

Zeitschrift: Karton : Architektur im Alltag der Zentralschweiz
Band: - (2018)
Heft: 41

Artikel: Historische Bahnbauten unter Druck : Bahnhöfe und Bahnanlagen an der Brüniglinie
Autor: Omachen, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-816475>

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: 13.10.2024

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

Historische Bahnbauten unter Druck – Bahnhöfe und Bahnanlagen an der Brüniglinie

von Peter Omachen, Denkmalpfleger OW

Auch kleine Bahnhöfe stehen zunehmend unter Druck. In der Regel lassen sich an den zentralen Lagen grössere und profitablere Neubauten realisieren. Manchmal gelingt der Erhalt der historischen Aufnahmegebäude und Bahnbauten, manchmal müssen diese jedoch neuen Planungen weichen. Drei Beispiele aus dem Kanton Obwalden.

Die Reiseroute von Luzern nach Alpnachstad musste vor 1889 entweder zu Fuss über die Rengg oder mit dem Schiff über den Vierwaldstättersee bewältigt werden. Unter Georges Thomas Lommel, Ingenieur und Verfasser zahlreicher Schriften zum Eisenbahnwesen, damals Direktor der Jura-Bern-Luzern-Bahn (JBL), realisierte die Bahngesellschaft ab August 1886 den 44 Kilometer langen Abschnitt von Alpnachstad nach Brienz im Berner Oberland. Seit dem 14. Juni 1888 ist diese vor allem touristischen Zwecken dienende Strecke über den Brünigpass in Betrieb. Die Schmalspurbahn war anfänglich noch nicht an das übrige Eisenbahnnetz der Schweiz angeschlossen. Erst am 1. Juni 1889 wurde der Streckenabschnitt von Alpnachstad durch den Loppertunnel nach Luzern eröffnet. Seit dem 4. Juni

desselben Jahres fährt die Zahnradbahn der Pilatusbahn-Gesellschaft regelmässig auf den Pilatus. Alpnachstad ist damit bis heute ein wichtiger Haltepunkt an der Brünig-Bahnstrecke geblieben.

Bahnhof Alpnachstad

Das Aufnahmegebäude von Alpnachstad wurde 1888 durch das renommierte Obwaldner Holzbauunternehmen Bucher & Durrer aus Kägiswil erbaut. Der ursprüngliche langgestreckte Bau umfasste ein Erdgeschoss mit einem gemeinsamen Wartesaal für die 1. und 2. Klasse, einem Wartesaal 3. Klasse, einem Bahnbüro, einem Postbüro sowie einem seitlich angefügten Gepäckraum. Im darüberliegenden Dachgeschoss befand sich die Dienstwohnung des Bahnhofvorstands. 1918 wurde der Mittelteil des Aufnahmegebäudes um ein halbes Geschoss erhöht, wodurch der Wohnbereich und der Komfort der Dienstwohnung vergrössert wurden.

Im Verlauf der folgenden 100 Jahre fanden immer wieder Renovationen und Umbauarbeiten statt, die das Gebäude in seiner äusseren Erscheinung aber kaum mehr veränderten. Nach der Übergabe der Brüniglinie durch die



SBB an die neu gegründete Zentralbahn wurden 2005 die kleineren Bahnhöfe an der Strecke automatisiert. Dabei wurde die Bahnnutzung aus den Aufnahmegebäuden herausgenommen und in Form überdachter Wartebereiche mit Billet- und Verpflegungsautomaten daneben platziert. Nachdem die Postfiliale im Bahnhof Alpachstad bereits 2001 geschlossen worden war, stand dem Verkauf des Gebäudes nichts mehr im Wege.

