

**Zeitschrift:** Jahresbericht / Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee  
**Herausgeber:** Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee  
**Band:** - (1938)

**Artikel:** Der Ausbau des Pilgerwegs  
**Autor:** Füeg, Werner  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1095843>

### **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:** 25.03.2026

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

# *Der Ausbau des Pilgerweges*

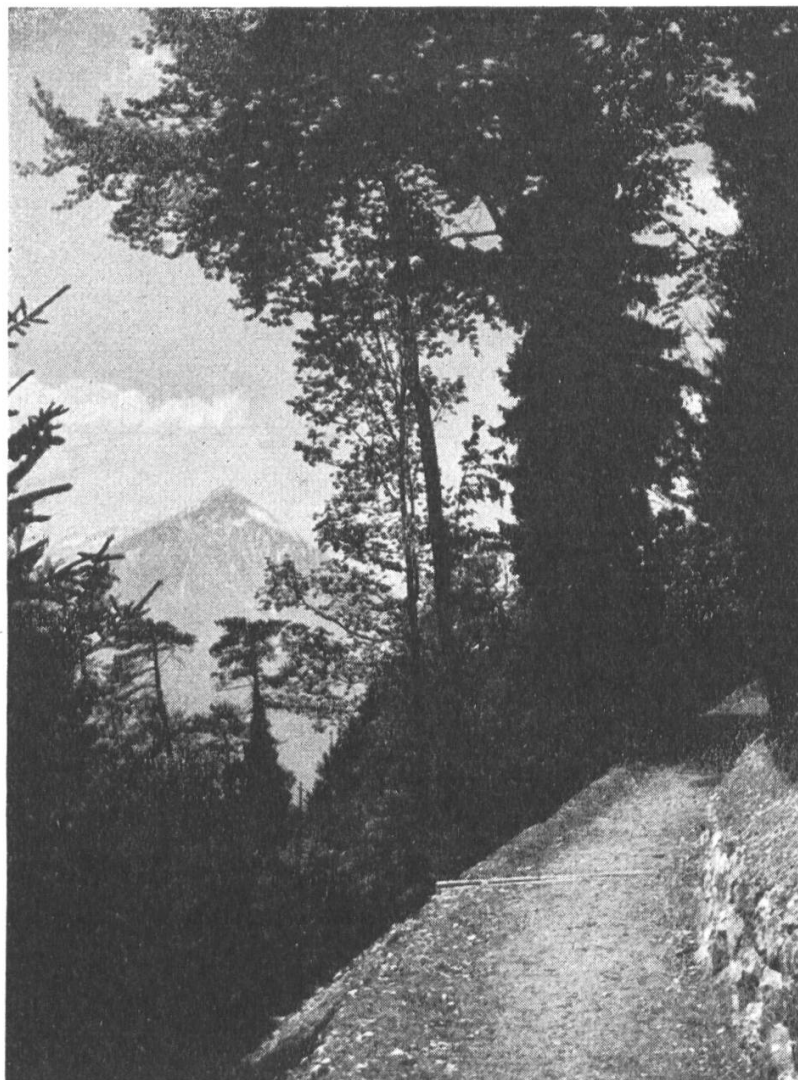
---

W e r n e r F ü e g , Bern

**A. Allgemeines.** Die seit einigen Jahren einsetzende Bewegung zur Schaffung von Wanderwegen nimmt erfreulicherweise immer weitere Formen an. Der Gedanke, den Fussgängerverkehr von den mit Motorfahrzeugen stark befahrenen Strassen auf Nebenwege überzuleiten, verdient die vollste Beachtung. Diese Bestrebungen bezwecken nicht nur die Entlastung des Strassenverkehrs und die Verminderung von Unfällen, sondern auch die Förderung der Wanderlust und damit die Anregung zu ungestörtem Naturgenuss. Bereits ist in unserm Kanton ein Netz von Wanderwegen gelegt, das immer mehr ausgebaut wird. Auch der Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee unter der Leitung seines verdienten Präsidenten, Dr. H. Spreng, hat den Ausbau solcher Wege im Gebiet der beiden Seen in sein Tätigkeitsprogramm aufgenommen. Als erste Massnahme wurde die Wiederinstandstellung des alten «Pilgerweges» am rechten Thunersee-Ufer zwischen Merligen und Beatusbad bei Neuhaus ins Auge gefasst. Dieser Weg mit seinen wundervollen Ausblicken auf See und Gebirge eignet sich in hervorragender Weise für Wanderzwecke. Der Plan des Uferschutzverbandes Thuner- und Brienzersee wird aber noch eine Erweiterung erfahren durch die Schaffung eines durchgehenden Weges von Thun bis Interlaken.

