

SARNER
KOLLEGI
CHRONIK

50. JAHRGANG 1/1988

Aus dem 49. Kapitel der Regel des hl. Benedikt

Von der Beobachtung der Fastenzeit

Ein jeder möge über das ihm angewiesene Mass hinaus,
aus freiem Willen und in der Freude des Heiligen
Geistes,
Gott etwas zum Opfer bringen,
das heisst: er entziehe seinem Leib etwas an
Speise und Trank,
an Schlaf, an Geschwätzigkeit und Ausgelassenheit
und er erwarte das heilige Osterfest
in der Freude und Sehnsucht des Geistes.

Aus dem Professorenheim

Ich meine, dass es für die ehemaligen Schüler nicht ohne Interesse sei, ab und zu etwas über den Konvent der Benediktiner in Sarnen zu vernennen. Wie oft haben Schüler auf ihrem Rundgang um das Gymnasium mit gemischten Gefühlen zum rötlichen Haus hinübergeschaut! Manche haben sich gefragt, was da drinnen wohl alles vor sich geht. Manche haben ein wenig gewitzelt, der eine und andere hat auch geschimpft, weil in der Schule nicht alles nach dem Schnürchen lief. Einige haben bei der Fülle der internen Schüler im Lyzeum sogar ein oder zwei Jahre in den Zellen gewohnt, die im Professorenheim für die Novizen bestimmt waren.

Heute sieht man nur noch wenige Schüler auf dem Weg des Gymnasiums wandeln. Das ganze Internat ist seit langem jenseits der Hauptstrasse und der Dachstock des alten Schulgebäudes ist unbewohnt. Im Professorenheim aber geht das Leben weiter, wenn auch die Zahl der Patres und Brüder stark zurückgegangen ist. Viele sind verstorben, ohne dass sie durch entsprechenden Nachwuchs ersetzt werden konnten. Gegenwärtig leben 19 Patres und 2 Brüder im Patreshaus. Das ist eigentlich noch eine Zahl, welche den Mitgliederbestand vieler bestehender Klöster und Priorate des Benediktinerordens übersteigt. Aus Altersgründen gehen aber nur noch 8 Patres zum Unterricht über die Brünigstrasse.

Freilich gibt es für den Konvent von Sarnen noch ein gewisses Hinterland: das eigentliche Kloster in Gries Bozen. Es gibt welche, die meinen, man könne von dort wie aus einem Reservoir Lehrer kommen lassen. So etwas gab es einmal. Heute aber ist auch der Konvent von Gries zusammengeschrumpft. Den 11 Patres und 6 Brüdern obliegen aber so viele Aufgaben im Haus selbst, in der Seelsorge, in der Verwaltung, in der Leitung eines Internates usw., dass keiner abkömmlich ist. Dazu kommen noch drei Seelsorgeposten, deren Inhaber 75 Jahre alt sind und mehr! Und der Nachwuchs? Gegenwärtig studieren zwei Kleriker Theologie, einer absolviert das Noviziat, und ein Kandidat bereitet sich auf das Probejahr vor. Bis diese jungen Leute ihre Ausbildung abgeschlossen haben, können leicht wieder einige ältere Mitglieder gestorben sein. Natürlich darf bei dieser Lage auch Muri nicht vergessen werden, wo ebenfalls das AHV-Alter vorherrscht.

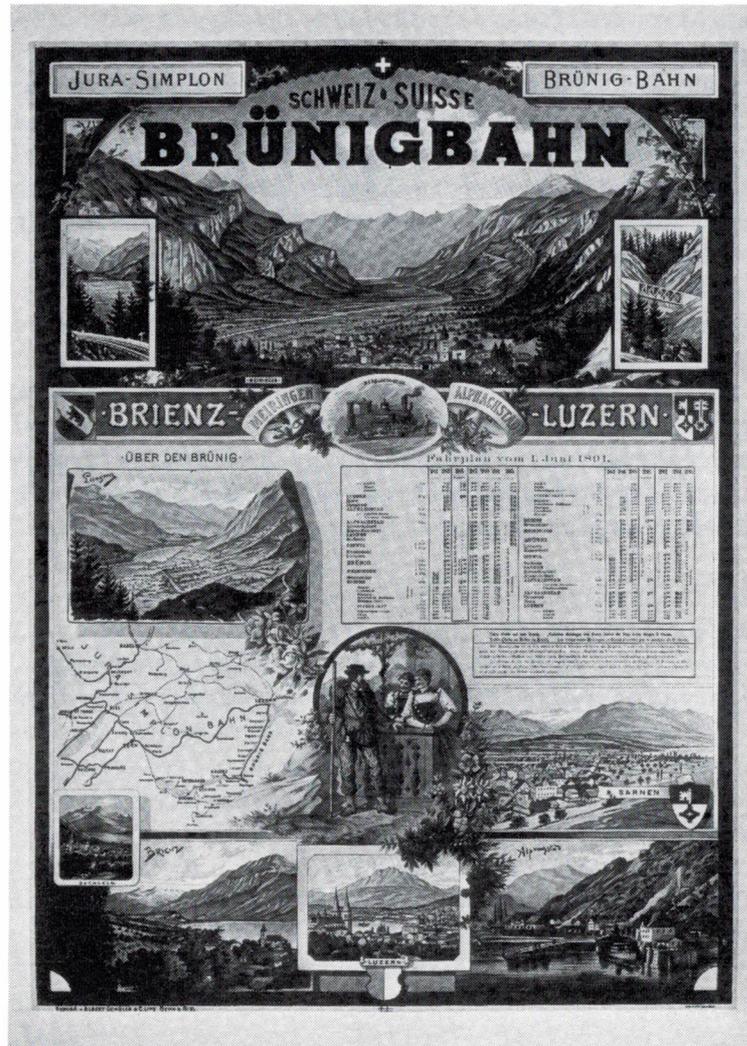
Wie immer möglich leisten auch im Professorenheim die älteren Mitbrüder ihre klösterliche Aufgabe in Gebet und Arbeit. So steht der Senior, P. Johannes Evangelist, noch voll in der Seelsorge der Gastarbeiter und erteilt eifrig Sprachunterricht. Andere betreuen die Pforte und leisten Aushilfen. Natürlich fehlen Krankheit und Altersschwächen nicht. Vor allem ist P. Burkard durch seine letzte Operation stark geschwächt worden. Nach Vollendung der fleissigen Arbeit im Ergänzungsband zum Quellenwerk von Dr. Robert Durrer und zahlreichen Vorträgen und Predigten zum Jubiläum von Br. Klaus, ist P. Rupert von einem leichteren Gehirnschlag getroffen worden und braucht nun auch eine Hilfe für die Kollegi-Chronik. Auch die Kräfte von P. Nikolaus sind nicht wenig zurückgegangen. So geht es bei uns wie in jeder Familie, die einen sind gesund und stark, die anderen erfahren mehr und mehr die Mühsale des irdischen Lebens.