Der neue Eigentümer, ein lokaler Handwerksunternehmer, kaufte das Aufnahmegebäude aus Liebhaberei, ohne eine konkrete Nutzung dafür zu haben. Obschon der Bahnhof noch nicht unter Denkmalschutz stand, nahm der Eigentümer mit der kantonalen Denkmalpflege Kontakt auf. Gemeinsam wurde die Strategie entwickelt, zunächst das Äussere zu restaurieren, um danach geeignete Mieter zu

finden und nach deren Bedürfnissen die Innenrenovation vorzunehmen. Die Rechnung ist aufgegangen: Nach der Unterschutzstellung 2014 erfolgte die Aussenrestaurierung mit Beiträgen von Bund und Kanton. Aufgrund von Bauuntersuchungen und Bemusterungen entschied man sich für die Wiederherstellung der stimmigen Farbigkeit von 1918. Bald darauf waren auch die Mieter gefunden: Im Erdgeschoss zog ein Bistro ein, im Obergeschoss befindet sich nun das Büro des Architekten, der die Restaurierung geleitet hat.

Bahnhof Giswil

Das Aufnahmegebäude von Giswil, auf halber Strecke zwischen dem Vierwaldstättersee und dem Brünigpass, wurde ebenfalls 1888 erbaut. Es ist kleiner als jenes von Alpachstad und war baugleich mit den Bahnhöfen von Alpach

Denkmalpflege in der Zentralschweiz



Dorf, Kerns-Kägiswil (abgebrochen 1984), Sachseln und Lungern. Zeitgleich mit dem Bau der Strecke und des Aufnahmegebäudes von Giswil entstand auch das Hotel Bahnhof genau gegenüber. Zusammen bilden sie ein torartiges Ensemble am Eingang zum historischen Ortskern von Giswil-Rudenz. Da die bautechnischen Anlagen für die Obwaldner Seite der Brünig-Bergstrecke im Bahnhof Giswil untergebracht sind, wurde das Gebäude nach der Übergabe durch die SBB nicht privatisiert. Um das Areal profitabler zu gestalten, plant die Zentralbahn den historischen Bahnhof abzubauen und durch ein viergeschossiges Wohn- und Geschäftshaus zu ersetzen. Die Intervention der kantonalen Denkmalpflege blieb erfolglos. Der Neubau ist bewilligt, die Abbrucharbeiten sind für Anfang 2018 vorgesehen.

Lokremise Giswil

Im Zusammenhang mit dem Umbau der Gleisanlagen musste die 1888 erbaute Lokremise Giswil bereits im Jahr 2010 weichen. Die kantonale Denkmalpflege Obwalden organisierte in Zusammenarbeit mit der Stiftung SBB Historic die fachgerechte Demontage und Einla-

gerung der zweigleisigen Remise. Nach der Prüfung von möglichen neuen Standorten in Giswil und Alpnachstad fand sich schliesslich ein passendes Areal in Interlaken Ost, wo der Verein Ballenberg Dampfbahn das historische Rollmaterial der Brünig-Bahnlinie aus dem Dampfzeitalter pflegt und regelmässig Dampffahrten anbietet. Wenn die Finanzierung zustande kommt, wird die Giswiler Lokremise voraussichtlich noch 2018 in unmittelbarer Nachbarschaft zu einer bestehenden historischen Remise der Brünig-Bahnlinie wiederaufgebaut. Dort wird sie ihre ursprüngliche Bestimmung als Abstellplatz und Werkstatt für die Dampflokomotiven und historischen Bahnwagen der Schmalspurstrecke über den Brünig wieder erfüllen können.

Es stimmt nachdenklich, dass sich Private mit viel Engagement und unter grossem finanziellen Einsatz für die Pflege von historischen Bahnbauten und historischem Rollmaterial einsetzen, während die mehrheitlich in Staatsbesitz befindlichen Bahnunternehmen den Erhalt des identitätsstiftenden kulturellen Erbes offenbar nicht als ihre Aufgabe ansehen.

> 1 *Bahnhof Alpnachstad, erbaut 1888, aufgestockt 1918. Restaurierung 2015/16 von Ralph Bulgheroni, Alpnachstad.*