Die Grundlagen zur Realisierung dieses gemeinnützigen Werkes ergaben sich einerseits durch die Bereitstellung von Mitteln aus der Sevalotterie, anderseits durch die Heranziehung des **freiwilligen Arbeitsdienstes** mit seinen durch Bund, Kanton und Teilnehmergemeinden zur Milderung der Arbeitslosigkeit zur Verfügung gestellten Beiträgen. Durch diese Kombination war es gelungen, ein

Projekt zu ermöglichen, das ohne diese sozialen Hilfsmassnahmen in absehbarer Zeit wohl nicht zur Durchführung gekommen wäre oder noch kommen würde. Die für den Arbeitsdienst erforderliche



*Pilgerweg*

Photo Stahel, Interlaken

Zusätzlichkeit war somit erwiesen und seine Heranziehung gerechtfertigt. Als Arbeitsobjekt für den Arbeitsdienst eigneten sich die projektierten Arbeiten zudem in ganz vorzüglicher Weise.

**B. Bauliches.** Der ursprüngliche Zustand des Pilgerweges bestand in einem 50—80 cm breiten und mit Unkraut überwachsenen Pfad, der ohne einheitliches Längenprofil von Merligen her bis

zum Kulminationspunkt auf der Wohlhusenfluh (Kote 780 m ü. M.) führte, um von dort im Wechselgefälle nach den Beatushöhlen und hierauf in weitem Teilstücken bis zum Beatusbad abzustiegen. Als besonders unwegsam und teilweise gefährlich, musste der Felsabstieg zur Staatsstrasse bei der Dampfschiffländte in Sundlauenen bezeichnet werden. Eine Ausnahme machte das Teilstück zwischen Merligen und der Beatenbergbahn, das schon früher auf eine Breite von 1,50—2,00 m ausgebaut worden war.

Die Aufgabe des Arbeitsdienstes bestand nun darin, den Pilgerweg auf Grund von Detailplänen und Kostenvoranschlägen wieder herzustellen. Vorbedingung für den Ausbau war die Benutzung des bestehenden Weges bei möglichster Wahrung des ursprünglichen Charakters. Das Projekt sah deshalb folgende Arbeiten vor:

1. Verbreiterung des Weges auf 1,20—1,50 m;
2. Verbesserung des Längenprofils durch Auf- und Abtrag;
3. Entwässerung des Weges mit Holzabschlägen;
4. Sicherung der Böschungen mit Trockenmauern und Etterwerk;
5. Ueberbrückung des Budelbaches und des Krutbaches;
6. Anlegen von geeigneten Aussichtsplätzen;
7. Schutzgeländer;
8. Erstellen einer Treppe beim Abstieg nach Sundlauenen;
9. Reinplanie und Bekiesung des ganzen Weges.