Wenn die klösterliche Gemeinschaft heute nicht mehr auf dem Stand ist wie vor nicht allzu vielen Jahren, so besteht doch kein Grund zu jammern. Gläubig wissen wir, dass wir in der Hand Gottes stehen. An uns liegt es, tapfer durchzuhalten und die grosse Berufung zum Mönchtum auch durch die Tage der Not durchzutragen. Sie ist erhabener als alle Not auf Erden; denn gerade diese hilft dem Mönch in Tat und Wahrheit dem duldenden Herrn nachzufolgen, nicht nur bis zum Kreuz, sondern hin in sein ewiges Ostern.

+ Dominikus, Abt

100 Jahre Brünigbahn 1988

Am 14. Juni 1888 fuhren die ersten fahrplanmässigen Züge über den Brünig. Seither verbindet die Brünigbahn die Zentralschweiz mit dem Berner Oberland. Eine Aufschrift an der Dachkante der neuern Perso-



nenwagen (Einheitswagen Typ III) verkündet jetzt allen Passagieren, dass das Hundertjahrjubiläum der einzigen Schmalspurlinie der SBB fällig ist. Es soll in diesem Sommer mit zahlreichen Aktionen, Sonderfahrten, Spezialangeboten und Veranstaltungen gefeiert werden. Da alle ehemaligen Schüler unseres Kollegiums in Kontakt mit der Brünigbahn gekommen sind, ist es wohl am Platze, in der «Kollegi-Chronik» diesem Jubiläum ein paar Seiten zu widmen. In einigen Streiflichtern soll auf die Entstehung, die Entwicklung und den heutigen Stand der 73,8 km langen, schmalspurigen Bahnlinie von Luzern nach Interlaken-Ost hingewiesen werden.

Sarner Studenten und Brünigbahn

Die Zeiten sind vorbei, da die Brünigzüge durch zusätzliche Wagen verlängert werden mussten, wenn die internen Studenten von Sarnen in die Ferien fuhren oder wieder zu einem neuen Trimester einrückten. Früher konnten die Schüler nur einmal im Jahr zu den langen Sommerferien das Kollegium verlassen. Später kehrten sie normalerweise dreimal im Jahr in ihre Heimat zurück, zu den Weihnachts-, Oster- und Sommerferien. Dann gab es mit der Zeit monatlich, ja sogar alle zwei Wochen ein Heimwochenende. Doch je öfter die internen Schüler aus Sarnen die Strecke Luzern–Sarnen befuhren, umso kleiner wurde ihre Zahl. Jetzt können sie jeden Samstag ihren Schulort verlassen, aber die Bahn hat ohne weiteres Platz in ihren normalen Zugkompositionen.

Vorbei sind auch die Zeiten, dass unsere Schüler noch gemeinsam mit Kollektivbilletten fuhren. Vor jeden Ferien mussten damals die Kollektivfahrten vorbereitet werden. Es war das eigentliche Zeichen für die Nähe der Ferien und der Heimkehr ins Elternhaus, wenn die Listen für die Kollektivfahrten ausgefüllt wurden. Heute fahren die meisten Schüler mit ihren Abonnementen oder neuestens mit den Mehrfahrtenkarten.

Man kann sich fragen, wann die SBB an den Sarner Studenten mehr verdienten, zur Zeit der seltenern Kollektivbillette von vielen Studenten oder jetzt an den häufigeren Fahrten von weniger Internatsschülern.

Doch schauen wir zurück in die Jahre, da die Bahn über den Brünig geplant und gebaut wurde.

Grimsel- oder Gotthardbahn, oder ein Y?

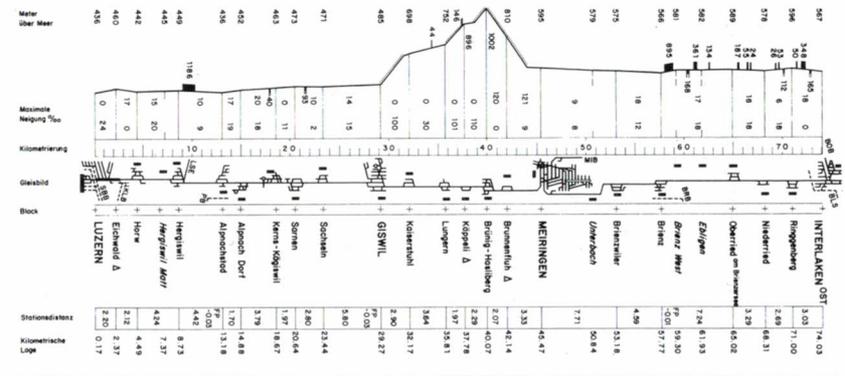
Mit nur rund 1000 m Scheitelhöhe und 400 m Höhenunterschied gegenüber dem beidseitigen Talgrund weist der Brünigpass ideale topographische Verhältnisse auf. Schon die alten Römer benutzten ihn. Die Route über den Brünig und die anschliessenden Alpenpässe bestand bis ins 19. Jahrhundert bloss aus einem Fuss- und Saumweg, der sich nur beschränkt für Warentransporte eignete. Ab Juni 1861 verkehrten auf einer neuerstellten Fahrstrasse im Sommer täglich zwei Postwagenkurse zwischen Luzern und Brienz. Der Fremdenverkehr wuchs rasch an, und es entwickelte sich neben den Kursen der Eidgenössischen Postverwaltung ein reger privater Fuhrwerksverkehr auf der Brünigstrasse. Bald einmal wurde nach einer Bahnverbindung verlangt.

Die Pläne für den Bau einer Bahn über oder durch den Brünig standen anfangs im Zusammenhang mit der Routenwahl einer grossen Alpentransversale. Es gab ein Projekt «Luzern—Lopper—Brünig—Meiringen—Grimseltunnel—Bedretto». Doch die Wahl fiel auf die Gotthardroute, die 1882 eröffnet wurde. Der Kanton Obwalden hatte sich schon seit 1853 an einer «Konferenz in Sachen der St.-Gotthard-Eisenbahn» beteiligt.

