Die Lauenen am Brienzersee

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **- (1946)**

Heft 2

PDF erstellt am: **30.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-775491

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

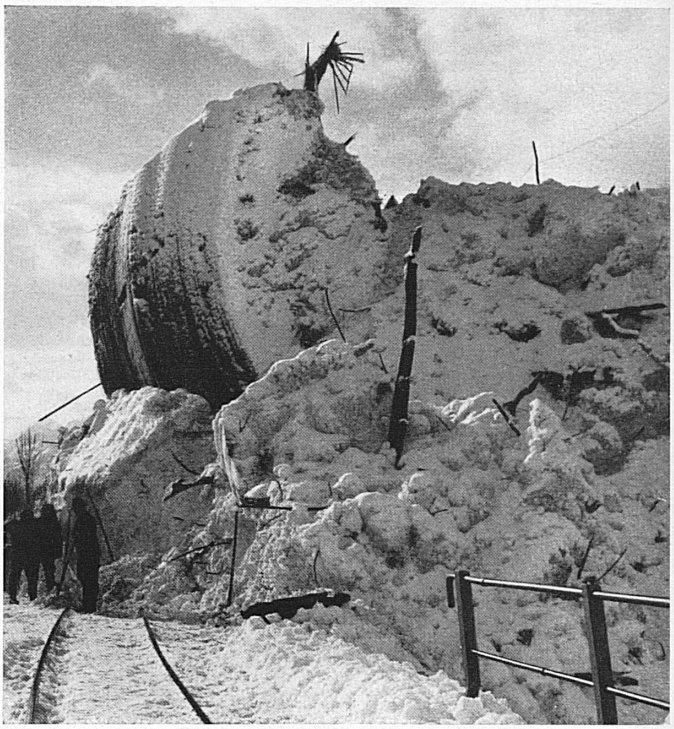
Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

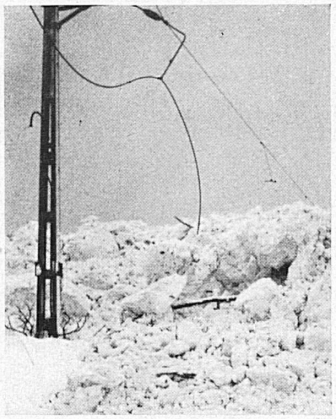
Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Die Lauenen am Brienzersee



Fast Winter für Winter geht die Meldung durch die Presse, infolge Lawinen-Niedergangs seien Brüniglinie und Staatsstraße am Brienzersee unterbrochen worden. Es berührt jeweils um so eigentümlicher, daß gerade an dieser noch in den Voralpen gelegenen Stelle derartige Unterbrüche passieren, als die großen Alpenbahnen, Gotthard, Lötschberg oder Albula, verhältnismäßig weniger häufig davon betroffen werden. Allerdings wurden die wichtigen, das Gebirge querenden Linien schon bei oder kurz nach ihrer Anlage durch kostspielige Bauten und Einrichtungen aller Art — Galerien, Tunnels, Verbauungen usw. — gegen die Lawinen gesichert; die Schneemassen gleiten an zahlreichen Orten, vom Menschen gewissermaßen gebändigt, über das Bahntracé hinweg, ohne es im geringsten zu beschädigen, und wenn sie sich gelegentlich doch auf die Geleise ergießen und sie vorübergehend sperren, so handelt es sich um Ausnahmefälle, welche sich nicht so bald wieder ereignen. — Die Brienzerseebahn ist demgegenüber, in Anbetracht ihrer viel geringeren Bedeutung, benachteiligt geblieben. Auch bei ihr bestehen zwar Tunnels, über die zuweilen Lauenen hinwegstürzen; aber die Anlage größerer Verbauungen war nicht gerechtfertigt. Im Gegensatz zur bereits seit 1888/89 betriebenen eigentlichen Brünigbahn Luzern—Brienz wurde die Fortsetzung bis Interlaken übrigens erst 1916 eröffnet; die Brienzerseeschiffe, die heute hauptsächlich das südliche Ufer bedienen, besorgten bis dahin allen Verkehr, und sie springen natürlich auch jetzt in die Lücke, wenn's nicht anders geht.