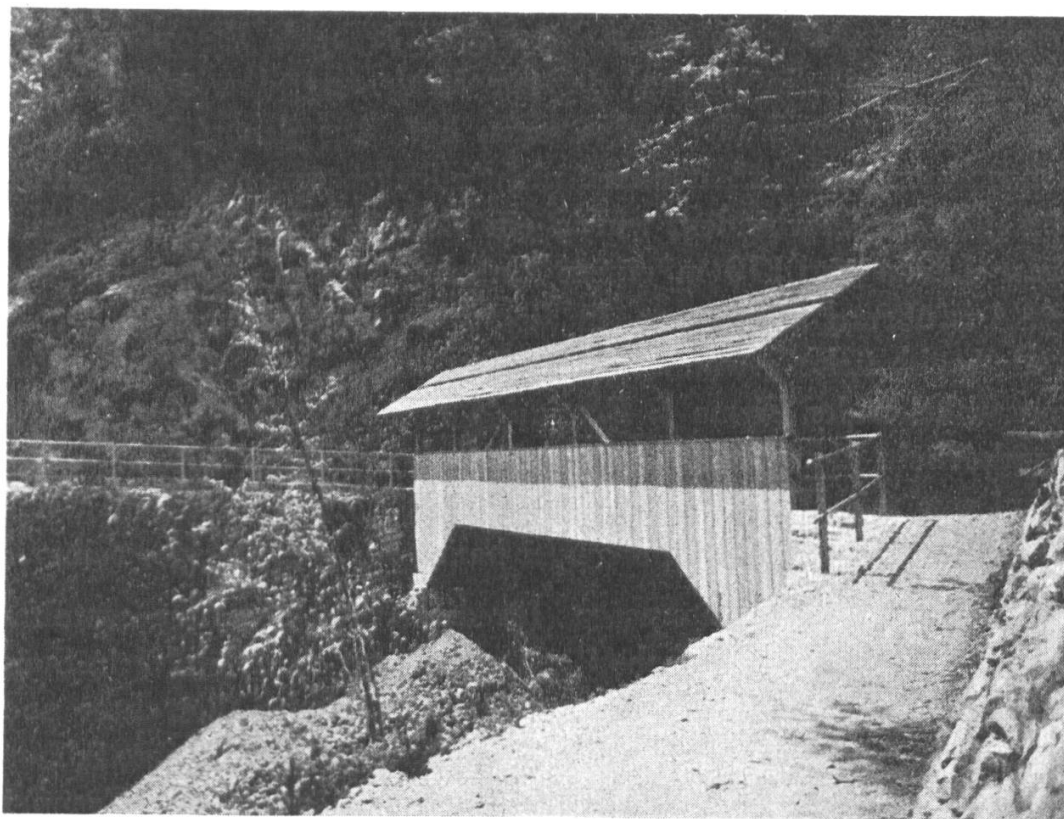
Da der Arbeitsdienst, FAD. genannt, die Tendenz verfolgt, die gute Jahreszeit in höher gelegenen Gegenden zu verbringen und geeignete Projekte in tiefern Lagen auf den Winter verlegt, war es im Hinblick auf den bedeutenden Umfang zweckmässig, die Bauarbeiten in zwei Etappen durchzuführen. Die Durchführung der ersten Etappe zwischen Merligen und Beatushöhlen erfolgte durch die Volkswirtschaftskammer des Berner Oberlandes im Winter 1936/37 und diejenige der zweiten Periode durch das kantonale Arbeitsamt Bern 1937/38 für das Teilstück Beatushöhlen—Beatusbad. Die Projektierungsarbeiten der obern Hälfte besorgte das Architekturbureau P. Lanzrein in Thun, diejenigen der zweiten Etappe Ingr. H. Aeberhardt in Thun.

Der Ausbau des Pilgerweges erstreckte sich auf die folgenden Abschnitte:

|                                                                                                   |         |                |  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|----------------|--|
| <b>1. Etappe:</b> (Volkswirtschaftskammer Berner Oberland)                                        |         |                |  |
| a. Beatenbergbahn-Beatushöhlen                                                                    | 2,850 m |                |  |
| b. Nastelweg, unweit der Beatenbergbahn<br>als Verbindung zwischen Staatsstrasse<br>und Pilgerweg | 314 m   | 3,164 m        |  |
| <b>2. Etappe:</b> (Kantonales Arbeitsamt Bern)                                                    |         |                |  |
| a. Beatushöhlen - Staatsstrasse Dampfschiff-<br>ländte Sundlauenen                                | 600 m   |                |  |
| b.*Staatsstrasse-Sundlauenen, Neuanlage                                                           | 235 m   |                |  |
| c. Sundlauenen-Gelber Brunnen                                                                     | 560 m   |                |  |
| d. Gelber Brunnen-Beatusbad                                                                       | 755 m   | 2,150 m        |  |
| b.*Staatsstrasse - Sundlauenen, Notstandsar-<br>beit, Neuanlage (Gafner u. Oswald)                |         | 310 m          |  |
| Gesamtlänge des Ausbaues                                                                          |         | <u>5,624 m</u> |  |