Bern suchte aber immer noch einen Anschluss an die grosse Alpentransversale. Eine Grimselbahn mit zwei Zubringerlinien, einer von Bern und einer von Luzern her über den Brünig, hätten damals ein Y ergeben. Heute wird auf der östlichen Seite des Gotthards von einem Y gesprochen.

Normal- oder Schmalspur?

Eine andere Frage war, wie die Höhenunterschiede überwunden werden sollten. Für eine grosse Alpentransversale auf der Brünig-Route kam sicher nur eine Normalspurbahn in Betracht. Sie hätte aber die



Bau- und die Betriebskosten zu stark vermehrt. Eine Schmalspurbahn vereinfachte den Bahnbau, isolierte aber zum vornherein von den noch zu erstellenden Anschlussbahnen. Schliesslich entschloss man sich doch für die schmale Spur von 1000 mm mit gemischtem Adhäsions- und Zahnschienenbetrieb auf der Bergstrecke. Man wählte das System Riggenbach für das Zahnrad. Auf der Obwaldner Seite waren drei Zahnstangenabschnitte nötig, auf der Berner Seite wurde die gesamte Steigung in einem Stück überwunden. Die maximale Steigung beträgt 121 Promille.

Die Brücken

124 Objekte messen aneinandergereiht 1530 m; die wichtigsten davon sind:

Länge in m ¹	Name	Bauart ²	Anzahl Öffnungen	Hauptöffnung m ³
168	Mittlere und untere Bachtalen	F	14	24.00
165	Aare	F	9	92.80
112	Ringgenberg	M	12	12.00
93	Brünigstrasse	B	3	30.00
40	Sarner Aa	F	1	41.50

¹ Zwischen Endwiderlagern

² B = Betonbrücke; F = Stahlbrücke; M = massive Steinbrücke

³ Balken = Stützweite, Bogen = Lichtweite

Die Tunnel

In 13 Objekten liegen 3509 m Strecke unter Tag:

Länge in m	Name	Länge in m	Name
1186	Lopper I ¹	55	Grütergraben
895	Brienzdorf	53	Lehnen
361	Dorni	50	Bürgli
348	Rotegg	44	Tschoren
187	Kehlengraben	26	Platten
146	Käppeli	24	Überwölbter Einschnitt
134	Bolau		

¹ Lopper II heisst der 1743 m lange und 1964 eröffnete Tunnel der LSE.

Bau der Brünigbahn in 19 Monaten

Am 1. Oktober 1880 wurde ein «Erweitertes Brünigbahn-Komitee» gegründet. Dieses forderte von den Bundesbehörden eine Änderung der schon früher, teils noch von kantonalen Stellen gegebenen Konzession an. Seit dem 23. Dezember 1872 war die Erteilung von Konzessionen für Bahnen Sache des Bundes.

Der Bau konnte der Jura–Bern–Luzern-Bahn (JBL) übertragen werden, welche auch den Betrieb übernahm. Diese Bahngesellschaft ging dann 1890 auf in der Jura–Simplon-Bahn (JS). Nachdem diese ihrerseits 1903 von den Schweizerischen Bundesbahnen übernommen wurde, gehört nun die Brünigbahn als einzige Schmalspur- und Zahnradstrecke zur SBB.

Am 25. Oktober 1886 wurde ein erster Bauvertrag mit einem Konsortium von 4 Baufirmen abgeschlossen. Wenn schon anfangs des Jahres 1888, im zweiten Winter der Bauzeit, die ersten Probefahrten durchgeführt werden konnten, zeigt das, wie schnell der Bau in Angriff genommen wurde. Es gab wohl weniger Umtriebe mit Baubewilligungen und Umweltverträglichkeitsprüfungen, als dies heute der Fall wäre. Schnell erledigt wurden auch Fragen der Routenwahl, etwa der Vorschlag, die Bahn über Kerns am rechten Ufer des Alpnachersees zur Nidwaldnergrenze zu führen und eine Stichstrecke nach Alpnach zu bauen.

Ärger gab es zwar mit Budgetüberschreitungen. Aber die Entwicklung des Verkehrs auf der neuen Bahnstrecke liess diese bald vergessen.

Schiff – Bahn – Schiff

Am 13. Juni 1888 wurde die neue Bahn feierlich eingeweiht, und vom folgenden Tag an fuhren die Züge fahrplanmässig zwischen dem Vierwaldstättersee und dem Brienzensee. Endstationen waren zuerst Alpnachstad und Brienz. Die Fahrt dauerte dreieinhalb bis vier Stunden. 1891 verkehrten 4 Zugspaare auf der ganzen Strecke, dazu kam in der sommerlichen Touristenzeit noch ein «Express».

Wer aus der Innerschweiz ins Berner Oberland reisen wollte, ging in Luzern auf das Schiff, stieg in Alpnachstad auf den Zug um, der ihn auf die Passhöhe brachte. Nach einem längeren Halt fuhr der Zug hinunter nach Meiringen. Dort machte der Zug, wie heute noch, eine Spitzkehre und gelangte dann nach Brienz, wo man wieder aufs Schiff nach Interlaken wechselte.

Schon ein Jahr später, am 1. Juni 1889, war die Verbindung nach Luzern zum alten Brünigbahnhof hergestellt. Der 1186 m lange Lopper-tunnel war am 18. Februar durchschlagen worden. Es hatte noch Diskussionen über den Trasseeverlauf in Hergiswil und die Einführung in Luzern gegeben, da hier noch ein Plan für eine linksufrige Vierwaldstätterseebahn als Konkurrenz in der Luft lag. Die Brünigbahn fand erst 1897 Anschluss im Luzerner Bahnhof, der ein Jahr zuvor nach einer Streckenverlegung neuerstellt worden war.

Die Verbindung von Brienz nach Interlaken liess länger auf sich warten. Diese Strecke führte durch schwieriges Gelände. Bergbäche und Lawinenzüge forderten Tunnels und Verbauungen. Auch da gab es noch Konkurrenz von andern Bahnprojekten. Schliesslich verzögerte und verteuerte auch der Kriegsausbruch die Eröffnung dieser Linie, die endlich am 23. August 1916 in Betrieb genommen wurde.

Touristenbahn?