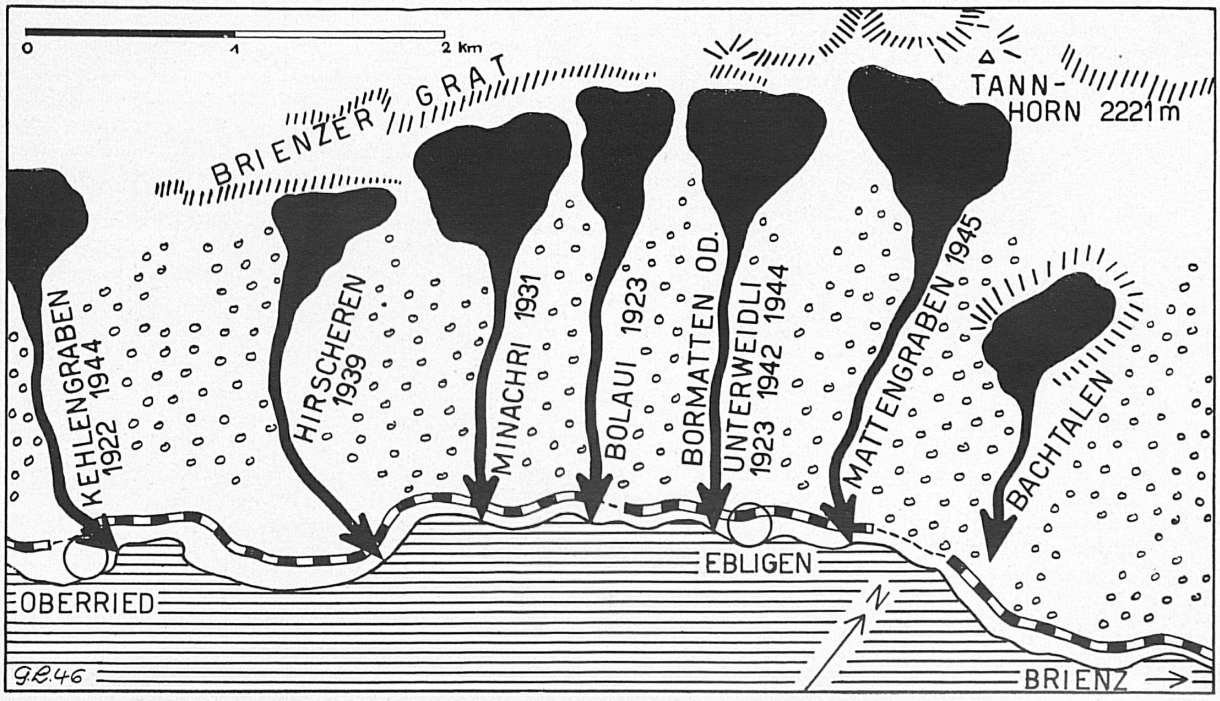


Über Brienz, Ebligen, Ober- und Niederried richtet sich nordwärts schroff und unvermittelt der Brienzergrat auf, mit einer mittleren Kammlinie von zirka 2100 m und Kulminationspunkten im Brienzer Rothorn (2349 m), Tannhorn (2221 m) und Augstmatthorn (2137 m). Der Steilhang wird durch verschiedene Runsen zergliedert, die sich auf direktestem Wege zum See hinabziehen, nach oben sich trichterförmig gegen die Firsthöhe erweitern und vorzügliche Rutschbahnen für die Schneemassen darstellen, die sich dort oben angesammelt haben und aus irgendeinem Grunde ins Gleiten kommen. Dabei spielt oft der Zufall eine Rolle; bald ist die Schneehäufung in diesem, bald in jenem Trichter größer; vom Kamm stürzen Gwächten bald in das eine, bald in das andere Einzugsgebiet; mit einer je nach der Schneebeschaffenheit variierenden Wucht sausen die Lauenen durch die Tobel und zeitigen am Ufer unten entsprechend unterschiedliche Auswirkungen. Es ist jedenfalls eine Tatsache, daß etwaige Bahn- und Straßenunterbrüche immer wieder durch andere Lawinen verursacht werden; so verschob, um nur die Vorfälle aus den letzten Jahren zu erwähnen, 1939 die Hirscherenlaui bei Oberried die dortige Bahnbrücke um einen Meter; 1942 und wieder 1944 kam die Bormattenlaui bei Ebligen, wobei sie im Februar 1942 dem Stationsgebäude übel mitspielte und beinahe den Sohn des dort die Strecke betreuenden Gruppenführers Michel erschlug; ebenfalls 1944 schlug die Kehlengrabenlaui bei Oberried einen ungewöhnlichen Weg, seitlich des dortigen Tunnels, ein, und im März 1945 überschüttete die Mattengrabenlawine zwischen Ebligen und Brienz 5 m hoch das Geleise. Unser Kärtchen veranschaulicht deutlich die einzelnen Lawinenzüge und nennt auch die Jahre, in denen Schaden angerichtet wurde.