Zwischen Merligen und Sundlauenen (1a—2b), verläuft der Weg oberhalb der Staatsstrasse und zusammenhängend, während die Fortsetzung nach kurzer Benützung der Strasse in den unterhalb liegenden Abschnitt 2c führt, um dann abermals von der Staatsstrasse in das bergwärts gelegene Endstück 2d zu gelangen. Um Interlaken vom Beatusbad weg zu erreichen, steht dem Wanderer entweder die hübsche Wegverbindung durch den Eiwald längs dem Lombach, oder aber nach kurzer Benützung der Strasse bis Neuhaus, die prächtige, vom UTB. instandgestellte Seepromenade nach der Ruine Weissenau und anschliessend die Kanalpromenade zur Verfügung. Die Gesamtlänge des Wanderweges von Merligen bis Interlaken beträgt ca. 11 km und erfordert eine Marschzeit von etwa drei Stunden. Erwähnt soll noch werden, dass das Teilstück zwischen Dampfschiffländteweg nach Sundlauenen eine Neuanlage bildet und den historischen Pilgerpfad über den Sundgraben ersetzt. Wegleitend bei der Projektierung waren technische Schwierigkeiten, sowie die Ueberlegung, dass diese Variante der erheblichen Höhendifferenzen wegen beim Spaziergänger keinen Anklang gefunden hätte.

Die ausgeführten Arbeiten hatten einen ziemlich Umfang und stellten sowohl an Leitung, wie auch ganz besonders an die meist ungeübten Lagerteilnehmer nicht geringe Anforderungen. Freude an diesem interessanten Objekt und der durchwegs gute Wille setzten sich jedoch über die bestehenden Schwierigkeiten hinweg. Die Vielseitigkeit der Arbeiten wirkte anregend. Bis auf



*Budelbachbrücke*

Photo Stahel, Interlaken

einige lokale Stellen war der Ausbau einfach und für den FAD. durchaus geeignet. Erheblichen Aufwand an Zeit und Geld erforderten insbesondere die an vier Stellen notwendige Verbesserung des Längenprofils durch Verlegung des bestehenden Trasses, was bedeutende Erdbewegungen, Sprengungen und Mauerwerk zur Folge hatte. Die Wegverlegung über den Budelbach verlangte neben der nicht geringen Erdbewegung einen Felsabtrag von ca. 600 m<sup>3</sup>. Ursprünglich war an dieser Stelle eine Galerie vorgesehen, die dem Weg einen besondern Reiz verliehen hätte; doch musste von

diesem Projekt des schlechten Felsens wegen Umgang genommen und das ganze Wegprofil auf eine Länge von 25 m ausgesprengt werden. Zur Erzielung eines wirtschaftlichen Arbeitseffektes und zur Verhütung von Unfällen, sowie zur Ermöglichung einer technisch befriedigenden Lösung von Spezialarbeiten, wie Sprengen und Mauerwerk, verwendete man eine Anzahl von Berufsarbeitern, deren Entlohnung zu den ortsüblichen Ansätzen und zu Lasten des Lagers gingen. Die Kosten stellten sich für beide Etappen auf Fr. 6,346.—, somit ein Betrag, der zur Milderung der örtlichen Arbeitslosigkeit ansehnlich beigetragen hat. Aus den gleichen Gründen und um dem Arbeitsdienst nicht allzugrosse technische Schwierigkeiten zu überbinden, wurde ein Teilstück bei Sundlauenen in einer Länge von 310 m einem Unternehmer als Notstandsarbeit zur Ausführung übertragen. In diesem Zusammenhang sei auch die Budelbachbrücke erwähnt, deren Erstellung als überdeckte Holzkonstruktion der Firma J. Frutiger's Söhne in Oberhofen als Notstandsarbeit übergeben wurde. Das Arbeitslager beteiligte sich dabei nur mit Hilfsdiensten und erstellte die gemauerten Widerlager. Den Krautbachsteg dagegen baute das Arbeitslager selber.