Bis 1902 war der Betrieb auf der Bergstrecke von Giswil nach Meiringen vom November bis Ende März jeweils eingestellt. Zehn Jahre lang

konnten auch keine Drittklasswagen auf der Bergstrecke mitgeführt werden, da diese kein Bremszahnrad hatten. Die Bahn war auf der Bergstrecke in erster Linie für Touristen vorgesehen. Sie konnten auf Erstklasswagen von Seitengalerien aus die schöne Aussicht geniessen. Die Einheimischen schienen als Reisende nicht sonderlich erwünscht zu sein. Ein Grund dafür war wohl die geringe Leistung der ersten Dampflokomotiven, die auf der Bergstrecke nur 38 t Anhängelast meisterten.

Die Gemeinden Obwaldens hatten eine solche Entwicklung zur Touristenbahn befürchtet, und der Kanton Obwalden machte 1872 seine Konzession von der Bedingung abhängig, dass ein ganzjähriger Betrieb garantiert würde. Die eidgenössische Konzession nahm darauf keine Rücksicht mehr.

2 Generationen Dampflokomotiven

In der Dampfbetriebszeit zogen je zwei Generationen von Tal- und Berglokomotiven die Züge von Luzern an den Brienzersee. Zuerst kaufte man 10 Adhäsionslokomotiven G 3/3 für den Talbetrieb und 13 Berglokomotiven HG 2/2 für den gemischten Adhäsions- und Zahnradbetrieb am Berg. Die Tallokomotiven wurden in Giswil und Meiringen immer von den Berglokomotiven abgelöst. Auffällig an den ersten Berglokomotiven war der geneigte Kessel, der bei der mittleren Steigung horizontal zu liegen kam, der aber auch den Wechsel oder das Abdrehen der Maschine auf der Passhöhe forderte.

Um die Kapazität zu erhöhen, wurden in den Jahren 1905 bis 1913 leistungsfähigere Lokomotiven angeschafft. Für den Talbetrieb wurden acht G 3/4 gebaut und schliesslich noch vier Lokomotiven von der Rhätischen Bahn übernommen. Für die Bergstrecke baute man 18 HG 3/3 Lokomotiven. Mit diesen Lokomotiven dauerte die Fahrt von Luzern nach Brienz rund drei Stunden.

Bezeichnung	Höchstgeschwindigkeit	
	bei Adhäsion	mit Zahnrad
G 3/3	45 km/h	
HG 2/2	20 km/h	13 km/h
G 3/4	45–60 km/h	
HG 3/3	45 km/h	16 km/h

Die letzten Dampflokomotiven wurden 1965 ausrangiert. Eine Berglokomotive kann im Verkehrshaus Luzern als funktionierendes Schnittmodell mit ihrem komplizierten hin- und hereilenden Gestänge bewundert werden.

Elektrifizierung

Die Strecke Luzern–Meiringen wurde vom 18. November 1941 an, die Strecke Meiringen–Interlaken vom 25. Dezember 1942 an elektrisch betrieben.

Den Betrieb übernahmen 16 Gepäcktriebwagen Deh 4/6. In Giswil können diese Triebfahrzeuge weiterfahren, müssen aber bei längeren Zügen durch eine zweite Maschine verstärkt werden. Das Gepäckabteil und die anfänglich vorhandenen Posteinrichtungen wurden nie benützt, da der Triebwagen wegen der Spitzkehre in Meiringen ausgetauscht wird.

1954 wurden noch zwei starke Lokomotiven HGe 4/4 gebaut, welche auf der Bergstrecke zwischen Giswil und Meiringen ihren Dienst tun und 1968 mit den Namen und Wappen dieser Gemeinden geschmückt wurden.

Eine neue Generation von Lokomotiven ist in Aussicht, da seit Juni 1986 zwei Prototypen HGe 4/4 II im fahrplanmässigen Einsatz erprobt werden. Wie schon die Gepäcktriebwagen mit dem gemischten Adhäsions- und Zahnradbetrieb sind auch diese eine Neuschöpfung der Schweizer Industrie für Lokomotivenbau. Die wichtigsten Charakteristiken der neuen Lokomotiven sind:

- Antrieb und Rekuperationsbremse in Stromrichtertechnik mit Phasenanschnitt und
- Differentialantrieb für Adhäsions- und Zahnstangenstrecken mit abkuppelbarem Adhäsionsteil.

Diese Maschinen können auf den Talstrecken eine Geschwindigkeit von 100 km/h erreichen.

Bezeichnung	Typ	Gewicht	Leistung	Höchstgeschwindigkeit	
				Adhäsion	Zahnrad
Gepäcktriebwagen	Deh 4/6	54 t	930 kW	75 km/h	33 km/h
Berglokomotiven	HGe 4/4 I	54 t	1600 kW	50 km/h	33 km/h
Prototypen	HGe 4/4 II	64 t	1900 kW	100 km/h	33 km/h

Mit der Elektrifizierung wurde auch eine verbesserte Kupplung eingeführt. Die neue halbautomatische Mittelpufferkupplung gestattet auf Steigungen von 120 Promille Anhängelasten von 170 t.

Den Unterhalt der Schmalspurfahrzeuge besorgt die Werkstätte in Meiringen. Sie bringt Arbeitsplätze ins Bergtal.

Neue Bahnhöfe

Im Obwaldner Hauptort Sarnen wurde der Bahnhof nach einem Plan vom 23. August 1887 mit einer Zufahrt durch die Grosse Gasse errichtet. 1909 wurde er durch einen Nordflügel erweitert und erhielt dadurch das Aussehen von zwei nebeneinandergestellten Chalets mit Zwischentrakt. 1929 kam noch ein Nebengebäude hinzu mit einer Überdachung zum Hauptgebäude.

Am 20. Mai 1983 wurde in Sarnen ein neuer Bahnhof in Betrieb genommen. Nach dem Bau eines neuen Güterschuppens war ein Provisorium in einer Baracke eingerichtet und das alte Aufnahmegebäude mit dem kleinen Buffet abgebrochen worden. Obwohl es nun im neuen Bahnhofgebäude eine Bank und ein Reisebüro gibt, sind die Platzverhältnisse für die Kunden im Schalterraum und im Wartsaal kaum besser als früher.

Horw und Hergiswil erhielten mit dem Anschluss der Engelbergerbahn neue Bahnhöfe.

Mit dem derzeitigen Neubau des Luzerner Bahnhofs ändert sich dort auch die Situation für die Schmalspurbahn. An vier Geleisen (vorher nur drei) fahren nun die Reisezüge der Brünig- und der Engelbergerbahn ein und aus. Die zwei neuen, hohen Perrons haben zwar noch nicht die ganze vorgesehene Länge, ermöglichen aber jetzt schon einen bequemerem Ein- und Ausstieg, da die Perronkante auf der Höhe des untersten Trittbretts steht.

