

Zeitschrift: Jahrbuch vom Thuner- und Brienzersee
Herausgeber: Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Band: - (1955)

Artikel: Schiffskanalprojekte Thunersee-Brienzersee
Autor: Volmar, Fr. A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1096514>

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: 24.03.2026

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

SCHIFFSKANALPROJEKTE THUNERSEE-BRIENZERSEE

FR. A. VOLMAR

Wenn Ausländer, die zum ersten Mal das Berner Oberland und die so mannigfach beglückende Gegend von Interlaken besuchen, gelegentlich sich erkundigen, warum denn eigentlich nicht eine direkte Schifffahrt Thun-Brienzenz möglich sei, und ob eine solche Verbindung als reizvolle touristische Attraktion (und im Hinblick auf propagierte Seeluftkuren) beim heutigen Stand der Technik sich nicht verwirklichen liesse — dann weicht man solchen, beiläufig auch delikate Kulissengeheimnisse des Fremdenverkehrs berührenden Fragen am besten mit dem Refrain des »Trompeters von Säckingen« aus: »... es wär' zu schön gewesen ... es hat nicht sollen sein!«

Und warum denn nicht?

So fragen wir uns nun selbst, zumal beim unwillkürlich sich regenden Gedanken an sommerliche 3-Seenfahrten Biel-Murten-Neuenburg ... Hat man denn im Laufe der Jahrhunderte die Schiffbarmachung der Aare zwischen Thuner- und Brienzersee nie ernstlich angestrebt?

Man hat den Gedanken öfters erwogen. Man hat sogar Projekte ausarbeiten lassen.

Hier die merkwürdige Geschichte einer naturgegebenen, aber mehrfach verpassten — und gründlich verpatzten Idee.

*

Ob jungsteinzeitliche Fischer und Jäger in ihren Einbäumen die vielarmige und teilweise durch Sumpfgelände fliessende Aare zwischen den Seen befuhren, wissen wir nicht — ebensowenig ob die gutentwickelte römische Fluss-Schifffahrt hier gegenüber dem Landweg je von Bedeutung war. Durch verschiedene Kastelle gesichert und eine helvetisch-römische Siedlung zu Unterseen berührend, führte ein solcher nach A. Jahn vom linken Thunerseeufer über das Bödeli nach dem rechten Brienzerseeufer. Ist abwärts eine durchgehende Schifffahrt für jene Zeiten vielleicht noch denkbar, so bot die das Bödeli auch viel später noch in grossen Windungen mehrarmig durchfliessende und mit ausgedehnten Lehm-, Sand- und Kiesbänken da und dort oft entsprechend untiefe Aare einem ohnehin mühsamen Schiffsverkehr in umgekehrter Richtung doch etwelche Schwierigkeiten.

Die grossangelegte ehemalige Wasserburg *Weissenau*, nach H. Strahm eine jener verkehrspolitisch bedeutsamen Reichsburgen wie sie zur Zeit der

international engagierten Hohenstaufen (1152–1254) errichtet worden waren, dürfte daher sowohl als wehrhafter Hafen, als Sust und Zollstätte wie als wichtiger *Umschlagsplatz* gedient haben, denn in ihrer unmittelbaren Nähe entstand im 12. oder 13. Jahrhundert der dann der Konkurrenz Unterseens erlegene, schon längst spurlos verschwundene Markort Widon oder Wyden. An ihn scheinen heute noch die Oertlichkeitsbezeichnungen Wyden, Wydimatten, Wydihof zu erinnern.

In der Gründungs- oder Frühzeit des Städtleins Unterseen, 1279/80, werden in einer urkundlichen Vereinbarung zwischen Freiherr Berchtold von Eschenbach und dem erstmals 1133 erwähnten Augustinerkloster Interlaken mit ausdrücklichem Eigentumsvorbehalt die dem Kloster gehörenden Radwerke und Fischereivorrichtungen in der *Aare* erläutert. Aus dem konfliktreichen Verhältnis zwischen den um ihre Existenz kämpfenden Burgern von Unterseen und dem reichbegüterten und seine ausgedehnten Fischereirechte weiterhin beharrlich und selbstsüchtig wahrenden Kloster Interlaken interessiert uns hier die von 1364 datierende burgerliche Klage: die Mönche »verbarrent des Riches Strass in der Aar«, d. h. sie sperren einen Flusslauf, der als öffentlicher Verkehrsweg zu dienen habe und schädigen dadurch die Schifffahrt. *)

War sie durchgehend? War sie als solche gegenüber dem Landweg für das Kloster selbst von Bedeutung?

Offenbar nicht. Denn das mächtige und besonders im engeren Oberland wirtschaftlich dominierende Kloster, dessen Grundbesitz sich vom Grimselgebiet und von den Lütshinentälern bis ins Unterland erstreckte und das seit 1334 auch im Besitz der ausgedehnten Herrschaft Weissenau war, errichtete in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts zwecks noch ausgiebigeren Fischfangs die den ganzen Flusslauf vom Städtlein Unterseen schräg aufwärts vom einen Ufer zum andern sperrende *grosse Aareschwelle*. Nach einem Hilferuf der Unterseener an Kaiser Sigmund (1434) und nach weiteren Klagen sprach sich ein freundeidgenössisches Schiedsgericht Anno 1445 dahin aus, dass die Aare als des Reiches Strasse für Markt- und andere Schiffe offen stehen sollte, was nun wenigstens durch Lücken zu bewirken sei, die zu öffnen und zu schliessen den in ihren Privilegien nicht zu tangierenden Klosterherren vorbehalten bleibe.

Die natürliche Folge dieser aus Eichenpfählen, Felsblöcken und kleinerem Material bestehenden und immer mehr verschlammenden und verkrustenden Aareschwelle war ein bis in den Brienzersee hinauf sich bemerkbar machender Rückstau. Dass das nur auf die Ausbeutung des grossen Fischreichtums bedachte, wenn selbst auch auf Brienzersee und Thunersee navigierende Kloster nicht das geringste Interesse an einem Durchgangsverkehr auf der Aare hatte, bewies es zudem durch die rücksichtslose Errich-

*) Karl Geiser, Brienzersee und Thunersee. Historisches und Rechtliches über den Abfluss. Publikationen des Schweiz. Wasserwirtschafts-Verbandes, Nr. 2, 1914. — Hans Spreng, Das Kloster Interlaken. 2. Aufl. Interlaken 1950. — Hans Strahm, Die (Ruine) Weissenau. Jahrbuch vom Thuner- und Brienzersee 1944 u. 1953. — Verkehrsgeschichtliches über das Bodeli von der Frühzeit bis in die Neuzeit (mit Literatur- und Quellenangaben, auch betr. Kanalprojekte) in F. A. Volmar, Die erste Eisenbahn des Berner Oberlandes, Bern 1946.

tung eines weiteren Wehrs bei der Weissenau. Der hier wohl längst versandete alte Hafen und das hier zunehmend versumpfende Mündungsgebiet der Aare hätten allerdings die Schifffahrt ohnehin erschweren oder verunmöglichen müssen. Bereits in der Schiff- und Fuhrleute-Ordnung von 1562 (Hartmann, Grosses Landbuch) ist *Blatten=Neuhaus* als Sust, als Thunerseelände und Umschlagsplatz erwähnt, der als solcher schon dem Kloster gedient haben dürfte.

