vielen Gästen zugänglich zu machen, schufen findige Ingenieure spektakuläre Bahnen auf Schienen oder an Seilen.

Der Zahnradantrieb kam in Europa erstmals bei der Vitznau-Rigi-Bahn zur Anwendung, die vor 125 Jahren ihren Betrieb aufnahm. Diese laufend weiterentwickelte Technik ermöglichte in der Folge die Erschliessung vieler Schweizer Aussichtsberge. Als Sensation gilt noch heute die Pilatusbahn, mit 480‰ Steigung die steilste Zahnradbahn der Welt. Sie klettert von Alpnachstad am Vierwaldstättersee hoch zur Bergstation auf 2070 m ü.d.M., wo bei guter Witterung ein Rundblick auf die ganze Zentralschweiz möglich ist.

Ebenfalls beeindruckende Steigungen bewältigen Standseilbahnen, bei denen die Wagen mit Seilen auf Schienen hochgezogen werden. Eine noch kühnere Bauweise wählten die Initiatoren später mit den Luftseilbahnen. Ihre Stahlseile überspannen die tiefsten Schluchten und die steilsten Felsen.

Als Krönung des Bahnbaus im Berner Oberland darf die 1912 eröffnete Jungfraubahn bezeichnet werden, die im Fels des Eigers zum Jungfraujoch mit dem höchstgelegenen Schweizer Bahnhof auf 3454 m ü.d.M. hochsteigt. Aber auch vom Ufer des Brienzersees aus errichteten weitsichtige Pioniere gegen Ende des 19. Jahrhunderts wichtige Bahnen. Die Dampfschiffe von Interlaken legten schon damals im Hafen von Brienz an. Dort traten ab 1888/89 die rauchenden Züge der Brünigbahn ihre Fahrt nach Alpnachstad und Luzern an.

Beim Bau dieser Strecke stand die Verbindung zwischen den touristisch wichtigen Gewässern Thuner-, Brienzer- und Vierwaldstättersee im Vordergrund. Obschon der Brünigpass nur 1002 m hoch liegt, war eine Trassierung der Schienen mit Neigungen bis 120‰ notwendig. Auch hier bedienten sich die Ingenieure des bewährten Zahnstangensystems Riggenbach. Es entstand eine interessante, im Ausland leider nahezu unbekannte Meterspurbahn, die sich seit der Verstaatlichung 1903 im Besitz der SBB befindet. Die Bundesbahnen erstellten 1916 die Fortsetzung der Trasse von Brienz nach Interlaken.

Die fast 74 km lange Brünigbahn ist die einzige Strecke dieser Spurweite im SBB-Netz; sie wird seit 1942 mit ungewöhnlichen Triebfahrzeugen elektrisch betrieben. Von Brienz aus realisierten Tourismusförderer 1892 die Zahnradbahn zum Rothorn. Die Dampfloks waren damals derart robust konstruiert worden, dass sie z.T. noch heute im Dienst stehen. Über 100 Jahre nach der Eröffnungsfahrt wird diese Bahn nach wie vor mehrheitlich mit Dampftraktion betrieben. Hier erhält der Gast im Sommer Gelegenheit, die Technik der Grossväter live zu erleben. Wirklich einzigartig, wie die kleinen schnaubenden Loks ihre schweren Wagen bergwärts schieben und dabei zuverlässig die 250‰-Steigungen im sicheren Griff der Zahnstange überwinden.

Wir haben uns dazu entschlossen, alle interessanten Schweizer Zahnradbahnen zwischen dem Brienzer- und dem Vierwaldstättersee in einem Special vorzustellen. Als roter Faden dient ein ausführlicher Bericht über eine Reise mit der Brünigbahn. Wir beschreiben eine zauberhafte Vier-Seen-Fahrt von Interlaken nach Luzern im 1995 neugeschaffenen Brünig Panoramic-Express, der für entdeckungsfreudige Gäste auch mindestens einen komfortablen Panoramawagen mitführt. Dazwischen werden inter-

Bild 3: Ein Pendelzug eilt am 7. Mai 1994 von Giswil nach Sachseln und erreicht den Sarnersee. Im Hintergrund grüsst der Giswilerstock – Blick Richtung Mörlialp. **Abb.: Th. Küstner**

national wenig bekannte benachbarte Schienenverbindungen behandelt, so die Kraftwerksbahn Meiringen – Innertkirchen oder die Güterbahn Kriens – Luzern.

