

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 59/60 (1912)  
**Heft:** 23

**Artikel:** Die Brienzerseebahn  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-29993>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 22.02.2026

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

## Die Brienzerseebahn.

Zu den wichtigern, z. Zt. im Bau begriffenen und von uns generell darzustellenden Bahnstrecken unseres Landes gehört auch die durch die S. B. B. zu erstellende Brienzerseebahn, über deren hauptsächliche Verhältnisse unsere Abbildungen 1 bis 9 Aufschluss geben.

Man erinnert sich, dass ursprünglich beabsichtigt war, diese Linie, als natürliche Fortsetzung der Thunerseebahn, normalspurig zu bauen und bis Meiringen zu führen. Es wäre dies nach verschiedenen Gutachten der Generalstabsabteilung des Militärdepartements und der Landesverteidigungskommission (28. II. und 29. IV. 1907) „im höchsten Interesse der Landesverteidigung gelegen“. Die S. B. B. dagegen stellte sich auf den Standpunkt, es sei aus betriebstechnischen Gründen für sie das richtigste, die schmalspurige Brünigbahn Luzern-Meiringen-Brienz in gleicher Spurweite von 1 m bis Interlaken zu verlängern, dessen Ostbahnhof, in den auch die Berner-Oberland-Bahnen münden, der gegebene Anschlusspunkt zwischen Schmalspur und Normalspur sei. Die Mehrkosten einer Normalbahn gegenüber Schmalspur berechnete sie zu 3,9 Mill. Fr. Interessant, gerade im gegenwärtigen Augenblick, ist, was der von Weissenbach unterzeichnete Bericht vom 18. Juli 1907 an den Verwaltungsrat der S. B. B. über die militärische Seite sagt. Es heisst dort u. a.: „Wenn für den Eisenbahnbau militärische Gesichtspunkte ausschlaggebend wären, so wäre die Erstellung einer Simplonbahn ein Fehler gewesen und dürfte eine Splügenbahn niemals erstellt werden. Bis jetzt waren aber für den Bahnbau solche Erwägungen nicht massgebend.“

In der Folge ist dann das „Bundesgesetz über den Bau einer schmalspurigen Eisenbahn von Brienz nach Interlaken als Fortsetzung der Brünigbahn“ am 1. April 1908 in Kraft erwachsen, worauf die S. B. B. das Projekt ausarbeitete, das sie mit Bericht vom 26. August 1910 dem Verwaltungsrat vorlegte, und das wir hier mit frdl. Unterstützung der Generaldirektion zur Darstellung bringen.

Als gesetzliche Bestimmungen lagen ihm zugrunde 12 ‰ Maximalsteigung und 250 m Minimalradius; ferner der Artikel 4 jenes Gesetzes: Beim Bau der Bahn ist auf einen späteren allfälligen Umbau auf Normalspur möglichst Rücksicht zu nehmen. Das Projekt entspricht diesen Bedingungen bis auf zwei Kurven von  $R = 200$  m und 112 bzw. 120 m Länge und bis auf die 734 m lange linksufrige Rampe von 14 ‰ zur Aarebrücke bei Interlaken (Abbildungen 2 und 3), da diese mit Rücksicht auf die

Schiffahrt höher gelegt werden musste, als ursprünglich beabsichtigt gewesen war.

Die technischen Verhältnisse der Linie sind den Abbildungen zu entnehmen. Diese ergänzend, sei noch bemerkt, dass von der ganzen Baulänge von 15,746 km 54 ‰ in Kurven liegen, 33,2 ‰ in solchen von 250 m Radius.

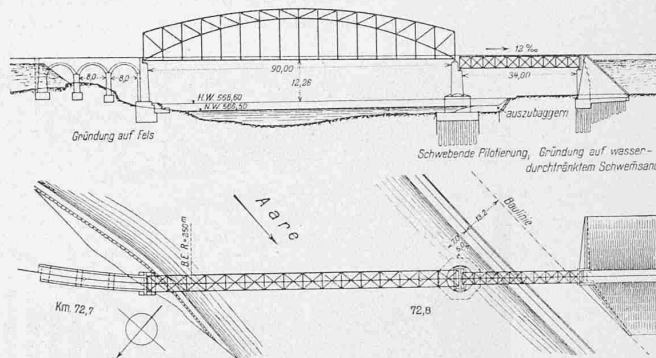


Abb. 3. Aareübergang bei Interlaken. — Masstab 1 : 2000.