Störungen des Bahnbetriebs am Brünig in jüngster Zeit

1970 verursachte der Absturz und die spätere Sprengung des überhängenden Felsens zwischen Meiringen und Brünig-Hasliberg einen längeren Betriebsunterbruch der Bahn.

Am 8. September 1986, kurz vor Mittag, unterbrach ein Erdbeben im Wald oberhalb Giswil die Bahn für fast drei Monate. Eine halbe Million Kubikmeter Erdreich kamen in Bewegung und verschütteten rund 200 m der Bahnstrecke und die weiter unten liegende Strasse. Auf der Bahn kam niemand zu Schaden. Ein verspäteter Schnellzug blieb auf der Station Giswil stecken. Auf der Brünigstrasse waren zwei Tote in verschütteten Autos zu beklagen.

Der Verkehr zwischen Giswil und Kaiserstuhl war bis zur Eröffnung der Ersatzstrasse am 29. September total unterbrochen. Für Pendler und unsere externen Schüler aus Lungern schuf das eingesetzte Militär mit geländegängigen Fahrzeugen eine Verbindung.

Ein neues provisorisches Trasse ermöglichte vom 19. Dezember 1986 an den durchgehenden Bahnbetrieb über den Brünig. Wahrscheinlich wird das Provisorium zur Dauerlösung, da der Hang sich nun beruhigt zu haben scheint.

Auch Nachbarbahnen jubilieren

Die normalspurige Güterbahn Kriens—Luzern wurde 1886 eröffnet und benutzt seit 1897 das Trasse der Brüniglinie auf einem Vierschienengleis.

Die steilste Zahnradbahn der Welt (Zahnradsystem Locher) von Alpnachstad auf den Pilatus wurde 1889 mit der Brünigstrecke Luzern—Alpnachstad eröffnet.

Die Berneroberrandbahnen (BOB), welche von Interlaken-Ost nach Grindelwald und Lauterbrunnen fahren, wurden 1890 eröffnet. Die gleichen Betriebsbedingungen ermöglichen den Wagentdurchlauf zwischen beiden Schmalspurbahnen, obwohl die elektrische Betriebsart verschieden ist.

Die erste Verbindung zwischen Thuner- und Brienersee stellte die Bödelibahn, welche am 17. August 1872 eingeweiht wurde. Bei dieser Festlichkeit nahm eine Delegation aus Obwalden teil, wohl auch um die Planung der Brüniglinie zu besprechen. Die Bödelibahn (BB) führte von Därligen nach Bönigen. Später übernahm die Thunerseebahn diese Strecke, und mit der Eröffnung der Lötschbergbahn im Jahre 1913 ging sie an die BLS (Bern—Lötschberg—Simplon-Bahn) über. Hier ist also das 75-Jahr-Jubiläum fällig.

Die Brienz Rothorn-Bahn wurde schliesslich 1892 eröffnet. Wie die Pilatusbahn besitzt sie eine Spurweite von 800 mm, hat aber das Abt-Zahnradsystem.

Neben diesen Bahnen im Jubiläumsalter sind noch zwei weitere Nachbarn der Brünigbahn zu erwähnen:

Das gleiche Betriebssystem wie die Brünigbahn hat seit dem Bau des zweiten Loppertunnels und dem Anschluss an die Brünigbahn in Hergiswil die Engelbergerbahn (LSE). Seit 1964 können die Reisenden direkt von Luzern ins Klosterdorf Engelberg fahren.

Zu erwähnen ist auch die Meiringen–Innertkirchen-Bahn (MIB), welche 1926 von den Kraftwerken Oberhasli als Werkbahn gebaut wurde und seit 1946 auch Personen befördert.

Die Brünigbahn heute . . .

Heute verkehren täglich 15 Zugpaare auf der ganzen Strecke von Luzern bis Interlaken-Ost. Dazu kommen die Züge auf den Talstrecken, die nur bis Giswil und ab Meiringen fahren. Im Sommer sind zusätzliche Züge zur Bewältigung des Verkehrs nötig.

Als Touristenbahn verbindet die Bahnlinie über den Brünig zwei der wichtigsten Fremdenverkehrszentren der Schweiz. Nach Sachseln führt sie die Wallfahrer zu Bruder Klaus.

Die Brünigbahn ist Vorortsbahn sowohl für Luzern wie auch für Interlaken. Das zeigt am Morgen und am Abend der starke Pendlerverkehr.

Auch für den Gütertransport spielt die Brünigbahn eine nicht unbedeutende Rolle. In einem Brief von 1853, welcher der Obwaldner Regierung den Bau der Bahn empfahl, ist die Rede vom Transport der beiden Hauptprodukte des Kantons, «Holz und Hornvieh».

Neben den Schmalspurgüterwagen können auf den flachen Strecken auch Normalspurwagen auf Rollschemeln befördert werden. Zwischen Interlaken und Meiringen war das schon von Anfang an vorgesehen. Um mit Rollschemeln nach Obwalden zu gelangen, musste zuerst der Loppertunnel angepasst werden.

. . . und morgen

Man denkt wegen des starken Verkehrs an einen Ausbau der Strecken Luzern–Hergiswil und Meiringen–Brienz auf Doppelspur. Ob einmal in Meiringen der Bau einer Schleife die Spitzkehre ausschalten wird? Die Fahrzeit für die Gesamtstrecke soll etwas unter zwei Stunden gesenkt werden, um den Anschluss an den Stundentakt zu ermöglichen.

Für die CH 91 wäre ein rascher Ausbau auf der Brüniglinie vorgesehen gewesen. Nach der Ablehnung der grossräumigen Veranstaltungen einer Landesausstellung ist nun «Bahn 2000» ein Ziel für die Erweiterungen.

Ein weiteres, interessantes Projekt ist in letzter Zeit vorgeschlagen worden. Der Einbau einer dritten Schiene in der Normalspur Zweisimmen–Spiez–Interlaken-Ost (SEZ und BLS) würde die Brünigbahn mit der Montreux–Berneroberlandbahn (MOB) verbinden und die Führung direkter Schmalspurzüge von Montreux bis Luzern ermöglichen. Damit könnte eine Fahrt mit nur einmaligem Umsteigen vom Genfersee durch prächtige Landschaften bis zum Bodensee zur Touristenattraktion werden. Von Luzern führen ja jetzt schon direkte Schnellzüge über die Südostbahn und die Bodensee–Toggenburg-Bahn nach Romanshorn.

