

Zeitschrift: Jahrbuch vom Thuner- und Brienzersee
Herausgeber: Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Band: - (1985)

Artikel: Die Tieferlegung des Brienzersees und die anno 1834 geplante Schiffbarmachung der Aare zwischen Thuner- und Brienzersee
Autor: Gallati, Rudolf
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1096764>

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>

Die Tieferlegung des Brienzersees und die anno 1834 geplante Schiffbarmachung der Aare zwischen Thuner- und Brienzersee

Es ist unumgänglich, dass wir uns im Zusammenhang mit einem so bedeutsamen Unternehmen, wie es die projektierte Tieferlegung des Brienzersees und die Erstellung eines Schiffahrtskanals zwischen unsern beiden Seen bildet, auch mit dem politischen Umfeld jener Zeit befassen. Im Januar 1831 räumten die Patrizier endgültig das Feld. Vor die Wahl zwischen Bürgerkrieg und Abdankung gestellt, folgten sie den Stimmen der Vernunft. Der Grosse Rat bestellte einen Verfassungsrat, welcher innert kürzester Frist eine neue Ordnung auszuarbeiten hatte. Diese neue Verfassung wurde zum ersten Mal vom Volke abgesegnet. Neue Behörden lenkten von nun an die Geschicke der Republik Bern. Noch mangelte den Männern der Regeneration in Vielem die Erfahrung, und sie taten sich mit dem patrizischen Erbe schwer. Zielstrebigkeit und Entschlusskraft scheinen nicht zur Stärke dieser ersten neuen Regierung gehört zu haben. Wir versuchen u. a. dies an unserem – wie es auf den ersten Blick scheinen mag – abwegigen Beispiel aufzuzeigen.

Die Vorarbeiten zu dem für das ganze Oberland lebenswichtigen Werk waren Mitte 1834 bereits so weit gediehen, dass die Regierung dem Grossen Rat zwei Projekte samt Kostenberechnungen vorlegen konnte. Das ganze Unternehmen blieb an sich unbestritten. Misswachs und Arbeitslosigkeit in den Ämtern Interlaken und Oberhasli und häufige Überschwemmungen in der Gegend des untern Thunersees zwangen die Regierung zum Handeln. Den Übelständen sollte auf die in den beiden Projekten vorgeschlagene Weise zu Leibe gerückt werden. Die einfachere Lösung sah eine Tieferlegung des Brienzersees um 6 Fuss (ca. 1,75 m) vor und dazu die Korrektur des Aareufers; die zweite, aufwendigere Lösung rechnete ebenfalls mit einer Tieferlegung des Sees um 6 Fuss, zusätzlich aber mit dem Bau eines eigenen Schiffahrtskanals mit 2 Schleusen zur ungehinderten Verbindung der beiden Seen. Die Regierung verlangte die Vollmacht, die ihr zweckmässiger erscheinende Lösung ins Auge zu fas-

sen, die Arbeiten sofort zu vergeben und somit auch über den erforderlichen Kredit verfügen zu dürfen. Diesem Antrag folgte in der Sitzung des Grossen Rates vom 24. Brachmonat 1834 eine lebhafte Diskussion. Das Geschäft wurde wie gesagt von keinem der Redner grundsätzlich in Frage gestellt. Für den Regierungsrat aber bildeten die Voten einen deutlichen Fingerzeig dafür, welchem der beiden Projekte der Grosse Rat den Vorzug geben würde.

