

DIE ZAHNRADBAHN AUF DEN HOHENSTOLLEN



«Nach Erstellung eines Schienenweges dürfte dieser Berg in kurzer Zeit einen Weltruf erlangen.»

Am 27. April 1891 stellten die Herren Willi und Haag ein Gesuch um Erteilung der Konzession zum Bau und Betrieb einer schmalspurigen Zahnradbahn von Meiringen auf den Hohenstollen. Ende Dezember des gleichen Jahres stimmten der National- und Ständerat dem Gesuch zu und erteilten die Konzession.

Schon 20 Jahre früher hatte die Vitznau-Rigi-Bahn, die erste Zahnradbahn Europas, den Betrieb aufgenommen und ihren Aktionären bis zu 20 % Dividenden beschert. Dies animierte viele Investoren und der Bundesrat hatte sich mit einer Flut von Bahnprojekten zu beschäftigen. In seinem Buch «Visionäre Bahnprojekte» kommt Heinz Schild für die Zeit von 1870 bis 1914 auf mindestens 78 Konzessionsgesuche. Aber längst nicht alle Projekte wurden auch bewilligt.

Im selben Jahr, in dem die Hohenstollen-Bahn die Konzession erhalten hatte, wurde das Konzessionsgesuch für eine Zahnradbahn vom Briener Rothorn zum Brünigpass als Fortsetzung der Brienz-Rothorn-Bahn, verweigert, mit der Begründung, ein solches Unternehmen würde dem öffentlichen Interesse von Brienz, Meiringen und der Brünigbahn zuwiderlaufen. Und auch längst nicht alle Projekte, welche eine Konzession erhalten hatten, wurden realisiert. So zum Beispiel wurde die Konzession von 1912 für die Schmalspurbahn von Meiringen via Melchsee-Frutt nach Engelberg zwar mehrfach verlängert, aber nach den Wirren des 1. Weltkrieges aufgegeben.

Das Gesuch für den Bau und Betrieb einer Zahnradbahn auf den Hochstollen wurde vom Berner Regierungsrat Andreas Willi – er kam aus dem Haslital und war zuerst Lehrer, dann Gemeindeschreiber und Besitzer des Hotels Reichenbach – und Oberst August Haag, einem Architekten und Ingenieur aus Biel, eingereicht. Oberst Haag hatte schon eingehende Erfahrungen mit Bahnprojekten. Er war bereits am Bau der Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren, der Wengeneralpbahn und der Gornergrat-Bahn massgeblich beteiligt.

Die treibende Kraft war Andreas Willi. Er hatte zeitlebens mit grossem Einfluss und Beziehungen seinen Herkunftsort Oberhasli unterstützt und gefördert. Meiringen war zu dieser Zeit eine aufblühende Fremdenstation. Die 1888 in Betrieb genommene Brünigbahn und die im gleichen Jahr zugänglich gemachte Aareschlucht hatten dem Tourismus enormen Auftrieb gegeben. Ein neuer Impuls, ein mit einer

Bahn erschlossener Berggipfel mit grandioser Aussicht, würde «den Fremdenbesuch in Meiringen und Umgebung mächtig heben und der Gegend neuen Erwerb und neue Hilfsquellen eröffnen». Andreas Willi war überzeugt, dass der Hohenstollen in zentraler Lage mit seiner grossartigen Fernsicht über die schweizerische Hochebene, über das Hügelland und das Hochgebirge und vor allem wegen seiner Höhe von 2484 m ü. M. die anderen berühmten Aussichtspunkte wie Rigi, Pilatus, Niesen usw. übertreffen und ihnen ihren Rang streitig machen würde. «Nach Erstellung eines Schienenweges dürfte dieser Berg in kurzer Zeit einen Weltruf erlangen», schrieb Willi im Konzessionsgesuch in Handschrift. Auch hatte er das Eisenbahndepartement darauf hingewiesen, dass die Einzigartigkeit des Hohenstollens namentlich in den Kreisen des Schweizerischen Alpenclubs schon längst gewürdigt worden sei. Im Jahrbuch des SAC von 1876 hatte der allseits bekannte und geachtete Basler Dr. Hermann Christ geschrieben: «Von den Melchseealpen ist nur der Hohenstollen zu ersteigen mit einer unvergleichlichen Aussicht, welche durch die Nähe des Hochgebirges und tiefe Einblicke in dessen Gletscher die ähnlichen übertrifft.» Das Eisenbahndepartement hatte diesen Hinweis wohlwollend aufgenommen und an den Bundesrat weitergegeben.