Ausführlich präsentieren wir auch die moderne Luzern-Stans-Engelberg-Bahn, die 1964 beim Umbau der 1898 eröffneten Drehstromstrecke Stansstad – Engelberg entstanden ist. Diese meterspurige Privatbahngesellschaft ist technisch und betrieblich eng verwandt mit der SBB-Brünigbahn. Sie fährt zwischen Luzern und Hergiswil sogar auf deren Streckengleis und bedient sich beim Aufstieg zum Ferienort Engelberg (1002 m ü.d.M.) auf einem 246‰ steilen Abschnitt ebenfalls der Riggenbach-Zahnstange.

Das vorliegende Special ist die einzige momentan lieferbare Publikation über diese Bahnen. Sie ist in enger Zusammenarbeit mit den vorgestellten Bahngesellschaften entstanden. Eine informative Doppelseite gegen Ende der Ausgabe soll wertvolle Tips zur Planung einer Reise in die Ferienregion zwischen Brienzer- und Vierwaldstättersee vermitteln. **Beat Moser**

Baugeschichte der Brünigbahn

Erste Projekte

Die Alpenüberquerung galt schon Mitte des letzten Jahrhunderts als erstrebenswertes Ziel der Eisenbahningenieure. Auch in der Schweiz wurden in oft hitzigen Debatten unzählige Trassenführungen diskutiert, denn es sollten die unterschiedlichen Interessen der verschiedenen Kantone und Städte bestmöglich berücksichtigt werden. Zu den vielfältigen Ideen gehörte 1850 auch das Projekt einer Bahnstrecke von Luzern über den Brünigpass nach Meiringen mit Fortsetzung durch einen Grimseltunnel ins obere Rhonetal und durch einen weiteren Durchstich Richtung Bedretto/Leventina ins Tessin.

Aufgrund finanzieller Erwägungen stand schon früh fest, daß zunächst nur eine Transitstrecke durch die Schweizer Alpen realisiert werden konnte. Die Entscheidung fiel 1869/71 zugunsten des Gotthards. Mit der Eröffnung der Bahnstrecke von Lausanne durch das Rhonetal nach Brig 1878 war auch die Realisierung des Simplontunnels nach Italien beschlossene Sache. Die Projekte einer Grimselbahn waren damit zur Makulatur geworden. Eine reine Tourismusbahn über den Brünigpass spielte nur noch eine untergeordnete Rolle.

Während Luzern als touristisches Zentrum der Zentralschweiz seinen ersten Bahnanschluss bereits 1859 von Basel her erhielt, erreichten die ersten Schienen den Fremdenkurort Interlaken erst 1872. Diese gehörten der normalspurigen "Bödelibahn" Därligen – Bönigen. Sie verband aber lediglich die Schiffsanlegestellen am Thuner- und Brienzersee und blieb deshalb bis zur Eröffnungsfahrt der Thunerseebahn ab Thun-Scherzligen (1893) ein Inselbetrieb ohne Anschluss ans Schweizer Schienennetz. Dennoch galt die "Bödelibahn" (BB) damals als erste Etappe der Brünigbahn.

Interlaken zeigte grosses Interesse an einer baldigen Inbetriebnahme der Verbindung nach Luzern als Anbindung an die international erfolgreiche Gotthardbahn. Weniger euphorisch stand der Kanton Obwalden diesen Plänen gegenüber. Tourismuskreise befürchteten nämlich eine Abwanderung ihrer Feriengäste ins bekanntere Berner Oberland.