Alt Landammann Simon stellte folgende Überlegungen an: «Der Brienzersee liegt nicht weniger als 24 Fuss über dem Niveau des Thunersees. Ich finde daher die vorgeschlagenen 6 Fuss zur Tieferlegung nicht hinreichend. Man könnte bis auf 18 Fuss tieferlegen, da die Aare auf der kurzen Wegstrecke, die sie vom Brienzersee nach dem Thunersee zu durchlaufen hat, kein mehreres Gefäll als 6 Fuss bedarf, sofern nämlich das Aarebett seine gerade Richtung durch die Korrektion erhält. Will man aber etwas Rechtes machen, so kostet es mehr Geld. Die Ingenieure haben aus Furcht vor einer Ablehnung nur jene Pläne angegeben, die auf weniger kostspielige, aber auch nur halbe Arbeit berechnet sind. Inwiefern freilich die vollständige Ausführung des Planes zur Tieferlegung auf Schwierigkeiten stossen kann, kann man jetzt noch nicht wissen. Dies kann erst die Untersuchung des Grund und Bodens lehren. Findet sich aber diese möglich, so hoffe ich, der Regierungsrat werde nicht bloss die Arbeit, sondern den Sinn und das Resultat derselben wollen. Ich beantrage daher, *dem Regierungsrat Vollmacht zur nötigen Untersuchung und vollständigen, umfassenden Ausführung des Planes zu erteilen.*»

Alt Regierungsstatthalter Johannes Seiler, Bönigen, betonte die Wichtigkeit eines schiffbaren Verbindungskanals, damit die Schifffahrt von Brienz bis Bern ungehemmt stattfinden könne. Er wurde unterstützt von Gerichtspräsident Straub und Ratsschreiber Stähli. Die Absicht, der durch Dürre und Misswachs in Not geratenen Bevölkerung Hilfe zu bringen sei um so unterstützenswerter, als diese Hilfe nicht in Geld, sondern in Form von Arbeitsbeschaffung gewährt werde. (Eine sehr moderne Argumentation übrigens; sie wird heute als «Hilfe zur Selbsthilfe» von den Entwicklungshilfswerken auf die Dritte Welt angewandt.) «Aber eben um dieses Unternehmens willen muss ich wünschen, dass auf das ganze Oberland Rücksicht genommen werde, überallher die Arbeiter zur Anteilnahme zugelassen werden, und bei ihrer Auswahl nicht einseitige Rücksicht auf Ortschaften und gewisse Bezirke vorwalten», meinte der

Ratsschreiber. Diesen Ausführungen schloss sich auch alt Regierungstatthalter von Lerber an; er äusserte den Wunsch, dass die grössern Pläne zur Ausführung angenommen würden, besonders in bezug auf die Begünstigung der Schifffahrt. Skeptisch liessen sich Staatsschreiber May und Grossrat Eggimann aus Thun vernehmen. Ersterer erinnerte daran, was sich als Folge der Ableitung der Kander in den Thunersee zeigte, dass nämlich unbedingt für einen grösseren Abfluss hätte gesorgt werden sollen, um die nunmehr häufigen Überschwemmungen zu verhindern. Letzterer glaubte, durch die blosser Wegnahme der Schleusen und Schwellen in Unterseen würde die Tieferlegung des Brienzersees von selber Wirklichkeit.

Die Abstimmung ergab keine einzige Stimme für den unveränderten Antrag des Regierungsrats, dagegen bekannte sich die grosse Mehrheit zu dem mit den Ergänzungen von alt Landammann Simon modifizierten Antrag. Damit bekam die Regierung grünes Licht, um die Vorarbeiten für das grosse Werk in Gang zu setzen. Eine Volksabstimmung war nach der neuen Verfassung nicht nötig. Die Kompetenzen der Behörden waren ungleich grösser als sie heutzutage sind.

Wenden wir uns nun dem aufwendigeren der beiden Projekte zu. Es wurde vor genau 150 Jahren fertiggestellt und besticht durch seine saubere, auch künstlerisch überzeugende Plangestaltung. Als Schöpfer zeichnet der polnische Wasser- und Strassenbau-Ingenieur Oberstlieutenant Jan Lelewel. Wie kam dieser fachlich hochqualifizierte Mann in die Schweiz? Im April 1833 betraten rund 500 Polen, grösstenteils Offiziere, in militärischer Ordnung den damaligen Berner Jura. Sie gehörten als Nachzügler zu den zersprengten Restbeständen der polnischen Armee, die nach dem missglückten Aufstand gegen die russische Fremdherrschaft 1830 nach Preussen und Österreich übergetreten war. Die polnischen Offiziere ersuchten um Asyl in unserm Land. Es würde zu weit führen, im Rahmen dieser Arbeit näher auf die neutralitätspolitischen