Die vielgerühmte staatspolitische Voraussicht der bernischen Machthaber hat im Bodeli sozialpolitisch wiederholt übel versagt — selbst nach Aufhebung des Klosters (1528), dessen getreuer Schirmvogt die Mutzenstadt zum öfteren Leidwesen der Unterseener gewesen. Die den landvögtlichen Fischsegen mehrende grosse Aareschwelle zu Unterseen blieb auch dann noch bestehen, als der durch sie zu hoch gestaute Brienzersee und die in ihrem Abfluss gehemmte Aare den Talboden bis gegen Meiringen hinauf versumpften.

Wenn die Regierung im Jahre 1741 endlich durch Werkmeister *S. Lutz* und *Emanuel Zehender* die Frage »projectirt=nutzlicher Communication des Thuner- und Brientzer Sees« prüfen lässt, so geschieht das auf Betreiben des sehr wohlhabenden und als Engros=Holzhändler sich betätigenden Junkers Hauptmann Bernhard May, der das am Brienzersee, in den Lüttschinentälern und später auch in Interlaken (Rugen) geschlagene Holz minderer Transportkosten wegen bis Bern durchflossen möchte. Der Kostenvoranschlag von über 300 Pfund für einen soliden Kanal mit Schleuse für Schiffe und Flösse — ein Projekt, dem der Schwelle und des Fischfangs wegen ohnehin Schwierigkeiten erwachsen — wirkt nicht gerade ermunternd; immerhin wird mit einem Staatsbeitrag von 200 Pfund und auf Risiko des Petenten eine besagten Flössen dienende Durchlass=Schleuse errichtet, die sich indessen nicht immer bewährt zu haben scheint. Die Sorge um die Schwelle, um Radwerke und Fischfang zu Unterseen steht der dann auch von andern Unternehmern betriebenen *Holzflösserei* während etwa hundert Jahren weiterhin entgegen.

Trotz regem Regionalverkehr, trotz beträchtlichem interkantonalen und internationalen Transitgüterverkehr via Brünig und Grimsel wird die doch naheliegende und zugleich der Entsumpfung dienende Schaffung einer von Meiringen bis Bern durchgehenden Aarewasserstrasse unterlassen. Dass von einem durchgehenden Schiffsverkehr zwischen Brienzersee und Thunersee kaum oder überhaupt nicht die Rede sein konnte, dass vielmehr (verdienstbringender!) Landtransport mit *umständlichem zweimaligem Umlad* üblich war, zeigt die »Fuhrleuthe=Ordnung« von 1752/55 betr. »geordneten Fuhr-Lohn von der Sust zu Unterseen nach dem Neuwhauss oder sogenannten Blatten, und vice versa nach der Sust zu Unterseen«, samt den gesonderten offiziellen Schiffstarifen: Schiff-Lohn von Tracht (Brienz) nach der Sust zu Unterseen und umgekehrt, Schiff-Lohn von dem Neuwhauss nach Thun und umgekehrt.

*

Im August 1810, anlässlich des Baues der Sustenstrasse, bekundet man die Absicht, »die schon vorhandenen Pläne zur Verbindung der Schifffahrt der beyden Seen von Brientz und Thun durch zweckmässige Arbeiten, näher

zu untersuchen« — dreieinhalb Monate später sind »noch nicht einmal die erforderlichen Präliminar=Arbeiten gemacht«.

Aber dann geht es scheinbar energisch vorwärts: Auf Grund eines summarischen Gutachtens des bei der Linthkorrektur tätig gewesenem namhaften deutschen Wasserbau-Ingenieurs Major *Johann Gottfried Tulla* wird die mit einer totalen Aarekorrektur zu verbindende *Schiffbarmachung* zwischen Thuner- und Brienzersee am 6. Juli 1812 durch den Kleinen Rat (Regierungsrat) des Kantons Bern zum *Beschluss erhoben*. (Nach einer grossrätlichen Reminiscenz aus dem Jahre 1846 sah das Projekt Tulla einen »mitten durch die Schlossgüter von Interlaken usw.« führenden Kanal vor, der »wenigstens eine Viertelmillion gekostet hätte«.) Dringlicher jedoch und nicht zuletzt auch im Interesse der Schifffahrt ist zunächst die Aarekorrektur zwischen Thun und Bern, mit der indessen erst 1824 begonnen wird und für die bis 1861 rund 1,5 Million Fr. verausgabt werden. Im Bodeli dagegen geschieht so gut wie nichts; die 1818 von Oberförster Karl Kasthofer erwähnten Sümpfe im Haslital, in der Allmend von Bönigen und in der Wyssenau bestehen fort.

In seiner 1833 veröffentlichten bemerkenswerten Schrift »Notizen über Land- und Wasserstrassen im Kanton Bern« empfiehlt der weitblickende jurassische Ingenieur und Grossrat *Jean Amédée Watt* u. a. die Schiffbarmachung der Aare zwischen Meiringen und Brienz, zwischen Brienzersee und Thunersee, sowie einen die Aareschifffahrt in beiden Richtungen wesentlich erleichternden Kanal von Thun nach Bern. So liessen sich grosse Gebiete entsumpfen, so »könnten alle Materialien des Haslithals zu Schiffe, und ohne umzuladen, mit geringen Kosten nach Bern gebracht werden«.

In den Jahren 1833–39 ist es der polnische Wasser- und Strassenbau-Ingenieur Oberstlieutenant *Jean Lelewel*, der für das bernische Baudepartement u. a. Entwürfe für die Juragewässerkorrektur und für die Schiffbarmachung der Aare zwischen Brienzer- und Thunersee ausarbeitet. Oberstlt. Lelewel dürfte zu jenen polnischen Freiheitskämpfern gehört haben, die 1831 und 1833 als Flüchtlinge in der Schweiz und besonders in Biel Aufnahme fanden, und es ist nicht ausgeschlossen, dass er mit J. A. Watt in Berührung kam, mit diesem Gedankenaustausch pflegte (Juragewässerkorrektur etc.) und auf dessen Empfehlung hin (mit den Kollegen Bacinski, Bielinski, Siekierski) vom kantonalen Baudepartement provisorisch angestellt wurde. Wir finden »diesen seiner besonderen Talente wegen ausgezeichneten Ingenieur« noch 1846 im technischen Bureau dieses Departementes. Seine in französischer Sprache verfassten handschriftlichen Projekte (Original und Abschriften im Archiv des BLS-Schiffsbetriebes, Thun-Lachen) befassen sich einerseits mit einer hauptsächlich der Entsumpfung und weniger der Schifffahrt dienenden Aarekorrektur zwischen den Seen, anderseits mit einer alle Probleme berücksichtigenden, aber kostspieligeren Planung: Beibehaltung des Aarebettes bis Unterseen, das daselbst zu einem *Flusshafen* von etwa 126 m Länge und 54 m Breite erweitert würde, Schaffung eines besonderen, durch Schleusen reglierten, ca. 3 km langen *Schifffahrtskanals von Unterseen nach Neuhaus* am Thunersee, wobei eine besondere Werkschleuse in Unterseen der Kraftgewinnung dienen würde, Korrektur des der Reglierung und dem Abfluss dienenden alten Aarebettes Unterseen=Weissenau.