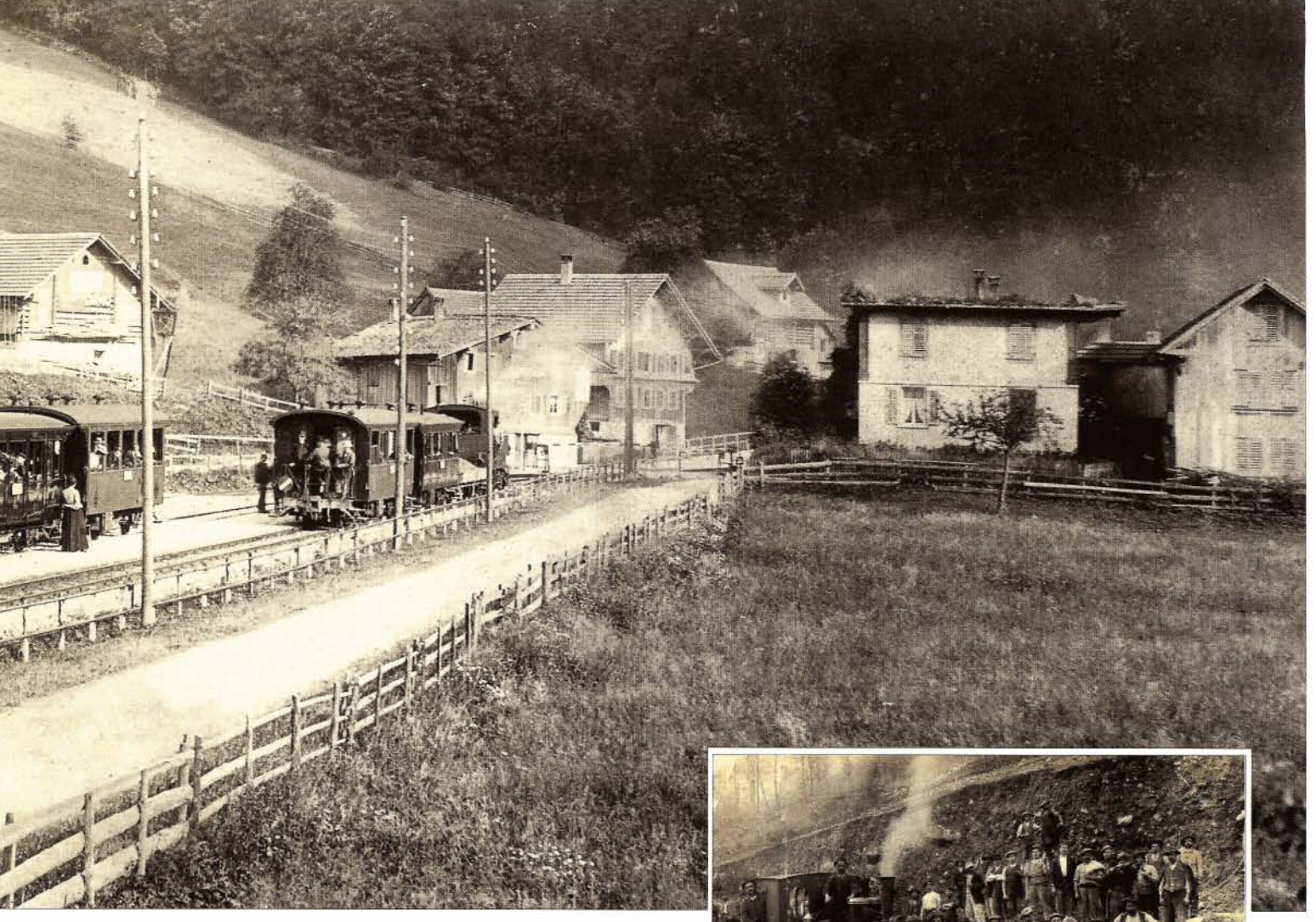
Bau in Etappen

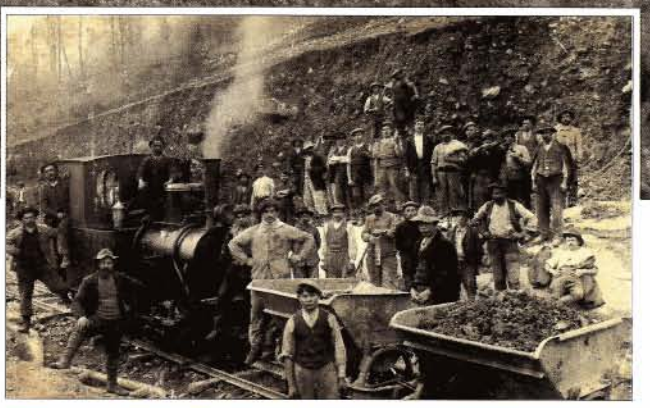
Der rasch fortschreitende Bau schmalspuriger Bergbahnen, die teilweise über Zahnstangenhilfe verfügten, ermöglichte den Durchbruch bei den Brünig-Projektierungsarbeiten. Ein 1880 gegründetes "Erweitertes Brünigbahn-Comitée" wollte die Bahn aus Kostengründen als dampflokbetriebene Schmalspurbahn realisieren. Nach der Prüfung verschiedener Trassierungsvarianten und der Anhörung der Anliegergemeinden wurde eine Konzession für eine gemischte Adhäsions- und Zahnradbahn von Alpnachstad am Vierwaldstättersee nach Brienz beantragt. Die Ingenieure erhielten die Genehmigung mit der Auflage, dass die vorgesehene Trasse auch im Winterhalbjahr durchgehend befahrbar sein müsse.