Lelewel Jan Pawel, geb. 26. 6. 1796 in Warschau, gest. 9. 4. 1847 in Bern. Oberstleutnant der Sappeure, Teilnehmer am Aufstand von 1830/31. Ausgezeichnet mit dem goldenen *Virtuti Militari*. Mitglied der Freimaurerloge «*Constante Amitié*». Seit 1833 als Ingenieur in der Schweiz tätig. Ab 1837 Hauptingenieur für Brücken- und Strassenbau. Plante die Verbindungsstrassen Bern–Luzern und Bern–Basel sowie verschiedene Brücken und Schleusen. Gründete in Bern ein technisches Büro. Begabter Maler und Zeichner. Illustrierte die Bücher seines berühmten Bruders, des Historikers Joachim Jozef Benedykt Lelewel (1786–1861).

Probleme einzutreten, die mit der Asylgewährung (und mit der massgeblichen Beteiligung von Asylanthen am Savoyezug anfangs Februar 1834 von unserm Territorium aus) heraufbeschworen wurden. Einige Asylanthen wurden eingebürgert, viele mussten unser Land wieder verlassen. Drei frühere Genie-Offiziere fanden Arbeit auf dem bernischen Bau-Departement, unter ihnen eben auch Jan Lelewel. Er wirkte in leitender Funktion auch bei der Projektierung und bei den Vorarbeiten zur Juragewässer-Korrektion mit. Dank dem Entgegenkommen des Kreisoberingenieurs I in Thun sind wir in der Lage, hier erstmals vier Blätter aus dem grossformatigen Planalbum Ing. Lelewels zu veröffentlichen. Die Schwarzweiss-Aufnahmen vermitteln leider nur einen unzureichenden Eindruck der farblich hervorragend gestalteten Pläne.

Nach der Abstimmung vom 24. Juni 1834 durften die Oberländer Grossräte in der Gewissheit nach Hause kehren, das Unternehmen des Jahrhunderts in ihrer Region «auf dem Schlitten» und die Arbeitslosigkeit in den Ämtern Interlaken und Oberhasli für längere Zeit gebannt zu haben. Allein, die Erwartungen erfüllten sich nicht. Der Modifikationsantrag Simon zielte u. a. darauf ab, vor Inangriffnahme der Arbeiten genaue Bodenuntersuchungen vorzunehmen und erst dann die Wahl zu treffen zwischen den beiden vorliegenden Projekten. Das führte dazu, dass die ganze Angelegenheit auf die lange Bank geschoben wurde. Der ebenfalls beschlossene Bau der Simmentalstrasse erforderte beträchtliche Mittel, was den Regierungsrat sicher veranlasste, Prioritäten zu setzen. Eine Tatsache aber blieb gleichwohl bestehen: Die Regierung hatte sich selber die Vollmacht geben lassen, mit den Arbeiten zur Tieferlegung des Brienzersees sofort beginnen zu dürfen. 3½ Jahre nach dem denkwürdigen zustimmenden Grossratsbeschluss (!), am 23. Hornung 1838, gelangten die Oberländer Deputierten mit einer Bittschrift an den Grossen Rat.

Sie enthielt folgende Begehren:

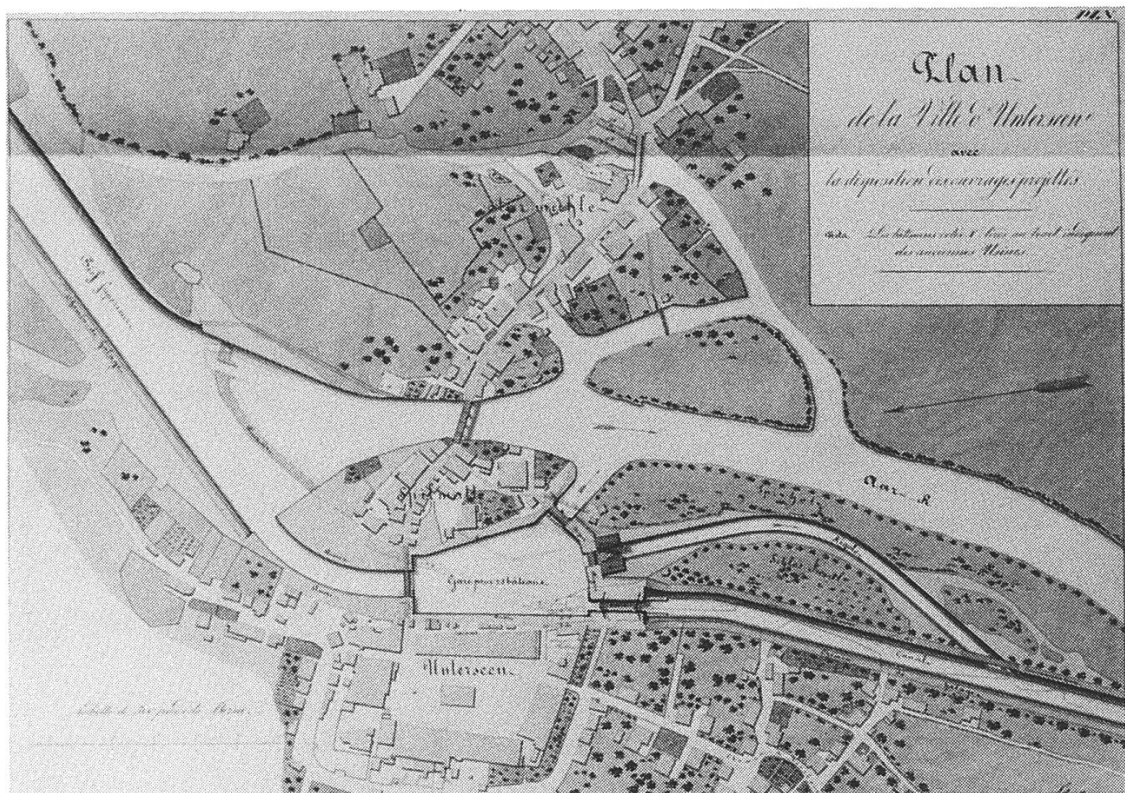
1. Es sollen ohne Verzug die zur Tieferlegung des Brienzersees projektierten Arbeiten angefangen werden.
2. Der Regierungsrat werde ermächtigt, das anzunehmende Projekt zu bestimmen, und dabei die grösseren und umfassenderen Resultate im Auge zu haben, ohne dabei ausschliesslich an die gegenwärtigen Pläne gebunden zu sein, wenn auch die Kosten beträchtlicher sein sollten.
3. Der Regierungsrat werde ferner ermächtigt, die nötigen Gelder zur Bestreitung der Kosten dieser Unternehmung vorschussweise aus der

Staatskasse zu erheben. Dem Grossen Rat soll in der künftigen Wintersitzung über diese Angelegenheit Bericht erstattet werden.