Seine in schöner farbiger Darstellung ausgeführten, insgesamt neun grossen Uebersichts-, Kanal- und Schleusen-Pläne und -Profile, von Nov. 1834 bis Mai 1835 datiert und signiert, sind zu einem grossformatigen Album (ca. 90 cm breit und 51 cm hoch) gebunden, das im Archiv des Oberländischen Kreisoberingenieurs in Thun aufbewahrt wird. Es ist aus den Plänen u. a. folgendes ersichtlich: Zwischen Unterseen und Spielmatt ein im Geviert etwa 126 x 54 m messender Hafen für 25 Schiffe (vermutlich grössere Ruder- und Segelschiffe für Gütertransporte), gegen die Schlossinsel hin Schiff- und Werkschleusen. Der Kanal benutzt geschickt eine alte Aarewindung, die teilweise als Ausweichbassin bestehen bleibt, verlässt dann das Aarebett, um in weitem Bogen über das »Unter-Feld« zu führen und über »im Wyden-Zaun« und »Pflanz-Land« in gerader Linie Neuhaus zu erreichen, dessen Hafen erweitert würde. Der alte Aarelauf mit Mündung in der Weissenau wird belassen, wenn auch korrigiert und streckenweise durch Eliminierung starker Windungen abkürzend begradigt.

Die eingehende Beschreibung seines von ihm zur Ausführung empfohlenen und auf 137,000 Livres berechneten zweiten Projektes (das er im März 1839 textlich ergänzt und zum Abschluss gebracht hat) schliesst Lelewel wie folgt: »Selten findet man für ein solches Werk in jeder Hinsicht günstigere Voraussetzungen. Baumaterialien bester Qualität stehen in unmittelbarer Nähe sozusagen kostenlos zur Verfügung; die Transportkosten sind gering. Die arme Bevölkerung des Oberlandes appelliert an das Wohlwollen der Regierung, um den natürlichen Reichtum an Gesteinsmaterialien verwerten zu können. Ein durch die Dampfschiffahrt belebter Fremdenverkehr würde das aufgewendete Kapital reichlich verzinsen — vor allem aber wäre dieses Werk *der verdienstvolle erste Schritt für die Schiffahrt zwischen den Gebirgsgegenden und der Kantonshauptstadt*, wie sie als grosses Ziel einer durchgehenden Verbindung mittels der Aarekorrektur früher oder später verwirklicht werden wird.«

Aber so grosszügig, so weitblickend dachte man weder in der Regierung noch im Bödeli, wo sich damals nur ein Einziger gefunden zu haben scheint, der den volkswirtschaftlich bedeutsamen Gedanken eines durchgehenden Schiffskanals über lokale Belange hinaus zu erfassen vermochte. Es war der dann 1845 im zweiten Freischarenzug bei Malers gefallene *Johannes Seiler*, der in der Grossratsverhandlung vom 24. Juni 1834 über eine mit der notwendigen Entsumpfung verbundene Tieferlegung des Brienzersees auf »die Wichtigkeit eines schiffbaren Verbindungskanales zwischen Thuner- und Brienzersee« hinwies, »wodurch die Schiffahrt von Brienz bis Bern ungehemmt stattfinden kann«. Watt und einige andere Redner unterstützten ihn: Nur nichts Halbes! Schläppi aus dem Haslital erachtete einen solchen Kanal als »im Geiste und Interesse des Kantons«. Der Grosse Rat beschliesst grundsätzlich eine allerdings noch weitere Untersuchungen erfordernde ganze Lösung des komplexen Problems.

Es wird für ein gutes Jahrzehnt schubladisiert.

Vergessen wir jedoch nicht, dass 1835 Rudolf Schneiders »Gespräche über die Ueberschwemmungen im Seelande der westlichen Schweiz, über die Mittel zur Austrocknung und zum Anbau seiner Sümpfe und Mööser« erschienen, die auf die dringende soziale Notwendigkeit der Juragewässerkorrektur (und deren Bedeutung für die Schiffahrt) hinwiesen — jenes grosse Werk, für das er sich dann als Mitglied der bernischen Regierung (1837–50) kräftig einsetzte, und das nach zahlreichen Projekten, Experti-

sen, Kommissionsbefunden und Zwistigkeiten erst 1868 begonnen werden konnte.

*

Der Einführung der fahrplanmässigen *Dampfschiffahrt* auf dem Thunersee (1836) und auf dem Brienzersee (1839) folgte am 10. November 1842 die Gründung der »Vereinigten Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Thuner- und Brienzersee«, deren damals protokollarisch festgelegte Absicht es war, mit dem für den Thunersee bestimmten Schiff »wo möglich« nicht nur »Neuhaus oben am See«, sondern auch Unterseen zu bedienen. Durch Experten sollen »für den obersten Landungsplatz in Unterseen die nöthig erachtenden Flusskorrekzionen vorgeschlagen« werden, »welche die Gesellschaft auf geeignete Weise anordnen und ausführen wird«. Am 4. Februar 1843 wird der »Neuen Zürcher Zeitung« aus Interlaken geschrieben:

»Die Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Thuner- und Brienzersee geht mit keinem geringern Plane um, als *die beiden Seen*, die bisher durch die Schwelle von Unterseen, welche die *Schiffahrt* unterbrach, getrennt waren, *zu verbinden*, um so in Stand gesetzt zu werden, wenigstens mit dem kleinern Dampfschiffe (welches bisher den Thunersee befuhr) beide Seen zu befahren. Wenn das gelingt, dann erwirbt sich die Gesellschaft ein wirklich anerkennungswerthes Verdienst. Dann würden Holz und Steine, besonders die Goldswylplatten, mit denen die Arkaden von Bern belegt sind, eine wohlfeilere Reise machen können. Bisher musste zu Unterseen immer ausgeladen werden, um beim Neuhaus wieder einzuladen. Und das Brienzerdampfschiff konnte nicht weiter die Aare hinunterfahren als bis zur Zollbrücke. Jetzt will die Gesellschaft 1) den Aarruns unterhalb Goldswyl, wo die Durchfahrt bei niedrigem Wasserstande immer gefährlich oder oft unmöglich war, ausgraben; 2) an der Zollbrücke ein Sprengwerk wegnehmen und eine Zug- oder Schiebebrücke anbringen; 3) an der obern Schwelle bei Unterseen eine Schiffahrtsschleuse errichten lassen. Auch die Gemeinde Unterseen wird ins Interesse gezogen und will einen Landungsplatz anlegen, was natürlich für diesen Ort von wichtigen Folgen wäre.«