Die SBB wollen für eine sichere und attraktive Zukunft der Brünigbahn sorgen. Das Rot der Lokomotiven und Wagen bringt Farbe in die Landschaft. Ein spezieller Wagen lädt Sie alle jetzt schon ein zu einem «Jass am Brünig».

P. Meinrad Good

Benutzte Quellen:

Hans Waldburger/Walter Senn, Die Brünigbahn, SBB auf schmaler Spur, Luzern 1980

Ludwig von Moos, Unsere Brünigbahn, ihre Stationen und deren Bewohner, Obwaldner Brattig 1982

Ludwig von Moos, Obwalden und der Bau der Brünigbahn, Obwaldner Brattig 1988

Verschiedene Beiträge in der Schweizer Eisenbahnrevue, im SBB-Nachrichtenblatt und im SBB-Magazin

† Domherr Dr. Joseph Bayard



Jugend und Ausbildung

Dr. Joseph Bayard erblickte 1908 in Leuk-Stadt als Sohn des Präfekten und Arztes Dr. Adolf Bayard und der Anna, geborene Loretan, das Licht der Welt. Er entspross so einer bedeutenden Leuker Familie, die dem Wallis bereits manche aktive Persönlichkeit geschenkt hat. Nach dem Besuch der Schulen in Leuk kam Joseph Bayard ans Kollegium Sarnen, wo er in der Rektoratsarbeit von Pater Beda Kaufmann das Gymnasium ganz im Sinne der benediktinischen Regel «Ora et labora» (= bete und arbeite) absolvierte. Von der klassischen humanistischen Bildung, die er hier erhielt, hat Joseph Bayard zeitlebens gezehrt. Gerne hat er sich an diese Zeit erster höherer Bildung zurückerinnert. Nach der Matura im Jahre 1928 begann er an der Päpstlichen Universität Gregoriana in Rom Theologie und Philosophie zu studieren. Er wohnte im Konvikt Germanicum-Hungaricum, wo die strenge jesuitische Regel galt. Die Studenten gingen, nachdem sie um

05.00 Uhr früh aufgestanden waren und Gottesdienst, Betrachtung usw. gepflegt hatten, im römischen Talar nach der Universität. Ausflüge und Aufenthalte in die Campagna unterbrachen das recht strenge Leben der jungen Theologie- und Philosophie-Studenten. Andererseits verfehlten die grossartigen christlichen und antiken Baudenkmäler und das «Klima der Weltkirche» ihren Eindruck nicht. Joseph Bayard promovierte schliesslich zum Doktor der Theologie und der Philosophie. Nach seiner Priesterweihe durch Kardinal Marchetti Silvaggianni feierte Dr. Bayard 1933 am Grabe des heiligen Paulus seine erste heilige Messe. Dann trat er in die Dienste des Bistums Sitten.

Die «rechte Hand» des Bischofs

Bischof Dr. Viktor Bieler bestimmte ihn zunächst für die Seelsorge der deutschen Pfarrei Sitten und zum Rektor der Kathedrale. Vier Jahre lang stand Dr. Bayard als Seelsorger dieser wachsenden Pfarrei vor, arbeitete mit den Vereinen und hielt Christenlehre. Er lernte so die praktische Seelsorge kennen. Nach vier Jahren berief Bischof Bieler Dr. Bayard zum Kanzler. Mgr. Bieler begründete diese Berufung mit der Begründung, dass die Arbeit als Kanzler «potenzierte Seelsorge» sei. Der Bau vieler Kirchen, die Gründung des Hauses St. Jodern, des Klosters Gerunden und des Kleinen Seminars, die Renovation des Priesterseminars und viele weitere Aktionen des sehr aktiven Oberhirten Bieler kennzeichnen die zwölf Jahre dieser Kanzlerschaft. Der Kanzler eines so intensiv «regierenden» Bischofs, der übrigens sein 25-Jahr-Amtsjubiläum mit grosser Anteilnahme der Bevölkerung auf Valeria feiern konnte, hatte immer «dabei» zu sein. Dr. Joseph Bayard holte also nicht zuletzt in dieser Tätigkeit seine umfassenden Kenntnisse unserer Ortskirche und ihrer Struktur.

Generalvikar, Regens und Professor

Es war zu erwarten, dass Bischof Nestor Adam, der Mgr. Bieler im Amte folgte, aus dieser Sachlage heraus H. H. Bayard zum Generalvikar der Diözese ernennen würde. Dr. Bayard blieb dies 25 Jahre lang. Er

wurde aber auch noch Regens und Professor am Priesterseminar. Als solcher lehrte er Katechetik und Homiletik. Dr. Bayard war als Generalvikar auch Mitglied des Domkapitels. Er wirkte auch bei der Verlegung des Walliser Priesterseminars nach Freiburg mit. Dr. Bayard erlebte in seiner Amtszeit auch den Aufbruch des Konzils, das der Kirche gut getan hat.

Otium

Auch nach seinem Rücktritt vom Amte als Generalvikar setzte sich Dr. Bayard eifrig für die Belange des Bistums ein. Als Domdekan und Präsident der diözesanen Kunstkommission, als Wohltäter und Förderer des St.-Josefs-Heims in Susten und des Foyers Notre Dame in Sitten, des Home St-François, der Inländischen Mission, des Missionswerkes der Fidei-Donum-Priester, als Vertreter des Domkapitels im Priesterrat usw. hat er noch in den letzten Lebensjahren viel gearbeitet. Man schätzte seinen klugen und weitsichtigen Rat. Er leitete in Sitten auch einen regelmässig stattfindenden Bibelzirkel und eine familienseelsorglich ausgerichtete Gruppe. Im grossen, hinter der Kathedrale liegenden Hause der Domherren widmete er sich, ganz im Sinne des in der Jugend angenommenen Prinzips des Betens und Arbeitens, all diesen Beschäftigungen und auch einem wohlverdienten Otium. Er hatte hier, in seiner schönen Stube, Zeit zum Lesen der Zeitung, aber auch neuerer theologischer Veröffentlichungen und neuerer Bücher. Auch als ihn die Krankheit traf, verlor er seinen staunenswerten Leuker Mut und seinen Weitblick nicht. Immer stand er auch in Kontakt mit den Freunden aus der Römer Studienzeit. Auch seiner Heimat Leuk blieb er im Herzen treu. Er war zeitlebens ein eifriger Priester, ein vornehmer, gütiger und sehr klar denkender Mensch. Als solcher wird er allen, die ihn kannten, in Erinnerung bleiben.