Die Steigungen verteilen sich wie folgt: Horizontal sind 4,7 km oder 30 ‰, in 3 ‰ liegen 1,2 km (= 8 ‰), in 5 ‰ = 2,1 km (= 13 ‰), in 10 ‰ = 4,9 km (= 31 ‰), in 12 ‰ = 2,1 km (= 13 ‰) und in 14 ‰ liegen rund 0,7 km oder 5 ‰ der Baulänge. In Tunneln liegen 13,5 ‰ (Rh. B. rund 10 ‰, Gotthardbahn 17 ‰) und auf Viadukten und Brücken von über 5 m Lichtweite 930 m oder 5,9 ‰ der Streckenlänge (Rh. B. 2,6 ‰, G. B. 2,4 ‰). Man sieht daraus, dass die Brienzerseebahn verhältnismässig mehr Brücken aufweist als jede andere schweizerische Bahn und dass sie zu den tunnelreichsten Linien gehört.

In den Normalprofilen sind (jeweils links der Geleisebettung) die für die Erweiterung auf Normalspur nötigen Verbreiterungen von 0,5 m angegeben. Die Kostenersparnis durch deren vorläufige Nichtausführung dürfte an manchen Orten eine recht bescheidene sein. Abbildung 5 zeigt das

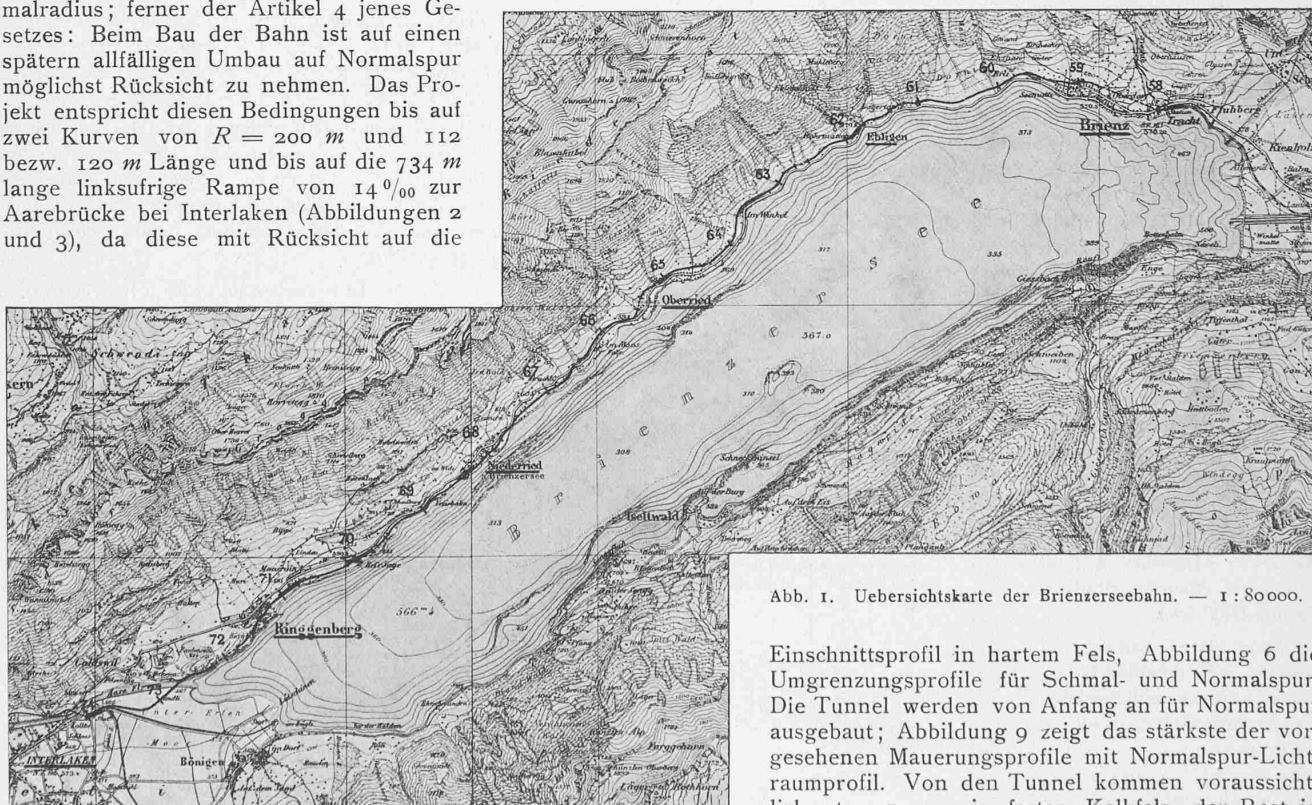


Abb. 1. Uebersichtskarte der Brienzerseebahn. — 1 : 80000.

Einschnittsprofil in hartem Fels, Abbildung 6 die Umgrenzungsprofile für Schmal- und Normalspur. Die Tunnel werden von Anfang an für Normalspur ausgebaut; Abbildung 9 zeigt das stärkste der vorgesehenen Mauerungsprofile mit Normalspur-Licht-raumprofil. Von den Tunnel kommen voraussichtlich etwa 500 m in festen Kalkfels, der Rest in Moränen und Bergschutt zu liegen. Es ist noch zu

