

Strecke BE 161
Landeskarte

Brienz - Briener Rothorn
1209

GESCHICHTE

Stand Dezember 1991 / HvR, RF

Der Weg von Brienz auf das Rothorn gehört zweifellos in die Kategorie der Tourismuswege. Der Aufstieg diente aber, bereits lange bevor die ersten Touristen den Aussichtsgipfel entdeckt hatten, als Verbindung vom Siedlungsraum am See zu den Alpweiden der Planalp.

Das Gebiet im Kessel der Planalp war im Mittelalter sogar Dauersiedlungsgebiet, indem dort die sogenannten Lötscher niedergelassen waren, eine Gruppe von Leuten, die in der späten Phase der Walslerwanderungen aus dem Wallis unter anderem ins Berner Oberland gekommen waren und während einigen Generationen eine besondere Rechtsstellung genossen (vgl. KREIS 1954; RENNEFAHRT 1939: 49). Die Leute von der Planalp, 1306 werden neun Männer genannt, erwarben damals im Dorf Brienz eine Hofstatt (SSR INTERLAKEN 1957: 24f, Nr. 19), was bereits darauf deuten könnte, dass die Lötscher ihren Wohnsitz an den See hinunter zu verlegen beabsichtigten. Vierzig Jahre später verkaufte Peter zern Turne von (Nieder-) Gestelen im Wallis seine Leute im Gebiet der Pfarrei Gsteig und «ouch die Loetscher, die uffen Blanalp gesessen sint in der parrochia von Brienss», mit allen andern Rechten dem Kloster Interlaken (SSR INTERAKEN 1957: 54f, Nr. 50). Ein letzter Hinweis auf die Existenz einer Dauersiedlung kann dem Konflikt im Jahre 1551 zwischen den Alpgenossen auf Planalp und den Inhabern zinsfreier «buwguetteren» entnommen werden. Die an der möglichst unbeschränkten Weidenutzung interessierten Alpgenossen wollten die graswirtschaftlich genutzten «buwguetteren» auf den untersten Teil der Planalp, nämlich «fur die undren Meynenwangs-Brauw ab und fur den Fluomatz-Graben in», das heisst auf das Gebiet zwischen Einenwang und Flue, beschränkt sehen (SSR INTERLAKEN 1957: 440f, Nr. 218). Die Einschlüge könnten letzte Relikte der Wohnsiedlungen sein, während die Lötscher zu dieser Zeit vermutlich bereits unten im Dorf Brienz wohnten.

Im 18. Jahrhundert gab es jeweils auf der Planalp beziehungsweise auf dem Rothorn ein Schwingertreffen der Briener und der Entlebucher, wie das vom Entlebucher Topograph F.J. Stalder 1796 beschrieben worden ist (VOLMAR 1965: 4).

Mittlerweile hatte es bereits einige Besteigungen des Rothorns gegeben, so zum Beispiel durch Albrecht von Haller 1732. Der Berg wird in den frühen Schweizer Reiseführern aus der Wende zum 18. Jahrhundert erwähnt und als aussichtsreich empfohlen (Belege bei VOLMAR 1965).

1838 sollen die Gebrüder Flück aus Brienz 10 Minuten unterhalb des Gipfels auf der östlichen Seite ein Wirtshaus und auf dem Gipfel selbst einen Pavillon errichtet haben. Dazu wurde der Alpweg von Schwanden über Irtschelen auf die Giebeleggal ausgebessert, damit er als «Reitweg» dienen konnte. Das um 1840 als komfortabel (MURRAY 1842: 87) gerühmte Gasthaus litt aber unter der Konkurrenz des Faulhorns. 1846 brannte es nieder, ohne

dass es sofort wiederaufgebaut werden konnte. 1858 konnte Peter Ober melden, es sei beabsichtigt, einen neuen Weg hinaufzuführen, der die Besucher in vier Stunden

auf den Gipfel bringen würde, wo das frühere Gasthaus wiederhergestellt werden soll (OBER 1858: 150). Aber erst 1866-1867 eröffnete eine Hotelgesellschaft mit Unterstützung der Vereinigten Dampfschiffahrtsgesellschaft ein neues, geräumiges Haus mit 33 Zimmern einige Meter oberhalb des heutigen Kulmhotels. Zugleich wurde der Saumweg angelegt, ausgehend vom Bären in Brienz-Tracht über die Planalp, wo ein Restaurant Flück betrieben wurde. Das Unternehmen fiel aber 1873 in Konkurs, der Nachfolger konnte sich auch nicht halten, so dass das Gasthaus weitgehend unbenutzbar blieb, bis es 1885 einem neuerlichen Brand zum Opfer fiel (nach VOLMAR 1965).