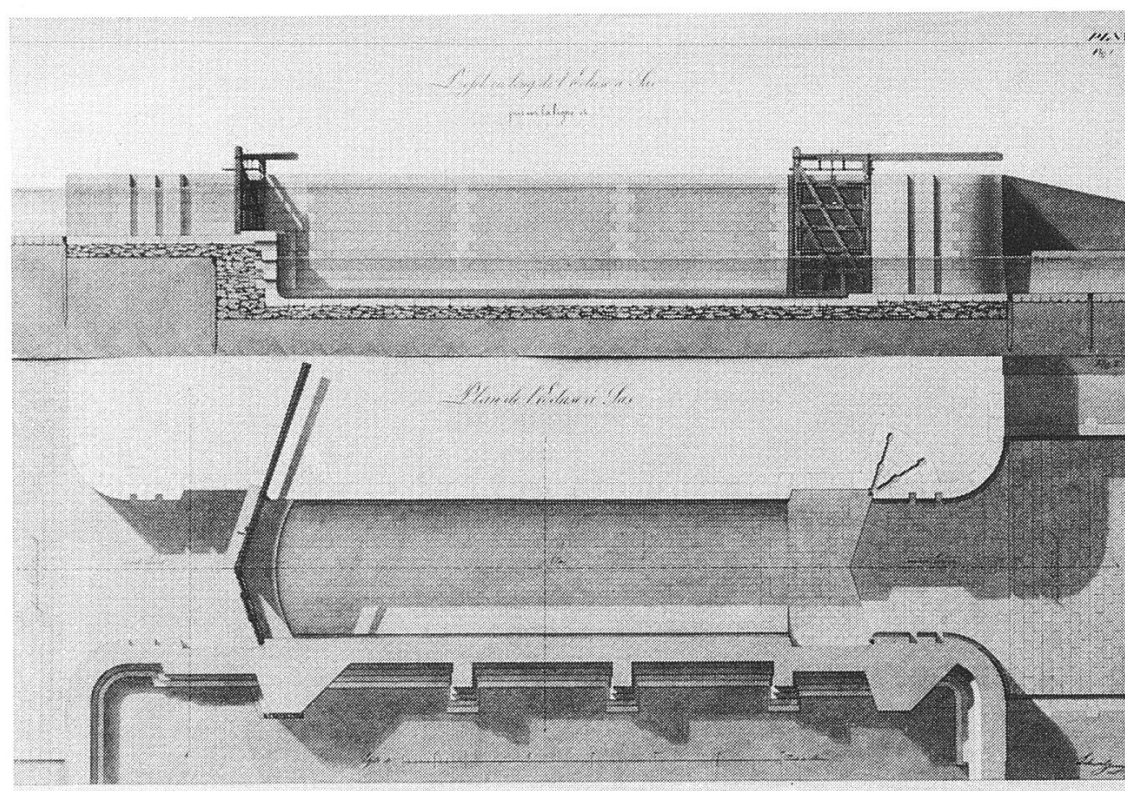
Dann aber wurden unsere Grossräte noch deutlicher: «Weit besser wäre es, der Beschluss vom 24. Juni 1834 wäre von der obersten Landesbehörde niemals gefasst worden, als dass nun dessen Ausführung auf eine solche Weise verzögert wird; denn es ist nicht zu verkennen, dass auf diese Weise getäuschte Hoffnungen geeignet sind, zu Misstrauen und bedenklicher Stimmung zu führen...» Weitere Hinweise darauf, wie eine grosse Fläche versauerten Landes wieder kulturfähig gemacht und wie einem Teil der Bewohner Arbeit und Verdienst verschafft werden könnte, fehlten in der Bittschrift nicht. Schliesslich gaben die Unterzeichner ihrer Verwunderung darüber Ausdruck, dass im gegenwärtigen Budget kein Rappen für die Entsumpfung des Bödelis enthalten sei. Die Regierung sei nun endlich anzuweisen, dem Grossratsbeschluss von 1834 nachzukommen und den notwendigen Kredit ins Budget aufzunehmen.

Ein geradezu peinliches Schauspiel bot dann die Regierung anlässlich der Budget-Sitzung des Grossen Rats vom 22. Februar 1838. Die Staatswirtschaftskommission als vorberatendes Organ hatte die Budgetunterlagen erst am Vortag erhalten und sollte nach nur dreistündiger Beratung Red und Antwort stehen können. Ihr Berichterstatter Manuel geisselte diese Unzulänglichkeit in einer brillanten Rede, der wir auszugsweise folgendes entnehmen:

«Herr Schultheiss von Tavel hat im Jahr 1836 bei der Beratung des Budgets höchst treffend bemerkt, die Staatswirtschaftskommission sei eine ganz unschuldige Kommission. Von dieser Unschuld habe ich mich gestern auch überzeugt. In der Tat: Etwas Harmloseres kann es auf der ganzen Welt nicht geben. Man sollte es zwar nicht glauben, wenn man die Paragraphen liest, welche die Zusammensetzung und die Befugnisse dieser Kommission bestimmen. Da heisst es vorerst mit grossem Pathos, kein Mitglied des Finanzdepartements dürfe in dieser Kommission sitzen, wahrscheinlich damit die Kontrolle desto unbefangener ausfalle und nicht eine Hand die andere wasche. (...) Ich träumte mich bereits in die erhabenen Gefühle eines obersten Censors der Finanzverwaltung hinein. Allein am gestrigen Tage sind alle meine Illusionen auf eine grausame Weise zerstört worden. Denn wenn nun diese majestätische Kommission, die wie eine Gewitterwolke über dem Finanzministerium hangen sollte, ins Feld rückt, wenn sie vom Leder ziehen soll und man von ihr ein



Tafel III



Tafel IV

Tafel I

Am linken Bildrand unten ist das mit sehr vielen Bäumen bestandene Schlossareal von Interlaken zu erkennen. Die Aare durchfliesst die Gegend der heutigen Goldey als völlig unregulierter Fluss. Sie dehnt sich bis an den Hang des Harders hin aus, wobei sich in ihrem «Bett» verschiedene Inseln bilden. Sehr gut ist die Auffächerung in der Spielmatte und der Verlauf des ehemaligen Entenärli zu verfolgen. In der Gegend der Gurben bildet der Fluss dann einen mächtigen Teich, bevor er seinen Lauf quer durch die Ebene bis an die andere Talseite hin nimmt. Der Grosse Rugen zwingt die Wasser zu einer scharfen Richtungsänderung. In der Lüscheren, vor allem aber bei der Ruine Weissenau, finden wir Verhältnisse vor, die wir uns heute kaum mehr vorstellen können.

Im Plan ist die vorgeschlagene Korrektur der Aare, der neu zu erstellende Schiffskanal und die ebenfalls vorgesehene Strassenverbindung von Unterseen zum linken Thunerseeufer Richtung Därligen eingezeichnet.