Ganz besonders interessant für die Arbeitsdienstler gestaltete sich der Ausbau des Felsabstieges zur Dampfschiffländte in Sundlauenen. In diesem Abschnitt war der historische Charakter noch besonders ausgeprägt. Deutlich sichtbare Spuren eines frühern Zeitalters liessen sich in den im Felsen ausgehauenen Treppentritten erkennen. Anpassung an diese Periode und möglichst Erhaltung der Merkmale waren daher wünschenswert. Der Ausbau des im frühern Zustand nicht leicht begehbaren Felsweges erfolgte dann auch auf Grund eines nach allen Seiten hin durchstudierten Planes. Der Arbeitsdienst hatte mit der Uebernahme dieses Auftrages eine schwere, aber dankbare Aufgabe übernommen. In mühsamer Arbeit musste das für den Treppenbau notwendige Material hinauf geschafft werden. Aber unverzagt und zielbewusst suchte der Arbeitsdienst die erheblichen Schwierigkeiten zu überwinden. Das Ausspitzen und -mauern der Treppentritte, sowie die Erstellung von steinernen und eisernen Schutzgeländern nahm den

FAD für längere Zeit in Anspruch. Ortsansässige Berufsleute leisteten dabei wertvolle Hilfe. Die in der jetzigen Form bestehende Treppenanlage mit ihren prachtvollen Aussichtsplätzen gestaltete



*Pilgerweg, Hans-Luck-Treppe*

Photo G. Stahel, Interlaken

sich zu einem Werk, das sowohl dem UTB, wie auch insbesondere dem Arbeitsdienst zur Ehre gereichte. Die Treppe wird heute in Anerkennung der Verdienste des Vorstehers des kantonalen Arbeitsamtes Bern um die Förderung der Uferschutzbestrebenungen «Hans Luck Treppe» genannt.

Der Vollständigkeit halber sollen die geleisteten Arbeiten noch in Zahlen zum Ausdruck kommen:

|                  | I                     | II                   |                      |
|------------------|-----------------------|----------------------|----------------------|
| 1. Erdaushub     | 3,150 m <sup>3</sup>  | 1,100 m <sup>3</sup> | 4,250 m <sup>3</sup> |
| 2. Felsabtrag    | 1,020 «               | 470 «                | 1,490 «              |
| 3. Mauerwerk     | 315 «                 | 334 «                | 649 «                |
| 4. Holzabschläge | 45 «                  | 37 «                 | 82 «                 |
| 5. Steinbett     | 1,1260 m <sup>2</sup> | 90 m <sup>2</sup>    | 1,350 m <sup>2</sup> |
| 6. Bekiesung     | 3,700 «               | 1,000 «              | 4,700 «              |
| 7. Geländer      |                       |                      |                      |
| a. mit Gasrohr   | 49 m                  | 205 m                | 254 m                |
| b. « Holz        | 48 «                  | 30 «                 | 78 «                 |
| c. « Mauerwerk   |                       | 50 «                 | 50 «                 |

(Treppentritte 153)

Zu erwähnen sind ausserdem die Sicherung von Böschungen mit Etterwerk, sowie die Aufstellung von Ruhebänken und Wegweisern.

#### C. Organisatorisches.

|                      | 1937        | 1938        |        |
|----------------------|-------------|-------------|--------|
| 1. Lagerleiter:      | K. Jeangros | K. Jeangros |        |
| 2. Techn. Leiter:    | P. Richard  | P. Richard  |        |
|                      |             | K. Jeangros |        |
| 3. Bauzeit:          |             |             |        |
| in Wochen            | 30          | 31          |        |
| 4. Verpflegungstage: | 6,800       | 5,844       | 12,644 |
| 5. Arbeitstage:      |             |             |        |
| a. Freiwillige       | 4,516       | 4,008       | 8,524  |
| auf dem Bauplatz     |             |             |        |
| zu 8 Stunden         | 80 %        | 83 %        |        |
| b. Berufsarbeiter    | 244         | 383         | 627    |

Der Ausfall für innern Dienst, Krankheiten und Schlechtwettertage betrug im Mittel 18,5 %. Die Zeit für die Notstandsarbeiten, die nicht vom Lager durchgeführt wurden, ist in der obigen Tabelle nicht inbegriffen.

6. Unterkunft:
  - 1937 Uninormbaracke der Militärverwaltung;
  - 1938 Hotel Beatushöhlen in Sundlauenen.
7. Oberaufsicht: für Bund und Kanton:
  - Kantonales Arbeitsamt Bern; FAD.-Jngr. Füeg.
8. Lagerbestand: durchschnittlich 35 Mann; insgesamt 162 Freiwillige plus 10 Berufsarbeiter.