Projektverfasser war der 1840 mit der Planung der Juragewässerkorrektur beauftragte berühmte Strassen-, Wasserbau- und Eisenbahn-Ingenieur Oberst *Richard La Nicca* aus Graubünden. Da er im Mai 1844 im Berner Oberland die Frage prüfte, ob durch eine allfällige Entfernung der den Abfluss aus dem Brienzersee hemmenden grossen Schwelle zu Unterseen eine Trockenlegung der versumpften Gebiete bei Bönigen und in der Ebene zwischen Brienz und Meiringen bewirkt werden könnte, ist anzunehmen, dass er damals auch im Auftrag der *Gebrüder Knechtenhofer*, den verdienten Thuner Initianten der Dampfschiffahrt, tätig war. Sein leider verschollenes Kanalprojekt, das natürlich auch die Korrektur und event. die Kanalisierung der Aare untenher Unterseen insichschliessen musste, rechnete angeblich mit einem Kostenaufwand von 650,000 Fr., was der Dampfschiffgesellschaft unerschwinglich schien.

Die drei Brüder Knechtenhofer befassten sich übrigens schon 1842 — fünf Jahre vor Eröffnung des ersten schweizerischen Schienenstranges Zürich-Baden — mit dem Projekt einer Eisenbahn Bern-Münsingen-Thun, wie sie dann erst 1859 durch die Centralbahn-Gesellschaft verwirklicht worden ist — ohne der jahrhundertealten, besonders für den Gütertransport bedeutsamen, wenn auch zuweilen nicht ungefährlichen Aareschiffahrt Thun-Bern sogleich ein Ende zu machen. Das geschah eigentlich erst nach 1876, als die nicht gerade zweckmässig vorgenommene Korrektur der Aare

zwischen Thun und Uttigen durch Querdämme ergänzt werden musste. Berner Schiffe hatten zur Zeit der internationalen Zurzacher Messen, d. h. von der ersten Hälfte des 15. bis Mitte des 19. Jahrhunderts, die Wasserstrasse bis Klingnau benutzt.

Mancherlei Umstände politisch leidenschaftlich bewegter Jahrzehnte, die dem Kampf um neue Volksrechte, dem Ringen um grössere Einheit der Eidgenossenschaft galten, haben einen konsequenten und rechtzeitigen Ausbau unserer Wasserstrassen verhindert. Und nun man sich einigermaßen beruhigt und es gemeinsam schaffen müsste, stehen die epochalen Feuerrosse vor den Toren, willig bereit, Menschen und Güter in eiliger Fahrt durch die wohl bald einmal schienenverbundenen helvetischen Lande zu befördern. Selbst im Kanton Bern, wo man die Verkehrsbedürfnisse einer heraufkommenden neuen Zeit lange verkannt und diese »dämonische« Erfindung tunlichst gemieden hat, ergeht man sich dann allenthalben in schwungvollen Eisenbahndebatten – und vergisst darob die uralten Wasserstrassen mit ihren geruhsameren, aber auch wohlfeileren Transportmöglichkeiten. Und im Bödeli sollte dem zu lange zaudernden und damit eine grosse Chance verpassenden Dampfschiff die dort erst verhältnismässig spät erscheinende Eisenbahn in die Quere kommen . . .

*

Erst auf eine im Dezember 1845 an die Regierung ergangene Mahnung von zehn Grossratsmitgliedern aus dem engeren Oberland, die sich auf den Grossratsbeschluss von 1834 berufen, wird 1846 mit der dringend gewordenen Ausräumung der Aare zwischen Brienzersee und Unterseen begonnen. Lokales und kantonales Parteigezänk macht den ungenügenden Arbeiten bald ein Ende.

Kurz nach der Jahrhundertmitte ging man nun doch endlich daran, die über 400 Jahre bestehende grosse Schwelle in Unterseen zu entfernen und dafür *Schleusen* zu errichten. Was jener monströse Fremdkörper in einem seenverbindenden Wasserlauf an Sand, Kies, Geröll und Lehm durch die Jahrhunderte hindurch im unverantwortlich vernachlässigten Aarebett bis weit hinauf gestaut hatte, musste mit grossen Kosten bis in tiefe Schichten hinunter mühsam entfernt werden, denn die Hochwassergefahr war nachgerade chronisch geworden. Man gab sich mit diesen bis ins Jahr 1864 sich erstreckenden Korrektionsarbeiten zufrieden und sprach schon gar nicht mehr von einem durchgehenden Schiffskanal, d. h. man begnügte sich mit Fahrschleusen, die von kleineren Schiffen und Flössen wöchentlich einmal für einen halben Tag benutzt werden durften!

Der miserable Zustand der Strasse Neuhaus=Interlaken, peinliche Begleiterscheinungen einer mehr oder weniger wilden Konkurrenz unter den Kutschern, die mit Ein- und Mehrspännern den Verkehr zwischen den Dampfschiffstationen Thunersee=Brienzersee (Neuhaus=Zollhaus) vermittelten und ein zeitweiliger Mangel an zweckmässigen Transportmitteln brachten einen Feriengast auf die Idee einer seenverbindenden *Pferdebahn*, wie sie im Juni 1862 als erste Strassenbahn der Schweiz (Genève=Carouge) eröffnet worden war. Aber ein von Carl Vogt, gew. Ständerat und damals Zoologieprofessor und Grossrat in Genf, mit Fürsprecher und Grossrat Friedrich Michel und Amtsschreiber Jakob Studer, beide in Interlaken, im August 1862 eingereichtes Konzessionsgesuch begegnete der Opposition der Gemeindebehörden, hinter die sich die vielen um ihr Gewerbe besorgten Kutscher gesteckt hatten, so dass es bald zurückgezogen wurde.