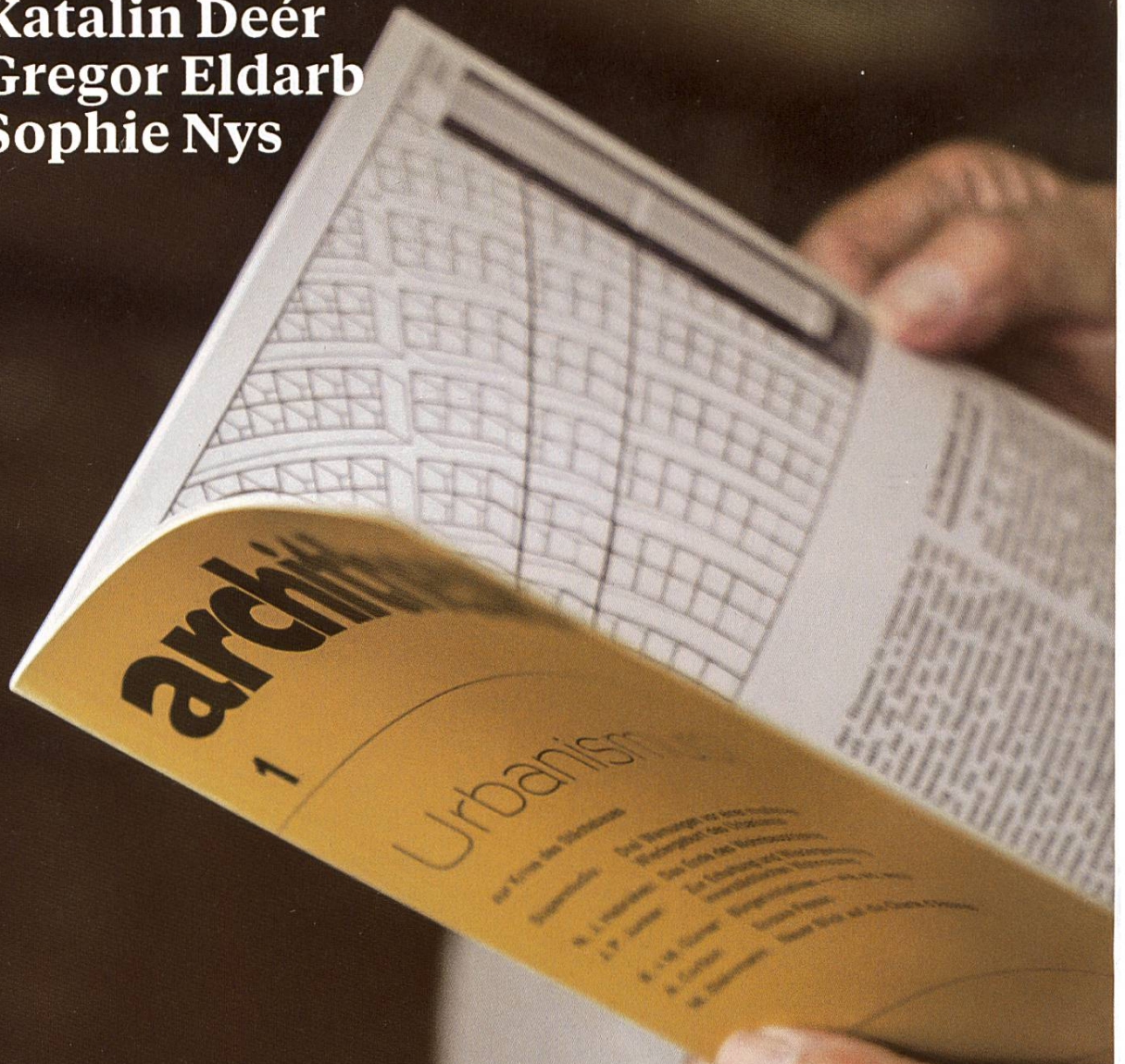
> 2 *Bahnhof Giswil, erbaut 1888, Abbruch geplant 2018 (Aufnahme 2002).*

> 3 *Lokremise Giswil, erbaut 1888, Demontage 2010. Wiederaufbau geplant 2018 in Interlaken Ost (Aufnahme 2002).*

Abbildungen: Archiv Fachstelle für Denkmalpflege und Archäologie Obwalden

SAMMELSTELLE ARCHITHESE

Samuli Blatter
Katalin Deér
Gregor Eldarb
Sophie Nys



4. November
2017
— 11. Februar
2018

Nidwaldner
Museum
Winkelriedhaus
[www.nidwaldner-
museum.ch](http://www.nidwaldner-museum.ch)