Alois Grichting

† Werner Garovi



Am 7. Februar 1988 ist in Brig im fünfzigsten Lebensjahr – nach menschlichem Ermessen allzu früh – Professor Werner Garovi gestorben. Werner Garovi, am 31. März 1938 als Sohn des Baumeisters Robert Garovi und der Cécile Zenhäusern geboren, wuchs in Sachseln auf und besuchte ab 1950 in Sarnen das Kollegium, das er 1958 mit einer glanzvollen Matura abschloss. Als Vulgo «Ergo» war er Mitglied der Studentenverbindung Subsilvania, der er 1957/58 als Senior vorstand, mit Flavio Cotti (dem heutigen Bundesrat) als Consenior. Unvergessen bleibt der Empfang von Bundesrat Philipp Etter im Kollegium Sarnen, bei dem Werner Garovi den hohen Magistraten in Hexametern begrüsst. Nach der Matura zog er an die Alma Mater Friburgensis, wo er auch der akademischen Verbindung der Goten beitrug. Später wurde er Altherr der Briger Studentenverbindung Brigensis. 1963 schloss er in Fribourg sein Studium mit einer Lizentiatsarbeit

zum Thema «Sozial- und allgemeine Zeitklinik bei Frisch und Dürrenmatt» mit höchster Auszeichnung ab.

Das Lehren wurde Werner Garovis Profession. 1961 trat der Verstorbene als Professor für Deutsch, Geschichte und Latein ins Kollegium Brig ein. 1957 waren nämlich die Eltern von Werner Garovi ins Wallis, die Heimat seiner Mutter, gezogen und liessen sich zuerst in Raron, dann in Brig nieder, wo sie sich auf der Biela ein schönes Heim bauten – ganz in der Nähe von Werners geliebten Schule. Den Studenten des Briger Kollegiums bleibt Professor Werner Garovi unvergessen wegen seiner liebenswürdigen, menschlich sehr ansprechenden Art: seine sprachliche Gewandtheit und sein umfassendes Wissen waren sprichwörtlich. Professor Alois Grichting schrieb im Walliser Boten: «Wenn überhaupt für einen Lehrer Superlative gebraucht werden dürfen, so sind sie auf Werner Garovi zutreffend.» So ist es nicht verwunderlich, dass er als Abteilungsleiter des Lateingymnasiums 1975 auch in den Rektoratsrat gewählt wurde, dem er bis 1982 angehörte. Und der Staatsrat des Kantons Wallis wählte Werner Garovi in den Kulturrat, in dessen Fachgruppe Literatur er ein massgebendes Wort sprach.

Seine grosse Liebe galt tatsächlich der Literatur. Zunächst faszinierte ihn in seiner Obwaldner Kollegizeit das Werk des in Sachseln aufgewachsenen Dichters Heinrich Federer; in Raron setzte er sich intensiv mit der Dichtung Rainer Maria Rilkes auseinander, der auf dem Rarner Friedhof neben der Burgkirche seine rosenumrankte letzte Ruhestätte fand. Besonders gefreut hat Werner, dass sein Vater Robert Garovi bei der Restaurierung der wunderschönen Rarner Burgkirche aus der Zeit Kardinal Schiners die Bauleitung inne hatte. Aber auch die Dichtervorläufer Goethe und Schiller waren ihm so geläufig wie die modernen Schriftsteller, von denen immerhin zwei bedeutende, Carl Zuckmayer und Edzard Schaper, in seiner nächsten Umgebung lebten. Er hat es sehr geschätzt, in einer solch literarischen Umgebung Literatur vermitteln zu dürfen. Wen verwundert es, dass ein dermassen hochbegabter Mensch auch selbst literarisch tätig war. Während der Sommerferien 1957 schrieb er ein Hörspiel «Peter Amacker», für das ihm Radio Bern sogar einen ersten Preis verlieh. Für eine Oberwalliser Theatergruppe verfasste er 1959 ein kurzes Lustspiel «Satellitisch». Immer waren Werner Garovis geistreiche und sprachgewandte

Gedichte Höhepunkte von familiären und kulturellen Veranstaltungen; diese literarischen Verse tat er aber in seiner grossen Bescheidenheit allzu schnell als «Gebrauchspoese» ab.

Rainer Maria Rilke, dessen Werk Werner Garovi besonders zugetan war, schreibt im «Stunden-Buch» (Buch vom mönchischen Leben) die Verse:

«Ich lebe mein Leben in wachsenden Ringen,
die sich über die Dinge ziehn.
Ich werde den letzten vielleicht nicht vollbringen,
aber versuchen will ich ihn.»

Leider konnte Werner Garovi wie Rilke den letzten nicht mehr vollbringen, denn allzu früh verstarb er am Sonntagmorgen, dem 7. Februar, in Brig, wissend um die Vergänglichkeit alles Irdischen. In christlicher Hoffnung betete er zusammen mit seinen Eltern in den letzten Stunden seines Daseins das Bruder-Klausen-Gebet: «Mein Herr und mein Gott, nimm mich mir und gib mich ganz zu eigen dir. Amen.» Er ruhe in Frieden.

A. G.

Unsere Heimgegangenen

Christian Raschle-Marbach, Zug

25. April 1919 bis 9. August 1987

1.–2. Real 1932–1934

Anton Bächler-Muff, Weggis

18. Januar 1907 bis 25. September 1987

1.–2. Real 1920–1922

Alfred Huber-Bieri, Dr. rer. oec., Zug

6. Oktober 1919 bis 8. Oktober 1987

6.–8. Gym. 1937–1940 (Matura)

Werner Rohrer-Halter, Sachseln

5. Juli 1892 bis 3. Dezember 1987

1.–4. Gym. 1906–1910

Linus Brunner-Huber, Dr. phil., Professor, St. Gallen

7. März 1909 bis 4. Dezember 1987

4.–8. Gym. 1924–1929 (Matura)

Hugo von Wyl, SBB-Angestellter, Sarnen/Kägiswil

22. Dezember 1938 bis 27. Dezember 1987

1.–2. Real 1952–1954

Paul von Flüe-Fanger, alt Kantonsrat, Sachseln

6. Januar 1901 bis 26. Januar 1988

Vorkurs, 1.–2. Real 1914–1917

Max Spichtig-Brentano, Kaufmann, Sarnen

15. Oktober 1909 bis 2. Februar 1988

Vorkurs, 1.–2. Real 1921–1924

Joseph Bayard, Dr. theol., alt Generalvikar, Domherr, Sitten

5. Oktober 1908 bis 4. Februar 1988

1.–8. Gym. 1920–1928 (Matura), siehe Nachruf

Werner Garovi, lic. phil., Gymnasiallehrer, Brig

31. März 1938 bis 7. Februar 1988

1.–8. Gym. 1950–1958 (Matura), siehe Nachruf

Louis Riederer-Erni, Dr. med. vet., Eschenbach (Luz.)