1889 legte Ingenieur Lindner, der auch an der Vitznau-Rigi-Bahn beteiligt war, das Projekt einer Rothornbahn vor, dessen Trasse über weite Strecke dem Reitweg folgte. 1892 nahm die Bahn ihren Betrieb auf. Die Frequenzen blieben angesichts der harten Konkurrenz der Wengernalp, der Schynige-Platte und anderer gleichzeitig eröffneten, rein touristischen Bergbahnen eher mässig. Bis 1914 fielen ausschliesslich Defizite an (HÄSLER 1986: 85f, HARTMANN 1913: 840).

1914 musste der Betrieb eingestellt werden. Die Wiedereröffnung liess bis 1931 auf sich warten. Fortan erreichte man aber gute bis sehr gute Frequenzen. Mittlerweile hatte sich nämlich der Tourismus verändert. Es waren nicht mehr die Gäste der "Belle Epoque", die das Rothorn besuchten, sondern vornehmlich Schweizer Touristen der modernen Wandertourismusbewegung, für welche unter anderem bereits 1936 die Wanderweganlage vom Rothorngipfel zum Brünigpass angelegt wurde.

Die nationale Einstufung ergibt sich aus dem Zusammenhang mit dem frühen schweizerischen Bergtourismus der 1830er Jahre, für den es im Berner Oberland nur noch das Beispiel Grindelwald – Faulhorn gibt.

GELÄNDE *Aufnahme 19. Oktober 1991 / HvR, RF*

Die ältesten heute noch sichtbaren Wegspuren und -anlagen zwischen Brienz und dem Brienzer Rothorn sind traditionelle Alpwege, die auf direktem Weg vom Dorf zu den Maiensässen und Alpsiedlungen führen. Auf der Strecke Brienz - Brienzer Rothorn sind diese traditionellen Alpwege noch in zwei grösseren Bereichen erhalten oder zumindest im Gelände sichtbar (BE 16.1).

In der Zeit der Hochblüte des Tourismus im 19. Jahrhundert, der "Belle Epoque", wurde zwischen dem Dorf am See und dem mehr als 1700 Meter höher gelegenen einzigartigen Aussichtsgipfel eine zum grössten Teil neue Weganlage errichtet (BE 161.2), die auf der Erstausgabe des TA 392 Brienz 1870 dargestellt ist. Bau des Touristenweges 1866/67 (VOLMAR 1965:30). Dieser Weg zeichnet sich durch ein gegenüber dem Alpweg erheblich verlängertes Längsprofil aus, was den gipfelstürmenden Touristen einen angenehmeren Aufstieg ermöglichte. Deutlicher Beweis für die ideale Linienführung des Tourismusweges aufs Brienzer Rothorn ist die Tatsache, dass die Erbauer der Zahnradbahn in den Jahren

1891/92 (Eröffnung am 16. Juni 1892) den gleichen Aufstieg vom Dorf auf den Gipfel wählten. Abweichungen mussten sie nur im Bereich der Steilstufen (Gäldried und Chiemad - Obriste Stafel) suchen. Die direkte Durchquerung des letzten Hanges und die Einfahrt in die Gipfelstation vom Westen erfolgte einerseits aus geomorphologischen Gründen (unterhalb des Rutschhanges), andererseits konnte damit den Bahnpassagieren eine attraktive Aussicht auf beide Seiten des Grates angeboten werden.

In der Mitte des 20. Jahrhunderts wurde in mehreren Etappen eine Meliorationsstrasse über Gäldried - Husstatt nach Greesgi gebaut, die an einigen Stellen das Trassee des Touristenweges benützt.

— Ende des Beschriebs —