Da war es der ideenreiche Verkehrspolitiker Oberst und Nationalrat *Friedrich Seiler*, des vorerwähnten Johannes jüngerer Bruder und Kampfgenosse, 1803–83, ein praktisch, theoretisch und prophetisch mit technischen und volkswirtschaftlichen Problemen sich befassender und um die Entwicklung Interlakens eifrig bemühter Mann, der sich nach Jahren horizontweitenden Auslandsaufenthaltes des Projektes Lelewel erinnerte und es durch eine eigene Erfindung neuzeitlich zu ergänzen gedachte. Mitinhaber einer mechanischen Konstruktionswerkstätte in Paris, hatte er sich dort, nach einem Studienaufenthalt in England, eine »Balance hydro-aerostatique« patentieren lassen. Laut handschriftlichen Erinnerungen seines Freundes Ed. Davinet (1839–1922) entwickelte er nun an einer im Jahre 1865 im »Gasthaus Interlaken« unter dem Vorsitz des kantonalen Baudirektors Kilian stattgefundenen Konferenz »die Vorteile seiner *pneumatischen Schiffshebung*, vermittelt welcher er die sechs Meter Niveaudifferenz durch eine erste Schleuse beim Hôtel du Pont in Unterseen, eine andere beim Zollhaus am Brienzersee überwinden wollte und zwar ohne Zeitverlust während dem Aus- und Einsteigen. Den Damm des Kanals gedachte er auch noch für Geleiseanlagen zu verwerten.« Da dieser Vorschlag nicht beliebte, zog der temperamentvolle und eigenwillige Nationalrat Seiler die für die künftige Entwicklung der Verkehrsverhältnisse im Böödeli entscheidende Konsequenz: er widmete sich fortan mit ganzer Kraft den *Eisenbahnproblemen*. *)

So nahm denn die 1869 erschienene Propagandaschrift des von ihm präsierten Initiativkomitees für eine in Thun anschliessende und nach dem Gotthard tendierende *Brünigbahn*, und zwar mit Benutzung von Trajektschiffen (Eisenbahnfähren) auf Thuner-, Brienzer- und Vierwaldstättersee, als Verbindung durch das verkehrsstrategisch wichtige Böödeli bezeichnen-derweise nicht einen (event. mit der Dampfschiffgesellschaft zu teilenden) Schifffahrtskanal, sondern eine von Neuhaus oder aus der Gegend von Weissenau nach Interlaken Ost führende Eisenbahn in Aussicht. Der mit alt Bundesrat und Bankdirektor Jakob Stämpfli befreundete Friedrich Seiler war denn auch Initiant der 1872/74 aus dem Brünigbahnprojekt hervorgehenden Böödelibahn Därligen-Interlaken-Bönigen, deren Leitung er bis 1876 als erster Verwaltungsratspräsident und Betriebsdirektor innehatte, und deren Verwaltungsrat Stämpfli bis zu seinem 1879 erfolgten Tod angehörte.

Seilers parteipolitisches Ressentiment gegen die Dampfschiffgesellschaft, deren Verwaltungsrat bis zur Fusion mit einer sehr kurzlebigen Konkurrenzgesellschaft (1869/70) sich fast ausschliesslich aus Berner Patriziern und konservativ gesinnten Thunern zusammensetzte, war umso heftiger, als es auf ein gravierendes Kindheits-erlebnis zurückging: Anlässlich der militärischen Unterdrückung der freiheitlichen Bewegung im Oberland und insbesondere in Interlaken durch die patrizische Berner Regierung im August 1814 war der sechseinhalbjährige aufgeweckte Knabe Zeuge schändlich brutaler Szenen, die ihm einen unauslöschlichen Eindruck hinterliessen und die des jungen Mannes kämpferischen Affekt gegen das Patriziat begreiflich machen. Strafandrohung wegen seiner eifrigen Agitation für die liberale Sache hatte ihn 1825 zum Eintritt in die französische Schweizergarde bewogen, wo er vier Jahre blieb und zum Offizier avancierte.

*) Biographisches über Fr. Seiler, diesen vergessenen Propheten der »weissen Kohle«, in Volmar, Aus der Frühzeit der Dampffrosse, Bern 1947, S. 99–101.

Da nun also die *Bödelibahn* als erste Sektion der normalspurig gedachten und dann von Bern via Gürbetal=Thun=Spiez=Interlaken projektierten Brünigbahn ihrer Verwirklichung entgegenging, rührte sich endlich — aber nun bereits zu spät! — auch die das Verbindungsproblem so lange vernachlässigende *Dampfschiffgesellschaft*: immer noch unschlüssig, befasste sie sich plötzlich sowohl mit Kanal= wie mit eigenen Verbindungsbahn=Projekten. Ein auf über 1 Million Fr. veranschlagtes Schiffskanalprojekt, das der oberländische Bezirksingenieur *Johann Zürcher* ausgearbeitet hatte, fand anlässlich eines im April 1871 in Interlaken von Regierungspräsident Johann Weber gehaltenen Referates wenig Interesse. Es wollte den bestehenden Aarelauf korrigieren und als Kanal benutzen oder einen solchen untenher Unterseen parallel der Aare erstellen. Kammerschleusen und eine auf 42 Minuten berechnete Kanalfahrt schienen gegenüber der erstrebenswerten Schienenverbindung der Fremdenverkehrszentren Luzern und Interlaken kaum als Fortschritt. In einem von der Dampfschiffgesellschaft eingeholten und auch in technischer Hinsicht skeptisch ausgefallenen Gutachten von Ingenieur A. v. Muralt (Aug. 1871) zum Projekt Zürcher steht der charakteristische Passus, dass es im Hinblick auf die kommenden Eisenbahnen »wohl als etwas gewagt erscheinen muss, *jetzt noch* so bedeutende Capitalsummen, wie sie zur Schiffbarmachung der Strecke zwischen beiden Seen nöthig sind, in dieses Unternehmen zu werfen«. Ratsamer als eine durchgehende Wasserstrasse, deren ganzjähriger Betrieb fraglich sein könnte, wäre eventuell ein Thunersee=Schiffskanal bis Interlaken West. Angesichts dieser ganzen Problematik erachtet es die Direktion der Dampfschiffgesellschaft im August 1871 als zweckmässig, das Kanalprojekt »einstweilen fallen zu lassen« und sich statt dessen »mit aller Energie« für das Zustandekommen einer eigenen Verbindungsbahn einzusetzen.

Im parteipolitisch prononcierten und unter dem Kampfruf »Das Oberland für die Oberländer!« gegen die »fremde Geldgesellschaft« der Thuner und Berner Dampfschiffherren geführten *Machtkampf um die verkehrswirtschaftliche Schlüsselstellung im Böödeli* suchte sich die an der Idee eines durchgehenden Schiffskanals in entscheidender Zeit leider selbst zweifelnde konservative Dampfschiffgesellschaft durch verschiedene eigene Verbindungsbahnprojekte (Pferde= oder Lokomotivbetrieb) zu behaupten — aber die radikalen Brünig= bzw. Bödelibahn=Anhänger blieben siegreich. Die noch heute bestehende Linienführung der ehemaligen Bödelibahn bzw. der heutigen BLS mit zweimaliger Ueberbrückung der Aare dürfte sowohl auf das Bestreben nach endgültiger Bannung der den Bahn= und gewissen Hotellerie=Interessen unerwünschten »Kanalgefahr« wie auf ästhetische Momente (Schonung der Ortschaft, insbesondere der Hotels, des 1859 erbauten Kursaals und des Höheweges und seines einzigartigen Landschaftsbildes) zurückzuführen sein.