Tafel II

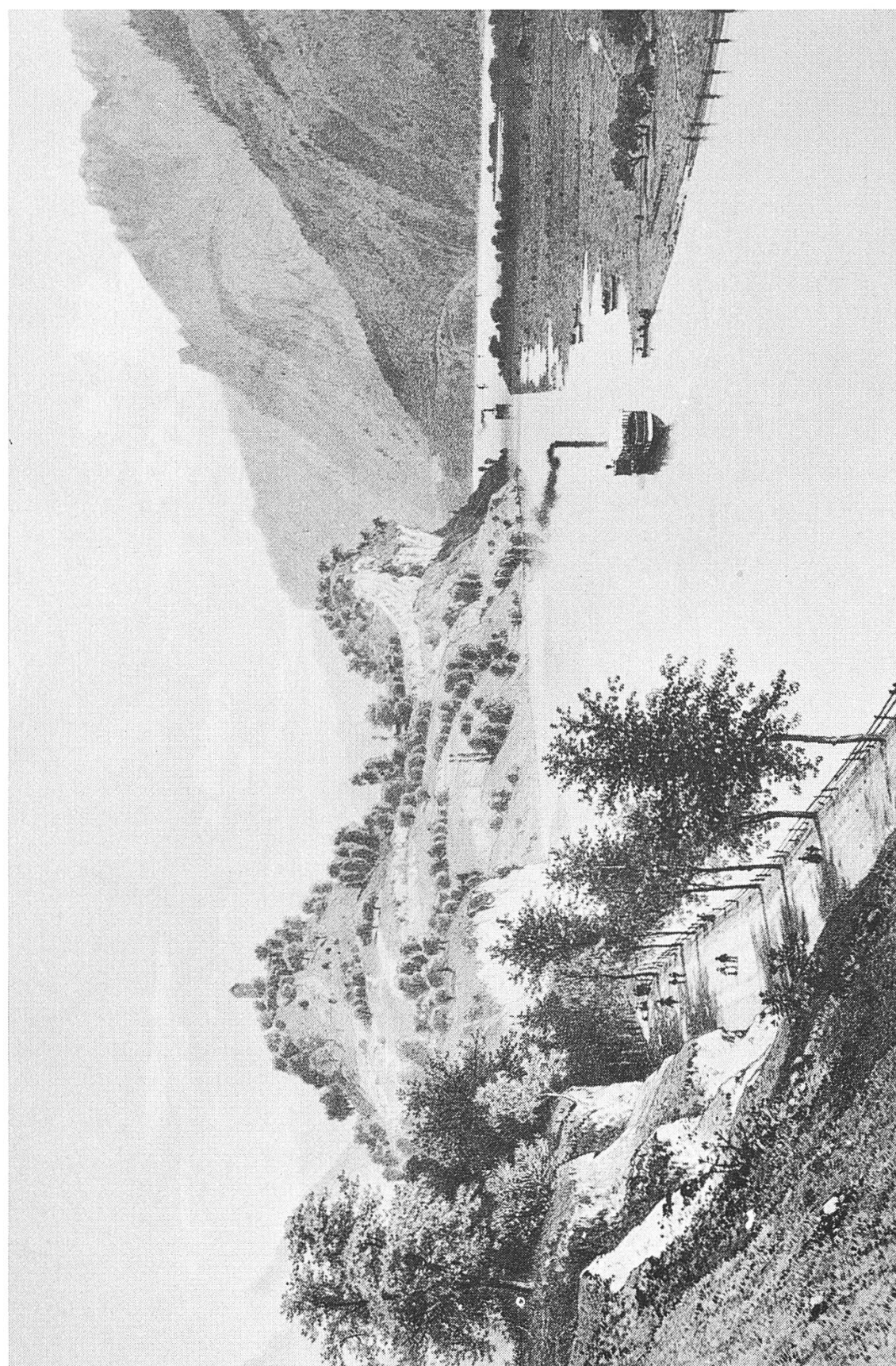
Die Aare nach ihrer Korrektur und der Verlauf des geplanten Schiffsfahrtskanals. Der Teich wird als Ausweichbassin für die Schiffe benutzt. In einem weiten Bogen führt der Kanal vom Stedtli her durch das untere Stadtfeld zum Neuhaus. Der Höhenunterschied zwischen den beiden Seen wird mit Schleusen überwunden, und zwar beim Schiffshafen Unterseen und beim Neuhaus.

Tafel III

«Plan de la ville d'Unterseen avec la disposition des ouvrages projetés.» Hier sehen wir den Verlauf der verschiedenen «Wasserstrassen» in den heutigen Kernzonen von Unterseen und Aarmühle resp. Interlaken. Unterhalb der Haberdarre ist ein grosser Schiffshafen vorgesehen (126×54 m). Am oberen Bildrand links beginnt das ehemalige Entenärli. Das Bild zeigt deutlich, welche gewaltige Eingriffe in den natürlichen Abfluss des Wassers vor allem im Zentrum Interlakens im Laufe der Zeit vorgenommen worden sind.

Tafel IV

Ansicht der Schleusenkonstruktion nach Ing. Lelewel.



