

Zeitschrift: Jahrbuch vom Thuner- und Brienzersee
Herausgeber: Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Band: - (1969)

Artikel: Nachruf auf 996m Eisenbahn
Autor: Volmar, F.A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1096620>

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>

Nachruf auf 996m Eisenbahn

996 Meter, das sind also immerhin rund ein Kilometer — und da er es im öffentlichen Dienst einer berühmten Gegend des Berner Oberlandes auf das ehrwürdige Alter von 95 Jahren gebracht hat, ist seiner Herkunft und seines Schicksals hier chronikalisch gebührend zu gedenken. Im August 1872 war als erster Teil der Bödelibahn die 4,32 km lange Strecke Därligen—Interlaken West eröffnet worden. Die zur Verbindung beider Seen und deren Dampfschiffahrt bestimmte normalspurige Bödelibahn war als erste Sektion einer normalspurigen Brünigbahn Luzern—Meiringen—Brienz—Interlaken — Spiez — Thun — Gürbetal — Bern gedacht.

Der erst im Juli 1874 dem Betrieb übergebene, 4,12 km lange zweite Teil der Bödelibahn führte nicht wie ursprünglich vorgesehen nur bis Interlaken Ost (Zollhaus), sondern bis Bönigen. Denn Bönigen sollte Ausgangspunkt einer schon damals erwogenen Schynige-Platte-Bahn und der Talbahnen nach Grindelwald und Lauterbrunnen werden. Außerdem spukte damals vorübergehend noch die Illusion einer linksufrigen Brienerseebahn, eine von den rechtsufrigen Dörfern mißbilligte Idee, die 1890 nochmals auftauchte und nun auch unter Naturfreunden Enttäuschung verursachte.

Von der Gemeinde Bönigen als willkommene Zubringerin begrüßt und durch unentgeltliche Abgabe von Land und Holz und einen Barbeitrag von 15 000 Franken unterstützt, baute die Bödelibahn 1874 in Bönigen auf eigene Kosten auch einen Hafen, so daß von 1874 bis 1890 statt Interlaken Ost der «kommende Verkehrsknotenpunkt» Bönigen von den Brienersee-Dampfschiffen bedient wurde. Aber seit 1891 stieg hier nur noch ein Teil der Schiffspassagiere in die zweistöckigen Wagen der Bödelibahn um, denn die Dampfer legten nun wie ehemals auch in Interlaken Ost an. Ausführlich dargestellt findet sich die sehr komplexe, weil mit der Dampfschiffahrt auf beiden Seen, mit dem Thunersee-Trajektbetrieb und mit verschiedenen Bahnprojekten verbundene Vorgeschichte und Geschichte der Bödelibahn in zwei Publikationen Volmar (Bern 1946 und 1947).

Ausgangspunkt der 1890 eröffneten Berner Oberland-Bahnen war nicht Bönigen, sondern Interlaken Ost, und Talstation der 1893 dem Betrieb übergebenen Schynige-Platte-Bahn war statt Bönigen das von den BOB bediente Wilderswil. So blieb die von der Bödelibahn aus spekulativen Erwägungen erstellte 2317 m lange Strecke Interlaken Ost—Bönigen im Personen- und Güterverkehr stets defizitär — auch nach Fusionierung (1899) der Bödelibahn mit der seit 1893 bestehenden, über Spiez führenden Thunerseebahn, die 1912 auch den Dampfschiffbetrieb beider Seen übernahm und an die 1913 eröffnete Lötschbergbahn (BLS) überging. Die Strecke Spiez—Interlaken—Bönigen wurde erst 1920 elektrifiziert.

Bei täglich bis zu 15 Zügen in jeder Richtung wurden zwischen Interlaken Ost—Bönigen 1962—1964 im Jahresdurchschnitt 224 470 Personen, im Tagesdurchschnitt Sommer/Winter 897 beziehungsweise 352 Reisende befördert. Im Sommer betrug der Durchschnitt pro Zug 26, im Winter 10 Personen.

Dabei verzeichnete das annähernd 2000 Einwohner zählende, als Kur- und Ferienort sehr beliebte und besonders auch von Ausländern geschätzte Bönigen 1964 in Hotels, Ferienwohnungen und Camping total rund 84 000 Logiernächte. Die mitgeteilten Bahnfrequenzen ließen jedoch darauf schließen, daß die Eisenbahn von den Kurgästen relativ wenig benutzt wurde. Immerhin gab die Station Bönigen 1968 (Logiernächtetotal rund 85 000) annähernd 40 000 Billette aus.