Es gab noch weitere gute Argumente, die ein erfolgreiches Projekt versprachen. Ein Alleinstellungsmerkmal gegenüber den anderen Bergbahnen war, dass diese Bahn nicht nur direkt zum Aussichtspunkt führt, sondern auch einen bekannten Kurort, den Hasliberg, bedient und zusätzlich noch vier weitere Haltestellen aufweist. «Es liege auf der Hand, dass eine solche Zwischenstation auf die Frequenz einer Bahn von wesentlichem Einfluss sein müsste. ... Das Tracé der projektierten Bahn beginnt östlich der Landstrasse bei Stein, von wo es sich in stetiger Steigung in einer großen Kurve um den Schlosswald über Buchhölzli nach dem Brünigstein zieht. Von da führt die Linie über Goldern, Wasserwendi, Käserstatt bis zur Endstation auf dem Hohenstollen, direkt unterhalb der Bergspitze. Als Zwischenstationen (Haltestellen) sind 4 vorgesehen: Brünigstein, Goldern, Wasserwendi und Käserstatt. Die Bahn würde mit Zahnradlokomotiven betrieben und auf der ganzen Länge mit einer Zahnstange versehen.»

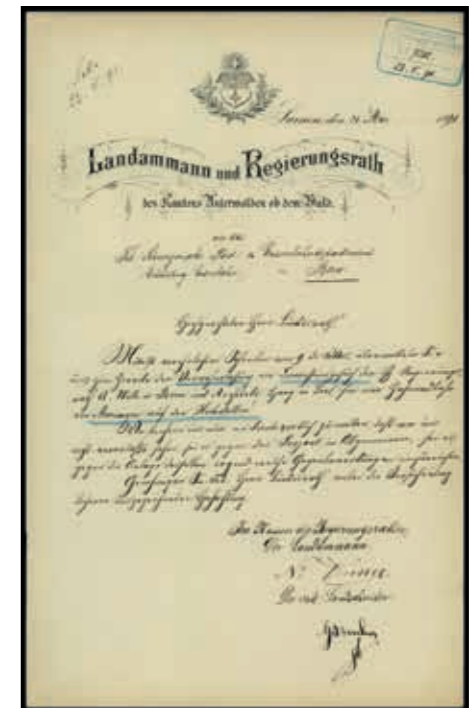
Vom Hohenstollen zum Hochstollen

Mit dem Sprachwandel ändern auch Flurnamen oder Lokalnamen. Der Name «Hohenstollen» war noch bis zur Siegfriedkarte mit Datenstand von 1932 gebräuchlich. «Hochstollen» wurde erstmals bei der neuen Landeskarte von 1948 verwendet. Auch die Höhenangabe von 2484.1 m ü. M. wurde auf 2480.7 m ü. M. korrigiert. Seit 2008 ist in der Schweiz die Namensgebung mit der «Verordnung über die geografischen Namen» (GeoNV, 510.625) reguliert. Sie soll dafür sorgen, dass geografische Namen im amtlichen Verkehr sowie in allen amtlichen Informationsträgern einheitlich verwendet werden und die Schreibweise von Lokalnamen in Zukunft nur noch aus öffentlichem Interesse geändert wird.

Im Gegensatz zu etlichen anderen Bahnprojekten gab es bei der Hochstollen-Bahn keinen Widerstand. Die beiden betroffenen Kantone, Bern und Obwalden, hatten dem Projekt ohne weiteren Kommentar ihren Segen erteilt. Den Text für die Konzession übernahm man von der Berner-Oberland-Bahn und passte ihn an die Gegebenheiten vom Hohenstollen an. Zwei Bestimmungen in der Konzession gaben noch Anlass zu Diskussionen. Die Initianten der Bahn wehrten sich erfolglos gegen den Vorbehalt, dass sie auf Verlangen des Bundesrates die Bahn auch im Winter betreiben müssten und dann war da noch die ungeliebte Pflicht, auf Verlangen der Polizei auch Arrestanten befördern zu müssen. Wohl oder übel einigte man sich auf die Vorgaben des Eisenbahndepartements und die Konzession wurde erteilt.

Kurz vor der Konzessionserteilung ist Meiringen einem verheerenden Dorfbrand zum Opfer gefallen. 854 Personen wurden obdachlos und 164 Kinder mussten auswärts in Pflege gegeben werden. Und wenige Monate später ist Albert Willi, der Initiant und Vater des Projektes, verstorben. Dies dürften die Gründe sein, warum diese Zahnradbahn nie realisiert wurde und somit auch der Hohenstollen nicht zu einem Aussichtsbirg mit Weltruf geworden ist.

Kurt Zumbrunn



Die Stellungnahme von Obwalden zum Konzessionsgesuch: «Hochgeachteter Herr Bundesrath! Wir beehren uns nun, rückantwortlich zu melden, dass wir uns nicht veranlasst sehen, sei es gegen das Projekt im Allgemeinen, sei es gegen die Anlage desselben irgendwelche Gegenbemerkungen einzureichen.»

TECHNISCHE DATEN	
Länge der Bahn	9400 m
Spurweite	80 cm
Maximale Steigung	250 ‰
Minimal-Radius	60 m
Höhendifferenz	1700 m
Erstellungskosten	2 850 000 Fr.
Erwartete Passagiere	25 000 / Jahr