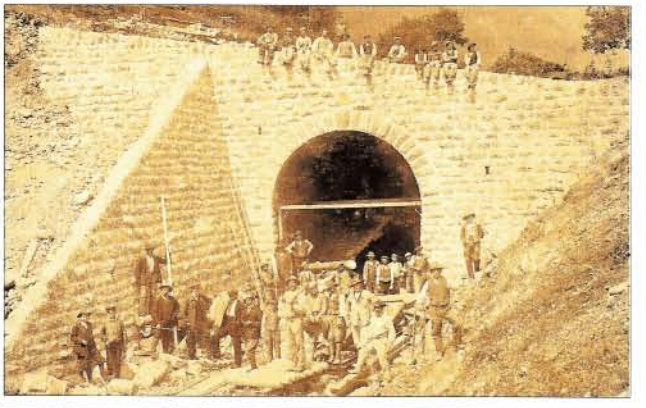
Nachdem eigene Bemühungen zur Kapitalbeschaffung gescheitert waren, fanden die Konzessionäre mit der Jura-Bern-Luzern-Bahn (JBL) eine geeignete Bau- und Betreibergesellschaft. Die JBL ging 1890 in die Jura-Simplon-Bahn (JS) über, welche dann ihrerseits 1903 von den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) übernommen wurde.

Ein Heer von Arbeitern nahm 1886 die Bauarbeiten auf. Im folgenden Jahr konnten die Talgleise Brienz – Meiringen und Alpnachstad – Giswil bereits weitgehend mit Probezügen befahren werden. Die Bergstrecke Meiringen – Brünig – Giswil erstellten die Arbeitskräfte nach dem Eintreffen der ersten Zahnradloks in Rekordzeit zwischen November 1887 und Mai 1888. So konnte der erste Fahrplanzug bereits am 14. Juni 1888 vom Brienzer- zum Alpnachersee verkehren.

Knapp ein Jahr später war die Weiterführung von Alpnachstad über Hergiswil nach Luzern realisiert, womit die Fahrgäste am Vierwaldstättersee nicht mehr auf das







Dampfschiff umsteigen mussten. Der verzögerte Baufortschritt ergab sich wegen des aufwendigen Tunnelbaus am Lopperberg.
Endlich war am 1. Juni 1889 – zeitgleich mit der Eröffnung der Pilatus-Zahnradbahn – das Ziel einer Anbindung an das Fernverkehrsnetz Richtung Basel, Zürich und zum Gotthard erreicht.

Bahn am Brienzersee

In Brienz endete die Strecke in unmittelbarer Nähe der Talstation der Rothorn-Bahn. Zum Drehen der Dampflokomotiven war ebenso wie in Alpnachstad, in Giswil, auf der Passhöhe und in Meiringen eine Drehscheibe vorhanden. Ein Kuriosum war in den ersten Betriebsjahren eine kurze 500-mm-Rollbahn für den Gepäcktransport vom Bahnhof zur nicht weit entfernten Schiffsanlegestelle.
Um die Jahrhundertwende verlangten das Haslital und die Brienzersee-Gemeinden eine Weiterführung der Trasse nach Interlaken sowie einen Anschluss nach Bern. Obwohl man ursprünglich einen Normalspurbetrieb bevorzugte, wurde der Streckenabschnitt Brienz – Interlaken Ost nach den Normalien der Brünigbahn und der Berner Oberland-Bahnen (BOB) ausgeführt und ab 23. August 1916 fahrplanmässig betrieben. Nun waren durchgehen-

Bild 5 (oben): Zugkreuzung in Kaiserstuhl nach 1905: Der vordere, talwärts fahrende Zug mit der Lok HG 3/3 1055 wartet noch die Ankunft eines zweiten Gegenzugs ab. Das schmucke Bahnhofsgebäude von damals ist bis heute mehrheitlich unverändert geblieben.
Abb.: Sammlung Abächerli

Bild 6 (rechts oben): Aus der Bauzeit der Brünigbahn existieren nur wenig Aufnahmen. Die drei hier veröffentlichten Abbildungen zeigen den Bau der Brienzerseestrecke 1914 bis 1916. Zwischen Niederried und Oberried waren für die Trasse mehrere tiefe Einschnitte auszuheben. Hier ein Bauzug mit Arbeitern und Lorenbahn.