Fühlte sich die Dampfschiffgesellschaft durch die seit 1873 bestehende Trajektgüterschiffahrt Scherzligen=Därli gen der Bödelibahn im Güterverkehr beträchtlich benachteiligt, so gestaltete sich die finanzielle Lage der 8,5 km langen normalspurigen Bödelibahn trotz betriebsrationellen zweistöckigen Personenwagen immer schwieriger, denn die Betriebsergebnisse der speku=

lativen Teilstrecke Interlaken Ost=Bönigen (erhoffter Ausgangspunkt der Schynige Platte-Bahn und der Berner Oberland-Bahnen) blieben hinter den gehegten Erwartungen weit zurück. In unfairem Kampf gegen die Dampfschiffgesellschaft währte man einst im Bödeli mutwillig dominieren zu können — und sah sich nun als der so grossartig geplanten normalspurigen Brünigbahn erstes und letztes Fragment kläglich isoliert. So erblickte die Bödelibahn um 1888/89 die Rettung in der endlichen Verwirklichung der über Spiez führenden und in Därligen anschliessenden *Thunerseebahn*, durch welche Interlaken Anschluss an das europäische Schienennetz erhalten sollte. Das hinwiederum musste für die Dampfschiffgesellschaft einen bedeutenden Frequenzausfall zur Folge haben. Und wie schon zwanzig Jahre früher: Erst die drohende Bahnkonkurrenz veranlasst die Dampfschiffgesellschaft, sich wieder einmal mit Kanal- und Verbindungsbahn-Projekten zu befassen. Ihre Endstation am oberen Thunersee war seit 1872 nicht mehr Neuhaus, sondern Därligen mit Anschluss an die Bödelibahn. Es galt also, das Touristenzentrum Interlaken mit den Thunersee=Dampfschiffen direkt zu bedienen oder eine eigene Schienenverbindung (Pferde-Tramway) zwischen Thuner- und Brienzersee (Neuhaus=Interlaken Ost) zu schaffen. Ersteres erforderte einen Schiffskanal — und noch einmal taucht im September 1888 flüchtig der Gedanke einer Schiffbarmachung der 5,8 km langen Aare zwischen den Seen auf. Die Dampfschiffgesellschaft folgte einer Anregung ihres 17 Jahre früher »einstweilen« auf diese Idee verzichtenden Verwaltungsratspräsidenten *Eduard v. Sinner*, das Verbindungskanalproblem »unter dem Gesichtspunkte der neuesten technischen Fortschritte neuerdings durch Sachverständige prüfen zu lassen«, was abermals durch Bezirksingenieur Johann Zürcher geschah, unter Mitwirkung von Ingenieur Bernhard Studer in Thun. Technische, wirtschaftliche und rechtliche Momente erweckten bald einmal Bedenken, und bereits 1889 ist nur noch von der »Frage der Kanalisation der Aare zwischen Thunersee und Interlaken« die Rede.

Was uns heute als bedauerlicher Verzicht und als etwas Halbes erscheint, das wurde damals, im zeitbefangenen Hinblick auf eine scheinbar verhängnisvoll drohende und daher zu raschem Handeln drängende (aber merkwürdigerweise nur für den Thunersee befürchtete) Eisenbahnkonkurrenz, als »prinzipiell die richtige Lösung« bezeichnet. Es war eine notwendige und auch von den Thunersee-Gemeinden und -Kurorten lebhaft begrüßte Verbesserung, aber es war keine Behebung, sondern eine ausgesprochen konkurrenzbedingte Verlagerung eines fortbestehenden und nun sogar wohl endgültig fixierten Dualismus. Es waren primär eindeutig kommerzielle Interessen einer Privatgesellschaft, die nach achtzig Jahren mit Bundes- und Kantonssubventionen zu unvollständiger Verwirklichung dessen führen sollten, was 1812 von der bernischen Regierung als Bestandteil eines gemeinnützigen grossen Werkes beschlossen worden war. *)

*) Ein in der 1890 erschienenen Vorlage der Dampfschiffgesellschaft an ihre Aktionäre betr. Aarekorrektur und Schiffskanal irrtümlich erwähnter (und so von Geiser u. a. Autoren übernommener) Grossratsbeschluss von 1825 betrifft nicht die Schiffbarmachung der Aare zwischen Brienzer- und Thunersee, sondern ausschliesslich die Aarekorrektur zwischen Thun und Bern. — Bemerkenswert ist der Vorbe-

Die Dampfschiffgesellschaft, die sich weder 1844, 1865 und 1871 noch jetzt zu einer alle kleinlichen Widerstände und Bedenken zielstrebig und entsprechend diplomatisch=beharrlich überwindenden Verwirklichung des mehrfach erwogenen Gedankens eines seenverbindenden Schiffskanals entschliessen konnte, die aber auch die Idee einer eigenen Verbindungsbahn zu spät, nämlich erst nach dem bereits aktuell gewordenen Brünigbahn=bzw. Bödelibahn-Projekt aufgegriffen hatte — weist nun auf die »mangelhafte Lösung hin«, welche »die Frage besserer Gestaltung der Verkehrsverhältnisse zwischen den Seen« vor rund zwei Jahrzehnten durch die Bödelibahn gefunden habe, der sie eine der schnellebigeren Zeit »lästig gewordene Verkehrserschwerung« vorwirft. Immer noch ist ja der Thunersee Hauptverkehrsstrasse nach dem engeren Oberland: Aus dem in Scherzligen bei Thun nach der Eisenbahnfahrt Bern—Thun (Scherzligen) bestiegenen Dampfschiff steigt man in Därligen in die Bödelibahn um, die infolge zeitraubenden Gepäckumlads bisweilen mit beträchtlicher Verspätung nach Interlaken West abdampft, um nach ausgiebigem Halt daselbst endlich Interlaken Ost zu erreichen. Der Berner Rektor und Homerforscher Georg Finsler, der im Sommer 1890 mit den eben eröffneten Berner Oberland-Bahnen nach Lauterbrunnen reisen will und den der Fahrtenplan belehrt, dass ihm bis zur Abfahrt des nächsten Zuges dahin noch drei Viertelstunden verbleiben, erfasst den Zweck der Uebung durchaus richtig, wenn er es vorzieht, über den Höheweg zu bummeln und die in klares Blau aufragende Jungfrau zu betrachten — um dann erst noch irgendwo einzukehren und sich über eine Berner Kellnerin zu wundern, die sich »in geläufigem Britisch mit einem Engländer« unterhält ...