Unter der Ägide von Bahnmeister F. Im Holz in Meiringen — zu dessen Aufgabenbereich auch die Betreuung der eigentlichen Paßstrecke mit den beiden Lawinenzügen zwischen Lungern und Giswil gehört — widmet sich ein geschultes Personal mit Hingabe dem Unterhalt der Linie und dem Schutz der Züge vor Lawinen — bei Gefahr amten beispielsweise besondere Lawinenwächter. Der Verkehr am Brienzersee erleidet manchmal für kurze Zeit Unterbrechungen, gewiß; aber ebensosehr verdienen auch diese Vorkehrungen Erwähnung, welche die SBB zur Sicherung gegen Unfälle von Anfang an mit Erfolg getroffen haben. Sch.

Unten: Kartenskizze des Nordufers des Brienzersees mit den verschiedenen Lawinenzügen, die sich vom Brienzergrat herunter in die Gegend von Oberried und Ebligen ziehen. — En bas: Croquis de la rive nord du lac de Brienz. On y distingue les coulées des différentes avalanches descendues du Brienzergrat jusque dans la région d'Oberried et d'Ebligen.

Zeichnung: G. Leuzinger.



Oben Seite links: Meterhohe Schneemassen verschütteten im Winter 1942 mehrmals das Geleise der Brünigbahn, und es bedurfte großer Anstrengungen, um es wieder freizulegen. — Oben: Die Bormatten-Laui richtete sich im Februar 1942 direkt auf das Stationsgebäude von Ebligen und beschädigte es empfindlich. — En haut, page à gauche: D'énormes masses de neige ont recouvert, plusieurs fois au cours de l'hiver 1942, la voie de la ligne du Brünig. On réussit à la déblayer au prix de gros efforts. — En haut: L'avalanche de Bormatten descendit en février 1942 sur la station d'Ebligen et causa d'importants dégâts.

Phot.: Maeder, Brienz; P. Michel; Dr. Schenker.

Der Zug der Bormatten-Laui bei Ebligen (Februar 1942). — La coulée de la Bormatten-Laui près d'Ebligen (février 1942).

Phot.: Dr. Schenker, SBB.

Dans le train léger...

VERS LE SEUIL DU PAYS ROMAND

Pour qui, pour quoi est-ce que j'écris, ce matin ? Est-ce pour le développement du tourisme ? est-ce à des compatriotes sédentaires que je m'adresse ? ou à des étrangers qui n'attendent qu'un dernier visa pour accourir chez nous ? ou à d'autres encore, qui ont pris en grippe la Suisse, du fait que, neutre, elle n'a pas subi « le temps du malheur », et qu'elle paraît satisfaite d'elle-même ?... C'est pour mon plaisir, avant tout, que je rédige ces lignes. Simplement comme l'un de ceux, innombrables et de toute profession, qui prennent souvent à Zurich l'extra-léger de 7 h. 05; à moins que, trop tôt levés, ils ne se soient jetés dans le rapide de 6 h. 17. Je vais dire notre agrément lorsque l'approche du s e u i l se fait sentir.

Mais auparavant, c'est avec la plus grande partie du pays qu'il faut renouer connaissance. Il faut revivre ce miracle, que nos fils perçoivent moins que nous, celui d'éviter l'arrêt d'Olten; celui, plus tard, de ne rester en gare de Berne que le temps d'acheter un journal. Mais nous ne sommes pas encore dans la Ville fédérale, ni même à Olten. Nous en sommes seulement à contempler, alors que le jour se lève à peine, et que la brume rend indistincte la région de la Limmat et de l'Aar, ce long paysage où l'industrie se marie tant bien que mal avec la nature; où de temps à autre un donjon qui émerge de la forêt dépouillée rend plus étrange la présence de hautes cheminées, de lourds tuyaux de ciment assemblés en pyramides, d'une fabrique de chaussures peinte en vert tendre, de villas mauves... On se dit qu'un pays vivant et productif ne saurait demeurer à toujours pittoresque. On se souvient de Rousseau herborisant quelque part en Suisse: il se croyait seul « comme un autre Colomb »; mais il entend du bruit, perce à travers un fourré de broussailles et, « dans une combe, dit-il, à vingt mètres du lieu où je croyais être parvenu

Le changement des compagnons de voyage dans un train léger en direction de la Suisse romande offre un joyeux divertissement. De Zurich à Berne, les Suisses allemands dominent, à partir de la Ville fédérale des Suisses romands, élément plus léger, se mêlent à eux, et, à partir de Lausanne, ce sont les Genevois qui donnent le ton au compartiment. — Eine Fahrt im Leichtschnellzug nach der Westschweiz bringt jeweils auch fröhliche Abwechslung hinsichtlich der Mitreisenden. Überwiegen von Zürich bis Bern die Deutschschweizer, so mischt sich von der Bundesstadt an das leichtere welsche Element ein, und von Lausanne weg sind es die Genfer, die im Wagenabteil den Ausschlag geben.

Zeichnung: H. Wetli.