Bild 7 (rechts Mitte): Beim Kehlengrabentunnel ist das Westportal Seite Niederried bereits fertig gemauert.
Abb. 6 und 7: Sammlung Bernhard

Bild 8 (rechts): Die 24 m lange Fachwerkbrücke über den Hirscherengraben zwischen Eblingen (Brienz) und Oberried wird bei der Belastungsprobe am 6. Juni 1916 mit einem schweren Dampfzug befahren.
Abb.: SBB-Archiv

Bild 9: Die HG 2/2 hat mit ihrem Zug die 120‰-Steigung vom Haslital zur Passhöhe erreicht. Felseinschnitt bei der Bahnhofseinfahr Brünig-Hasliberg (Aufnahme um 1890).

Bild 10: Die Brünig-Passhöhe vor 1905: Man beachte die nachträglich ins Gleis 3 eingebaute Drehscheibe. Noch fehlen die HG 3/3-Lokomotiven.
Abb. 9 und 10: Sammlung Hürlimann

de Wagenkurse Luzern – Grindelwald/Lauterbrunnen zumindest hinsichtlich der Spurweite möglich. Die beidseitige Anbindung an das Schweizer Eisenbahnnetz und die gleichzeitige Einführung des Rollschemelbetriebs Interlaken – Meiringen (1916) und Luzern – Giswil (1920) brachten eine beträchtliche Leistungssteigerung im Güterverkehr auf den Talstrecken.
Die Brünigstrecke misst heute 73,82 km Betriebslänge. Sie weist 198 Weichen und 29 Niveauübergänge auf. Ihre Zahnstangenabschnitte sind insgesamt 9,13 km lang. In 13 Tunnels liegen 3509 m Strecke unter Tage. Die Strecke zählt 122 Brückenübergänge, die aneinandergereiht 1508 m Länge ergeben.

Elektrifizierung

In Zusammenhang mit der Einrichtung des elektrischen Betriebs ergriffen die SBB bis 1942 teilweise aufwendige bauliche Massnahmen: Die Sohle des fast 1,2 km langen Loppertunnels liessen sie um 1,6 m absenken, die mehrheitlich eisernen Fachwerkbrücken mussten im Hinblick auf die schwereren Triebfahrzeuge und Züge verstärkt werden. Ausserdem erhielten einige Bahnhöfe längere Kreuzungsgleise. Mit der Elektrifizierung verringerte sich die Fahrzeit bei den Schnellzügen Interlaken – Luzern um 23 Minuten auf rund 2¼ Stunden.

Triebfahrzeuge der Brünigbahn (Dampftraktion) Stand 01.06.95

Typ	Betriebs-Nr.	Baujahr	Antriebssystem	Gewicht in t	Leistg. am Rad	Adhäsion V_{max}	Zahnrad V_{max}	Erbauer
G 3/3	101-110	1887-1901	Nassdampf-Zwilling	24,9	180 PS	45 km/h	–	SLM
G 3/4	201-208	1905-1913	Heissdampf-Zwilling	33,1	425 PS	45-60 km/h	–	SLM
G 3/4	215-218	1901/1908[1]	Heissdampf-Zwilling	34,2	250 PS	50 km/h	–	SLM
HG 2/2	1001-1008	1887-1889	Nassdampf-Zwilling	22,8	200 PS	20 km/h	13 km/h	SLM
HG 2/2	1009-1013	1894-1901	Nassdampf-Zwilling	23,6	200 PS	20 km/h	13 km/h	SLM
HG 3/3	1051-1067	1905-1910	Nassdampf/4-Zylinder	31,6	590 PS	50 km/h	16 km/h	SLM
HG 3/3	1068	1926[2]	Verbund	31,6	590 PS	50 km/h	16 km/h	SLM