#### D. Kosten.

|                               | 1937         | 1938       | Total                    |
|-------------------------------|--------------|------------|--------------------------|
| 1. Lagerkosten                | Fr. 37,103.— | Fr. 31,380 | Fr. 68,483.—             |
| 2. Werkzeuge/Material         | « 3,718.—    | « 4,302    | « 8,020.—                |
| 3. Budelbachbrücke            | » 4,518.—    |            | « 4,518.—                |
| 4. Projektkosten              |              |            | « 2,135.—                |
| 5. Unternehmerlos Sundlauenen |              | « 4,589    | « 4,589.—                |
| 6. Diverse Auslagen           |              |            | « 511.—                  |
|                               |              |            | <hr/> Fr. 88,256.— <hr/> |

7. Kosten pro Mann und Verpflegungstag  
ohne Material etc. im Mittel Fr. 5.40  
 Das sind die Durchschnittskosten für Verpflegung und Unterkunft, Besoldung der Lagerleitung, Arbeitsschuhe und Arbeitskleidung, Taschengeld, Reisespesen, Wäsche, Prämien für Unfall und Krankheit etc.
8. Kosten pro Mann und 8-Std.-Tag auf dem Bauplatz Fr. 8.—  
 ohne Material  
 pro Arbeitsstunde auf dem Bauplatz Fr. 1.—
9. Kosten pro Laufmeter fertiger Weg Fr. 15.70  
 (alles inbegriffen)

#### E. Beiträge.

1. Bund:
  - a. Lagerkosten Fr. 26,849.—
  - b. Notstandsarbeiten « 1,632.— Fr. 28,481.—
2. Kanton:
  - a. Lagerkosten Fr. 14,979.—
  - b. Notstandsarbeiten « 823.— Fr. 15,802.—

|                                               |       |          |                     |
|-----------------------------------------------|-------|----------|---------------------|
| 3. Wohngemeinden der Teilnehmer               | «     | 11,776.— |                     |
| 4. Gemeinden, Verkehrsvereine, Private        | «     | 1,500.—  |                     |
| 5. Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee: |       |          |                     |
| a. Lagerkosten                                | Fr.   | 14,029.— |                     |
| b. Material u. Werkzeuge                      | «     | 8,020.—  |                     |
| c. Notstandsarbeiten                          | «     | 9,039.—  | Fr. 31,088.—        |
|                                               | Total |          | <u>Fr. 88,256.—</u> |

Allgemein betrachtet, mögen die Aufwendungen für die Wiederherstellung eines Spazierweges relativ hoch erscheinen; dass sie aber nur etwa 8—10 % infolge Minderleistung teurer als eine Unternehmerleistung zu stehen kamen, darf als ein schöner Erfolg des Arbeitsdienstes bewertet werden. Der Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee hat mit Hilfe der Sevagelder nicht nur erheblich zur Milderung der Arbeitslosigkeit beigetragen, sondern auch ein Werk ermöglicht, das dem Berner Oberland zur hohen Zierde gereicht. An der Einweihungsfeier am 18. Juni 1938 kam diese Ueberzeugung zum vollen Ausdruck.

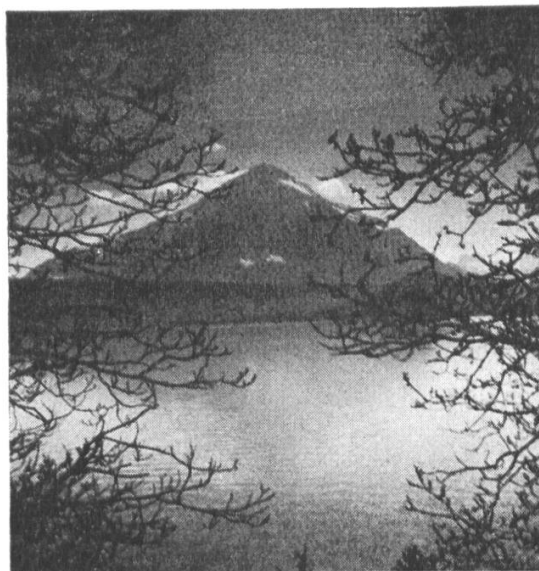


Photo W. Stämpfli, Thun

*Ausblick vom J. V. Widmann-Platz*