8. Februar 1911 bis 9. Februar 1988

1.–5. Gym. 1923–1928

Eugen Scherrer-Schnellmann, Bankbeamter, Zürich

30. Mai 1905 bis 9. Januar 1988

1.–2. Real. 1918–1920

Peter Canisius Schuwey, H. H. Resignat, Jaun

10. Juni 1904 bis 16. Januar 1988

6.–8. Kl. Gym. 1924–1927 (Matura)

Wir empfehlen in das Gedenken der Mitschüler und Freunde: Max Spichtig-Brentano, Vater von Dr. med. vet. Markus Spichtig-Heitzmann, Sarnen, von Max Spichtig-Huber, Papeterie, Sarnen, und von Urs Spichtig-Lachat, Horw. — Emil Sovilla-Bieler, Schaffhausen, Vater von Herrn Dr. Kurt Sovilla, Bundesrichter, Luzern, und Heinz Sovilla, Lausanne. — Fridolin Hofer-Reinhard, Sarnen, Bruder von H. H. Kaspar Hofer, Resignat, Dietwil (AG). — Dora Odermatt-Fuchs, Sarnen, Mutter von Dr. med. dent. Hans-Jörg Odermatt-Eichenberger, Gränichen. — Maria Jenzer-Meury, Arlesheim, Mutter von Dr. med. dent. Aloys Jenzer, Basel. — Frieda Schneider-Wiederkehr, Ebikon, Mutter unseres Sportlehrers Anton Schneider-Bourqui, Sarnen. — Franz Profunser-Kofler und Josef Profunser-Schweigkofler, Brüder unseres Klosterbruders Br. Philipp Profunser, Muri-Gries.

Personalnachrichten

Aus unserem Kloster:

Am 14. Januar 1988 starb in unserem Kloster Muri-Gries im 37. Altersjahr *P. Christoph Egger*. Er war Regens unseres Studentenheimes St. Benedikt in Gries. Am 17. März 1951 in Laurein (Südtirol) geboren, trat er 1973 in unser Kloster ein und legte am 18. Oktober 1974 die klösterlichen Gelübde ab. Nach den theologischen Studien weihte ihn Bischof Josephus Gargitter am 24. Juni 1979 zum Priester. Ein heimtückisches Krebsleiden zerstörte in kurzer Zeit die Lebenskräfte dieses kräftigen Bergbauernsohnes. Sein Tod bedeutet für unsere Abtei einen schweren Verlust.

Am 17. Januar 1988 wurde *Frater Martin Blaser* in der Kirche St. Marien zu Biel von Weihbischof Joseph Gandolfi zum Diakon geweiht.

Aus dem Weinberg des Herrn:

H. H. Walter Spuhler, Pfarrer in Frick, wurde vom Bischof zum nichtresidierenden Domherrn des Standes Aargau ernannt. — H. H. Georg Cajochen wurde vom Bischof von Chur zum Kaplan auf dem Urnerboden berufen. — Am 12. März 1988 wurde Anonio Hautle in der Kirche Il Gesù zu Rom von Bischof Dr. Otto Wüst mit 15 Studienkollegen zum Diakon geweiht.

Militär:

Dr. med. Markus von Flüe, Sachseln, wurde in den Rang eines Hauptmannes befördert. Oberleutnant wurden die Herren Attilio Gadola, lic. iur., Sarnen, und Candid Scherer, lic. iur., Inwil. Daniel Ming, Lungern, wurde Fourier. Ivo Zemp, Sarnen, ist nun Korporal.

Akademische Examina und Abschlussprüfungen:

Herr Pascal Leuchtmann von Sarnen hat am 29. Januar 1988 an der Elektrotechnischen Abteilung der ETH Zürich den Dr. sc. techn. erobert. Seine Dissertation behandelt die «Automatisierung der Funktionswahl bei der MMP-Methode». — Herr Benedikt Dönni hat an der Handelshochschule St. Gallen sein wirtschaftswissenschaftliches Studium mit dem Lizentiat abgeschlossen. — Der neue Chef des renommierten Hotels «Wilerbad», Herr Dieter Schorno von Giswil hat im Spätherbst das zwei Jahre dauernde Unternehmerseminar des Schweiz. Hoteliervereins (SHV/VDH) mit ausgezeichnetem Erfolg abgeschlossen.

Ihre Vermählung haben uns angezeigt:

Herr Joseph Liechty von Thun, in Grellingen, mit Frl. Silvie Schurter Ihr Heim: Oberdorf 1, 4203 Grellingen

Glückliche Geburten melden:

Familie Beatrice u. Bernhard Weber-Stammbach, Luzern: Ursina Grazia
Familie Irena und Othmar Baumann-Bulkewitsch, Bäch: Markus René
Familie Isabelle und Jürg Schmidli-Weibel, Adligenswil: Leonie
Familie Ursi und Jost Küchler-Jakober, Giswil: Anton



WEINHANDLUNG

ALBERT MATHIER & SÖHNE AG

3956 SALGESCH/VS

(in vino veritas)

Spezialgeschäft für Walliser Weine
Bahnhofstraße, Telefon 027 - 55 14 19



Großes Ehrendiplom mit der großen Goldmedaille 1977-1981

Goldmedaille Expo 1964

Redaktion: Dr. P. Rupert Amschwand. Telefon des Kollegiums 041 - 66 10 22

Druck und Verlag: Ehrli Druck AG, Dorfplatz 3, 6060 Sarnen

Expeditionsgeschäfte: P. Beda Szükics, Kollegium, 6060 Sarnen

Die Kollegi-Chronik erscheint viermal im Jahr

Bezugspreis: Fr. 10.—, Postcheck 60-6875, Kollegi-Chronik, Sarnen. Ausland Fr. 12.—