[1] *Von der Rhätischen Bahn 1924/26 übernommen (RhB-Nr. 9 ,10 ,15 ,16)*
[2] *Erhalten geblieben: Loks G 3/4 208 und HG 3/3 1067 bei Ballenberg-Dampfbahn Brienz*
Lok HG 3/3 1068 heute Denkmallok in Meiringen
Angaben: SBB

Brünig-Dampfzeitalter

Bis zur Elektrifizierung der Brünigbahn 1940/42 versahen Dampfloks den Zugförderungsdienst. Die Zahnstangenrampen mit einer maximalen Steigung von 120‰ stellten hohe Anforderungen an die Triebfahrzeuge. Daher beschloß die Jura-Bern-Luzern-Bahn (JBL), an die jeweiligen Einsatzgebiete speziell angepaßte Tal- und Berglokomotiven zu beschaffen. Bereits 1887 waren für den Baudienst die beiden Adhäsionsloks G 3/3 301 und 302 sowie die Zahnradlok HG 2/2 351 verfügbar.
Zwischen der Betriebseröffnung 1888 und 1901 wurden bei der SLM Winterthur insgesamt zehn 45 km/h schnelle Talloks und 13 Bergloks mit Höchstgeschwindigkeiten von 20 km/h (Adhäsion) und 13 km/h (Zahnrad) beschafft. Die Jura-Simplon-Bahn (JS) führte sie unter den Betriebsnummern G 3/3 901 bis 910 bzw. HG 2/2 951 bis 963. Unter SBB-Regie erhielten sie die Betriebsnummern 101 bis 110 bzw. 1001 bis 1013. Mit Ausnahme der Lokomotive 107, die als Rangierlok in Luzern erst 1942 außer Dienst gestellt wurde, schieden bis 1924 alle Maschinen der Erstausstattung.
Mit steigenden Zuglasten mussten die Züge oft in Mehrfachtraktion und mit Schubloks gefahren werden, weshalb zwischen 1905 und 1914 die SLM weitere, leistungsstärkere Dampfloks ablieferte: Für den Einsatz am Berg waren die HG 3/3 1051 bis 1067 ($V_{max.}$ Adhäsion 50 km/h, Zahnstange 16 km/h) und für die Talstrecken die G 3/4 201 bis 208 mit $V_{max.}$ 45 bis 60 km/h bestimmt. Mit Ausnahme der letztbeschafften Maschine 208 waren alle SBB-Dampfloks in Naßdampftechnik ausgeführt. Im Vergleich zu den ähnlich gebauten RhB-Loks G 3/4 1 bis 16, die ab 1889 durch Graubünden dampften, erhielt die SBB-Version einen Innenrahmen und grössere Wasserkästen. 1924 bis 1926 übernahmen die SBB von den RhB deren G 3/4 9 und 10 sowie 15 und 16 (Baujahre 1901 bis 1908) und bezeichneten sie als G 3/4 215 bis 218. Wegen schlechterer Laufeigenschaften

wurde deren Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h reduziert. 1926 trat mit der Zahnradlok HG 3/3 1068 die letzte schmalspurige SBB-Dampflokomotive am Brünig ihren Dienst an.

Nach der Elektrifizierung stellten die SBB die meisten Dampfloks ab. Fünf Maschinen verkauften sie nach Griechenland. Die 206, 1053, 1058, 1064 und 1066 konnten sich bis zu ihrem Abbruch in den fünfziger Jahren im Betrieb behaupten. 1959 übergaben die SBB ausserdem die HG 3/3 1063 dem neueröffneten Verkehrshaus in Luzern, wo sie den Besuchern aus aller Welt – teilweise "aufgeschnitten" – bis heute die Technik einer Zahnrad-Dampflok demonstriert. Als letzte wurden schliesslich im Oktober 1964 die fünf Maschinen Nr. 207, 208, 1065, 1067, 1068 ausser Dienst gestellt.

Mehrere Brünigbahn-Dampfloks konnten bis in die heutige Zeit hinübergerettet werden: Die G 3/3 109 mit Baujahr 1901 ist auch noch im hohen Alter von 94 Jahren nach Einsätzen auf der Bière-Apples-Morges-Bahn (BAM) bei der Westschweizer Museumsbahn Blonay – Chamby (BC) betriebsfähig zu bewundern.