Erinnern wir uns der rapiden Verkehrsentwicklung jener Jahre: 1888/89 Brünigbahn Luzern=Brienz, 1889 Beatenbergbahn, 1890 Berner Oberland-Bahnen nach Lauterbrunnen und Grindelwald (von Interlaken Ost statt wie ursprünglich vorgesehen von Bönigen oder Interlaken West ausgehend), 1891 Lauterbrunnen=Mürren, 1892 der 2,75 km lange *Thunersee=Schiffskanal nach Interlaken West* und Aarekorrektur (Projekt Studer und Zürcher, 2,3 Mio Fr.), Brienz=Rothornbahn, 1893 Thunerseebahn, Schynige Platte-Bahn, Wengernalpbahn.

Was vor 1890 (und nach der 1864 erfolgten, wahrhaft edlen Tat der denkwürdigen Rettung der prächtigen Höhematte) versäumt worden war: eine weitsichtige, eine betriebswirtschaftlich logische und eine der Entwicklung und Bedeutung des weltbekannten Kurortes und Touristenzentrums Interlaken angemessene Gestaltung der Verkehrsverhältnisse, die nicht nur lokalen Mentalitäten, sondern auch dem objektiven Empfinden und den Bedürfnissen wachsender Gästescharen Rechnung trägt — das suchte 1910 das kühne Projekt des Thunerseebahn-Direktors und Ingenieurs Emil Auer nachzuholen. Ein *Zentralbahnhof* hinter dem Kursaal sollte (zum Missfallen der Kurhausgesellschaft!) allen drei in Interlaken einmündenden bzw. von

halt des Regierungsrates in seinem Beschluss vom 20. XII. 1890 betr. Konzession des Aarekanals und der Turbinenanlage in Interlaken, »jederzeit die uns im öffentlichen Interesse erscheinenden zweckdienlichen Abänderungen sämtlicher Anlagen verlangen zu können und hat die Konzessionärin denselben Folge zu geben«.

hier ausgehenden Linien dienen und wenigstens mit dem Brienzersee-Schiffsverkehr in direkten Anschluss gebracht werden. Aber den schon 1890/92 begrabenen alten Gedanken einer durchgehenden Schifffahrt Thunersee-Brienzersee hat auch dieses grosszügige Projekt – trotz einer 1250 m langen, auf ca. 1,9 Mio Fr. berechneten Aareverlegung – bezeichnenderweise aufgegeben. Und auch so vermochte es nicht jenen Sonderinteressen zu entsprechen, die in der Beibehaltung der aus Bödelibahnzeiten stammenden beiden Bahnhöfe West und Ost samt 7 Niveauübergängen auf 1930 m Distanz »die einzig richtige Lösung« erblickten: es wurde am 12. April 1910 mit 313 gegen 222 Stimmen abgelehnt. Aber der von der Gemeinde damals noch für Interlaken West postulierte Anschluss der normalspurig erhofften und schmalspurig vollendeten Brünigbahn ist 1916 (Brienzen-Interlaken Ost) ausgeblieben.

*

Im Hinblick auf den beim Bahnhof Interlaken West endenden Thunersee-Schiffskanal schrieb Prof. Karl Geiser 1914 in seiner zitierten Monographie:

»Das Projekt eines durchgehenden Kanals ist damit wohl endgültig begraben und wäre heute schwerlich mehr durchführbar. Wenn man die Pläne von Interlaken und Umgebung ansieht, muss man es wirklich bedauern, dass nicht wenigstens fünfzig Jahre früher an diese Aufgabe herangetreten wurde . . . Es ist geradezu peinlich zu verfolgen, wie viel Intelligenz, Arbeit und Geld unnütz aufgewendet worden ist, weil es an einem einheitlichen und konsequenten Vorgehen mangelte. Dies gilt besonders für die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts, wo noch die Möglichkeit vorhanden gewesen wäre, zwischen Brienzersee und Thunersee einen durchgehenden Schifffahrtskanal zu erstellen und zugleich das Gefälle der Aare auf dieser Strecke in Kraftwerken auszunützen. Aber auch in neuerer Zeit werden von den verschiedensten Behörden und Interessenkreisen Gutachten bestellt und Vorarbeiten gemacht, doch immer nur zu einseitigen Zwecken.«

Noch deutlicher gesagt: Die Missachtung einer naturgegebenen Konzeption hat eine sinngemässe organische Entwicklung der Verkehrsverhältnisse im Bödéli verhindert, zumal statt miteinander oft gegeneinander projiziert und gearbeitet worden ist. Ein rechtzeitig erstellter durchgehender Schiffskanal mit einem zentral angelegten Hafen würde nämlich zweifelsohne auch die eisenbahnliche Entwicklung im Bödéli zentralisierend beeinflusst und damit wesentlich vereinfacht haben: unterblieben wäre dann die unzweckmässig forcierte, weil die künftigen Verkehrsverhältnisse nur erschwerende Verkoppelung des Transitbahngedankens mit einem lokalen Verbindungsproblem. Jahrzehntelang verpasst, konnte dann das Verbindungskanalproblem vor allem deshalb nicht gelöst werden, weil es statt unter der Devise »Leben und leben lassen!« stets nur aus dem engen Gesichtswinkel eines auf weite Sicht falschverstandenen Konkurrenzverhältnisses Dampfschiff-Eisenbahn erwogen wurde.

Hier wollte es also weniger die Logik als vielmehr die Ironie der Entwicklung, dass die Gestade und der relativ geringe Zwischenraum zweier benachbarter und durch einen natürlichen Flusslauf verbundener Seen mit insgesamt 69 km Eisenbahnen (Bödelibahn, Thunerseebahn, Rechtsufrige Thunerseebahn, »Brienzerseebahn«) bedacht worden sind, während es dem Dampfschiff als dem älteren Verkehrsmittel groteskerweise versagt geblieben ist, die (nach Schaffung des Thunersee-Schiffskanals nach Interlaken West)

bis nach Interlaken Ost verbleibende, *kaum zwei Kilometer lange Aare-Teilstrecke* seenverbindend zu befahren. Dafür denn also ein aus ursprünglich getrennten Siedlungen sozusagen ohne jede Planung zusammenwachsender, den industriell genutzten und mehrfach überbrückten Flusslauf in spekulativen Jahrzehnten einengender und so eine durchgehende Schifffahrt hemmender und schliesslich verunmöglicher grosser Ortschaftskomplex – mit architektonisch und siedlungsbildmässig teils reizvollen und sogar schönen, teils jedoch sehr peinlichen Aspekten. Und von eben jenen Generationen, die den auf alten Ansichten noch vorhandenen pittoresken breiten Weg längs dem linken Aareufer zwischen Interlaken West und Ost kläglich verkümmern liessen – und damit eine herrliche Promenade preisgegeben haben, die heute als würdiges Pendant der Entlastung der Bahnhofstrasse und des Höheweges dienen könnte – stammt denn auch als kostspieliges und vermutlich bleibendes Vermächtnis an ein raffiniert rationalisiertes und tempogehetztes Zeitalter das durchaus nicht betriebsrationelle Kuriosum eines dualistischen Verkehrsrelikts: Getrennte Schifffahrt mit 11 Dampf- und Motorschiffen auf dem Thunersee und 6 Dampf- und Motorschiffen auf dem Brienersee, zwei Bahnhöfe (und neun Niveauübergänge) auf 1930 m Distanz, somit in Interlaken zweimaliges Umsteigen: vom Schiff auf die Bahn, von der Bahn auf das Schiff bzw. von Bahn zu Bahn und umgekehrt – nicht gerade im Sinne eisenbahngesetzlicher Fundamentalsätze über die schickliche Gestaltung durchgehenden Verkehrs . . . aber immerhin im Interesse berechtigter Würdigung des Höheweges . . . Ehrlich zugegeben: Eiliges Durchreisen entspricht ja auch gar nicht dem ureigenen Wesen dieses von der Natur so reich ausgestatteten Standquartiers ferienselig beschaulichen Umherschlenderns, dieses eigentlich prädestiniert idealen, weil so erstaunlich vielseitigen Kur- und Ausflugszentrum zwischen den Seen und am Eingang ins grossartige Jungfraugebiet.