Ungünstig mochte sich unter anderem die etwas abseitige, vom Dorfzentrum merklich entfernte Lage der Station Bönigen auswirken. Schon 1935 hatten Verkehrsinteressenten der Direktion der BLS beantragt, die Bahn durch einen den lokalen Verhältnissen besser angepaßten Autobusbetrieb Interlaken West—Bönigen zu ersetzen. Analoge Bestrebungen, für die sich besonders auch verschiedene Gemeindevertreter einsetzten, führten 1959 zu einläßlichen Aussprachen, die indessen keine praktischen Ergebnisse zeitigten.

Da erwies sich der Oberbau der 996 m langen Teilstrecke BLS-Werkstätte/Lütschinenbrücke—Bönigen in allen Teilen als erneuerungsbedürftig; die daherigen Totalkosten wurden auf 470 000 Franken veranschlagt, wovon 270 000 Franken für eine wesentlich stärkere, 32 m lange neue Lütschinenbrücke. Die Direktion der BLS erachtete diese beträchtlichen Investitionen für das kaum 1 km messende Teilstück

eines chronisch defizitären Bahnbetriebes als nicht gerechtfertigt. In Gegenüberstellung der jährlichen Bahnbetriebskosten von 188 700 Franken und der auf 99 700 Franken devisierten Jahresaufwendungen eines Autobusbetriebes Interlaken Ost—Bönigen ergaben sich für einen solchen Minderkosten von 89 000 Franken. Am 30. Juli 1965 wurde dem Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement das Gesuch eingereicht, es sei der BLS zu bewilligen, die Strecke ab Interlaken Ost fortan nur noch auf einer Länge von 1,32 km, das heisst bis zu der seit 1916 bestehenden BLS-Werkstätte Bönigen zu betreiben (Werkverkehr), und die Bahnanlagen auf der 996 m langen restlichen Teilstrecke BLS-Werkstätte/Lütschinenbrücke—Bönigen abzuberechnen.

Die gefühlsbetonte Vorstellung, mit dem internationalen Schienennetz fortan nicht mehr direkt verbunden zu sein, liess viele Böniger Gemüter heftig aufwallen. In einer im März 1966 von 255 Stimmbürgern besuchten Gemeindeversammlung wurde der Gemeinderat von Bönigen beauftragt, sich energisch für Beibehaltung des Bahnbetriebes einzusetzen.

Die Eidg. Kommission zur Prüfung der Umstellung von Eisenbahnen, die im Auftrag des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes die Ersetzbarkeit der Bahnstrecke Interlaken Ost—Bönigen zu untersuchen hatte, empfahl in ihrem Bericht vom März 1967 den zuständigen Stellen als Bahnersatzlösung die Einführung eines Autobusbetriebes von Bönigen nach Interlaken West.

Da dann die Gemeindebehörden von Bönigen der Direktion der BLS mitteilten, die Bevölkerung betrachte eine nur bis Interlaken Ost führende Autobuslinie als ungenügend und wünsche dringend, mit dem Zentrum Interlakens und dem Bahnhof Interlaken West verbunden zu sein, wurde die der BLS im August 1968 erteilte Konzession für einen Autobusbetrieb Bönigen—Interlaken Ost (2,7 km) im April 1969 bis Interlaken West (4,1 km) verlängert.

Die Konzessionärin hatte den am 1. Juni 1969 (Fahrplanwechsel) aufgenommenen Betrieb der mit ihr liierten Auto AG Interlaken übertragen. Mit in jeder Richtung 23 Verbindungen Bönigen—Interlaken Ost und 12 Verbindungen zwischen den beiden Bahnhöfen in Interlaken ist Bönigen mit Interlaken dank dem Autobusbetrieb wesentlich besser verbunden als bisher mit den 16 bis 17 täglichen Zügen; zudem sind die vermehrten Haltestellen viel günstiger gelegen. Einige rest-

liche Unzukömmlichkeiten, weit geringer als vor der frequenzmäßig bisher erfreulichen Umstellung Bahn/Autobus befürchtet, werden sich ebenfalls noch beheben lassen.

Die Anlagen der am 31. Mai 1969 letztmals befahrenen Teilstrecke BLS-Werkstätte/Lütschinenbrücke—Bönigen sind im Herbst 1969 abgebrochen worden.