Von den Zahnradloks HG 3/3 blieben drei Stück der Nachwelt erhalten: Die Nr. 1063 steht, wie erwähnt, im Verkehrshaus Luzern und die Nr. 1068 als Denkmal in Meiringen. Zudem kümmern sich Fachleute der Ballenberg-Dampfbahn Brienz (BDB) um ihre beiden 1966 erworbenen Triebfahrzeuge HG 3/3 1067 und G 3/4 208. Das jeweils zahlreich anreisende Publikum kann sich bei fahrplanmässigen Einsätzen sowie bei mehreren Sonderfahrten an ausgewählten Sommer-Wochenenden von der Leistungsfähigkeit dieser über 80jährigen Maschinen hauptsächlich auf der Brünigstrekke überzeugen. Eine spezielle Seite in der vorliegenden Ausgabe berichtet ausführlich über diese Nostalgiefahrten.

Betrieb zur Dampfzeit

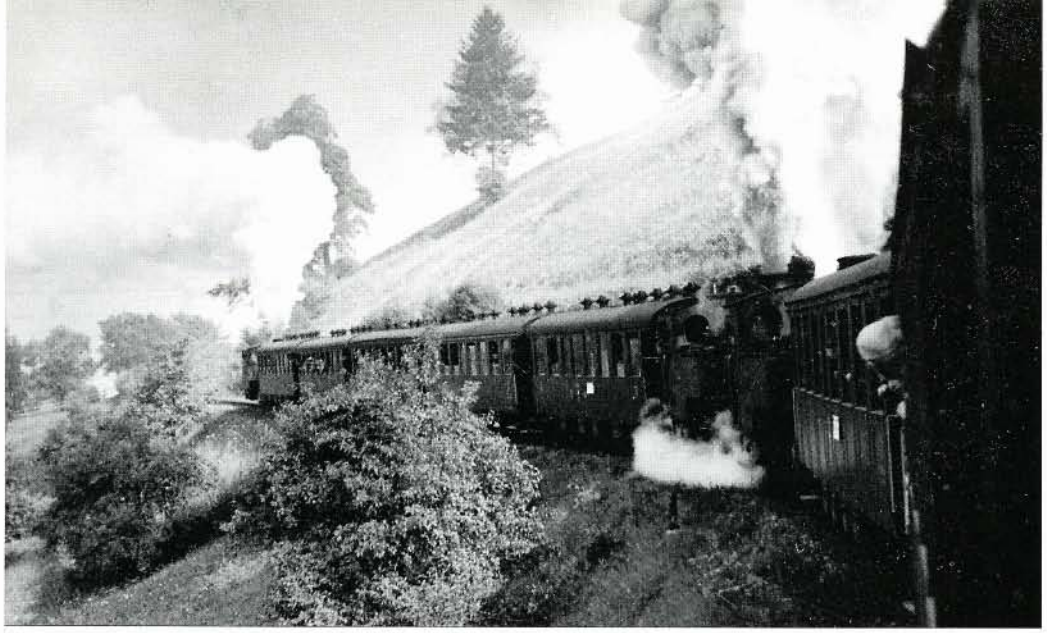
Während der Betrieb auf der Bergstrecke Meiringen – Giswil in der ersten Zeit im Winter ruhte, hielten die SBB nach der Übernahme den Brünigpass ganzjährig offen. Die touristische Ausrichtung der Bahn unterstreicht die Tatsache, dass zeitweise sogar Expresszüge 1. Klasse geführt wurden.

Der Ansturm der Fahrgäste war an einzelnen Tagen riesig: Als vor hundert Jahren die HG 2/2 mit höchstens drei kleinen Wagen (Anhängelast 38 t) fauchend bergwärts keuchten, mussten die langen Talzüge teilweise in drei Teilen über den Berg geführt werden. Im Laufe der Zeit brachten die stärkeren HG 3/3 und die verbesserte Laschenkupplung die Möglichkeit, in Mehrfachtraktion zu fahren.

Um 1938 beförderte eine HG 3/3 an der Zugspitze mit zwei Zwischenloks und mit zusätzlicher Schiebeunterstützung maximal 200 t Anhängelast über die Steigung von 121‰.