Der Schiffsbetrieb auf den Seen ist erst 1912 an die Thunerseebahn übergegangen, und schon 1913 fusionierte diese mit der Lötschbergbahn. Das einst von Bahn und Schiff erbittert ausgetragene Wettrennen um die Gunst des Publikums hat damit aufgehört. Im gemeinsamen Dienst am Kunden attraktiv sich ergänzend, arbeitet man Hand in Hand. Die Bahn jahrelang belastend, vermag sich die mit grossen Opfern modernisierte und rationalisierte, frequenzmässig ausgesprochen saisonbedingte und witterungsempfindliche Schifffahrt heute erfreulicherweise selbst zu erhalten, wobei die Brienersee-Defizite durch die Thunersee-Betriebsergebnisse meist ausgeglichen werden. Dass aber ein *durchgehender Schiffskanal* eine betriebsrationelle Vereinheitlichung und damit eine wesentliche Erleichterung der Seenschifffahrt ermöglichen würde, ist uns vom bewährten Chef des BLS-Schiffsbetriebes Thuner- und Brienersee, seit 1948 Oskar Hager, vollauf bestätigt worden. *)

*

Und siehe da: Der im lokalen Interessenbereich also längst liquidierte alte Gedanke einer durchgehenden Schiffsverbindung Thunersee-Brienersee

*) Analog dem Befund von BLS-Betriebschef Dr. Ernst Fischer über die Vorteile eines einst noch denkbar gewesenen Zentralbahnhofes gegenüber den heute zwar sehr gut zusammenarbeitenden Bahnhöfen Interlaken West (BLS) und Interlaken Ost (BOB). Zur Geschichte der Bezeichnung dieser Bahnhöfe: 1893 »Interlaken Ost« statt »Interlaken Zollhaus«, 1955 endlich und dank der Initiative Dr. Fischers »Interlaken West« statt »Interlaken Bahnhof«. Erster Vorschlag zu dieser unmissverständlichen Logik: Dezember 1890.

lebte dennoch weiter. Noch zweimal erscheint er im Rahmen einer reichlich späten grossen Konzeption.

Anno 1919 veröffentlichte *Hermann Bucher* aus Bern in der Zeitschrift des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes eine auch als Sonderabdruck verbreitete »Studie über die Schiffbarmachung der oberen Aare«. Es handelt sich um einen von der projektierten Rhone=Rhein=Wasserstrasse (Transhelvetischer Kanal) abzweigenden Schiffahrtweg *vom Bielersee bis zum Thuner- und Brienzersee*, der durch die Erstellung oder den Umbau von Kraftwerken mit verschiedenen Schleusen und Doppelschleusen ermöglicht werden sollte. Thun wäre durch einen 4 km langen Kanal umgangen worden. Die Verbindung zwischen Thuner- und Brienzersee würde nach den vorhandenen Gegebenheiten und im Zusammenhang mit einem grösseren Kraftwerk erfolgen. »Der Kanal ist etwas versteckt hinter den Hotels, so dass die Schlepper die Kurgäste nicht belästigen werden.« In Bern, Thun, Interlaken und Brienz sind grössere Hafenanlagen vorgesehen. Vom Bielersee bis Brienz 117 km mit 135 m Höhendifferenz; Kostenpunkt (damals!) etwa 40 Millionen Franken, was gegenüber den 217 Mio der Gotthardbahn und den 120 Mio der Lötschbergbahn bescheiden sei. Dafür Massengüter und Gesellschaftsreisen zu Wasser von der Nordsee und vom Mittelmeer bis nach Interlaken und Brienz hinauf — Brienzer Holzschnitzereien, Bergkäse, Urgestein, Trachtenmeitscheni, Jodler und Fahنشwinger mit kleinen Frachtkosten direkt ans Meer ... Die lächelnden Zeitgenossen als nette Utopie anmutende Idee einer Brienzersee-Bielersee-Wasserstrasse figuriert auch auf einer 1919 vom Sekretariat des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes (Ingenieur Arnold Härry) zusammengestellten und erläuterten »Uebersichtskarte der projektierten Grossschiffahrtswege der Schweiz und der an ihnen ausnutzbaren Wasserkräfte«.

Dagegen gibt Ingenieur *Hans Stoll* in seinem im Auftrag der Bernischen Kraftwerke AG bearbeiteten und 1923 ebenfalls als Publikation vorgeannten Verbandes erschienenen »Wasserwirtschaftsplan des obern Aargebietes bis zum Bielersee« der Meinung Ausdruck, »dass nur der Transit nach Italien eine Grossschiffahrt alimentieren kann«, so dass eine solche im Thunersee enden würde. Immerhin sei »zur Verbesserung des Lokalverkehrs zwischen den beiden Seen« eine durchgehend kanalisierte Aare samt leistungsfähigerer Kraftzentrale mit Schiffsschleuse und damit eine Verlegung des Bahntrasses ins Auge zu fassen.

Auf einer Uebersichtskarte im 1942 veröffentlichten Buch von Ingenieur Dr. Gottlieb Lüscher, »Die schweizerischen Binnen-Schiffahrts-Projekte«, ist auch diese Planung gänzlich verschwunden und nicht einmal im Text erwähnt. Der im Zeitraum von 182 Jahren mindestens zehn Mal auftauchende Gedanke einer Schiffbarmachung der Aare zwischen Thunersee und Brienzersee scheint damit endgültig preisgegeben worden zu sein.

»Behüt dich Gott! es wär' zu schön gewesen ...« Menschen und Meinungen sind hinfällig, Geschäft und Gesinnung sind wandelbar. Zeitlos sind grosse Ideen, und selbst da, wo ihnen im Laufe der Jahrhunderte menschliche Unzulänglichkeit eine Objektivierung immer wieder versagt, leben sie fort — als Erinnerung ... und oft auch als bleibender stiller Vorwurf.