Ein besonderes Erlebnis war dieses Spektakel, wenn die vier Loks gemeinsam mit ihrem Elf-Wagen-Zug die Brünig-Passhöhe erklommen. Überlieferte Filmaufnahmen zeigen, dass diese Einsätze entschieden mehr durch Schall und Rauch als durch Tempo beeindruckten und von den Lokführern und Heizern viel Einvernehmen erforderten.

Die Sicherungsanlagen waren zur Dampfzeit bescheiden. Bei der Verstaatlichung 1903 besassen sieben Bahnhöfe Einfahrsignale. Die Brienzersee-Strecke erhielt beim Bau 1916 mechanische Stellwerke. Erst mit der Elektrifizierung und der Einrichtung des Gleichstrom-Streckenblocks bis 1953 konnten die SBB alle Bahnhöfe und Dienststationen mit Sicherungsanlagen und Ausfahrsignalen ausrüsten.



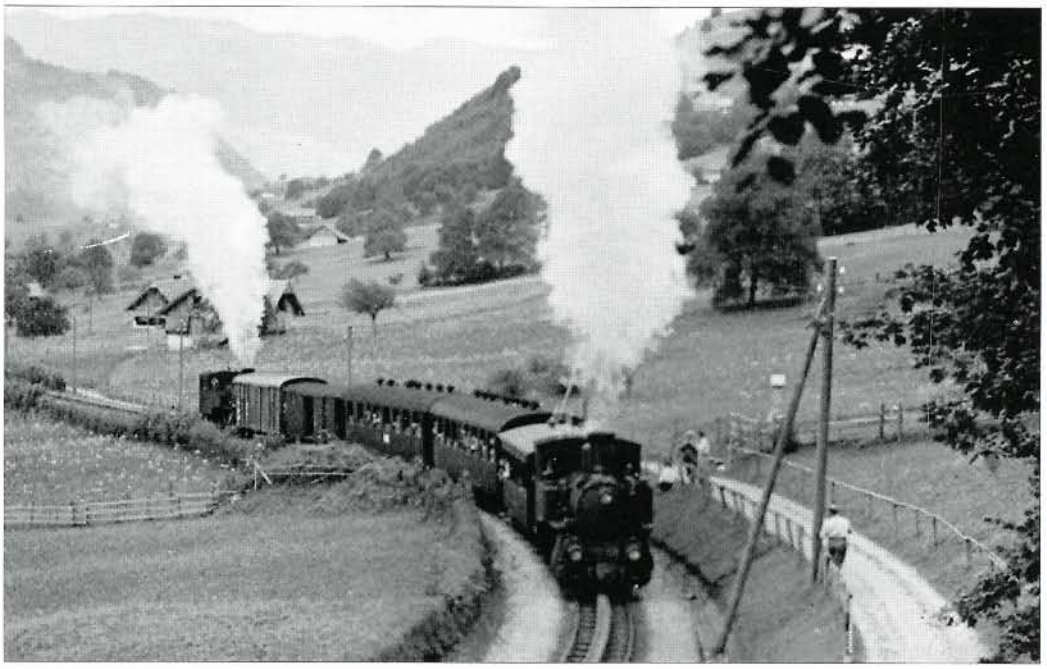


Bild 12: Eine Schiebelok HG 3/3 hilft einem nicht voll ausgelasteten Zug über die Steilstrecke Lungern – Käppeli – Brünig-Hasliberg.

Bild 11 (ganz oben): Der schwere Schnellzug Luzern – Interlaken Ost erfordert auf der Steigung oberhalb Giswil sowohl Zwischen- als auch Schiebedienst. So waren bis zu 200 t Anhängelast möglich.

Bild 13 (unten): Bahnhof Brienz um 1938: Am Schuppen steht der Benzintraktor Tm 493, rechts wartet der Dampfzug der Brienz Rothorn Bahn auf Anschlussreisende.

Bild 14 (rechts): Als Besonderheit galt auf der Bergstrecke Meiringen – Brünig der Felsvorsprung "Obere Galerie". Er musste am 13. März 1970 gesprengt werden.

Bild 15 (unten Mitte): Ein Zug nach Interlaken auf der Westseite des Brienztunnels (mit Dorfkirche, um 1938).

Abb. 11 bis 15: Sammlung Hürlimann

Bild 16 (rechts unten): Begegnung zwischen einem Brünigzug mit G 3/4 206 und dem Dampfschiff "Giessbach" bei der Aarebrücke in Interlaken (1947). **Abb.: H. Dellsperger**