wohlunterhaltenes Rottenfeuer gegen das Budget erwarten könnte, da zeigt es sich, dass man ihr nur blinde Patronen und hölzerne Feuersteine ausgeteilt. So hat mit dem besten Willen alles Schiessen ein Ende. (...) Es fehlte nur noch, dass man uns gestern eine Sanduhr auf den Tisch gestellt und zugerufen hätte: «Ehe sie abgelaufen ist, sollt ihr das Budget artikelweise beraten und jeden Zweig desselben mit den treffigsten kritischen Bemerkungen versehen haben.» Anstatt auf einem prächtigen Gerüste von Zahlen, Daten, statistischen Notizen, von mündlichen Erläuterungen und Rechtfertigungen zu sitzen, sitzen wir auf einer dünnen, durchsichtigen Wolke, wie man die Götter der Fabel abgemalt, aber – ohne Szepter und Donnerkeil! (...) Wenn die Staatswirtschaftskommission etwas mehr sein soll als ein Kollegium von Überbringern des Budgets, dann müssen ganz andere Einrichtungen getroffen werden. Vor allem muss das Budget vor Beginn des neuen Rechnungsjahres, also vor dem Neujahr beraten werden, weil es sonst kein Voranschlag, sondern ein Nachanschlag ist. Will man das aber nicht, (...) so wäre es weit zweckmässiger, jene pompösen Paragraphen zu streichen und ganz einfach zu sagen: Der Zweck der Staatswirtschaftskommission ist es, das Budget dem Grossen Rat auf einem rotsamtenen Kissen zu präsentieren, eine Feierlichkeit, die man dann allerdings mit einer angemessenen Pantomimik begleiten könnte. (...) So entlassen wir denn notgedrungen das Budget ungekaut und unverdaut und überlassen es seinem Schicksal.»

Mit dieser Tirade war vor allem der Vorsteher des Finanzdepartements, Regierungsrat von Jenner, angesprochen. Er verteidigte sich mit dem Argument, viele Ausgaben würden jeweils erst in der Wintersitzung des Grossen Rats beschlossen. Das mutmassliche Defizit des vorliegenden Budgets werde beispielsweise durch eine eben erst gestern vom Rate beschlossene Ausgabe von 88 000 Franken auf 103 000 Franken steigen. Der Vorsteher des Baudepartements werde überdies noch mit andern Ausgaben aufrücken, welche in die Hunderttausende gehen werden. Mit einem solchen Budget könnte er wahrhaftig nicht vor das Land treten.

Es erstaunt nicht wenig, dass die Regierungsräte keineswegs Einigkeit bewiesen, im Gegenteil einander in den Rücken fielen. Regierungsrat Kasthofer erklärte, der Grosse Rat sei berechtigt, einen gründlichen Bericht über das Budget zu verlangen. Er beantrage, dieses nicht jetzt zu behandeln, sondern erst in der Sommersession. Die Staatswirtschaftskommission habe den Voranschlag bis dann genau zu prüfen und gründ-

lich Bericht zu erstatten. So gut man vom Neujahr bis jetzt ohne Budget ausgekommen sei, werde dies auch noch zwei Monate länger möglich sein. Regierungsrat Schneider doppelte nach, es falle ihm auf, wie oberflächlich man dieses wichtige Geschäft erledigen wolle. Schon im Regierungsrat sei man ziemlich flüchtig darüber hinweggegangen (!). So habe man (...) für die Tieferlegung des Brienzersees 50 000 Franken, für die Strasse über Zollikofen 40 000 Franken und für verschiedene, vom Baudepartement als nötig erachtete Arbeiten 246 000 Franken gestrichen, meistens Ausgaben, die vom Grossen Rat bereits bewilligt worden seien. Grossrat Hunziker verlangte daraufhin, dass man den im Jahre 1834 für die Tieferlegung des Brienzersees beschlossenen Betrag aufnehme, weil man ja eben jetzt dafür da sei, zu untersuchen, ob die Budgetposten mit den Beschlüssen des Grossen Rates übereinstimmten oder nicht. Auch Grossrat Huggler meinte, man sollte mit der Tieferlegung des Brienzersees ein wenig nachrücken und nicht immer Neues dem Älteren vorziehen. Auf diese Voten hin liess Regierungspräsident Koch die Katze dann endlich aus dem Sack:

«50 000 Franken sind gefordert worden für die Tieferlegung des Brienzersees. Allerdings ist diese Arbeit sehr wünschbar; allein der Brienzersee war schon lange so, wie er jetzt ist. Wenn man ihn aber so senken will, dass es nützt, so muss man darauf achten, dass das bisher unter Wasser gelegene Erdreich nicht ein Sumpf wird, sondern trocknen kann. Gewöhnlich fängt man bei solchen Arbeiten unten an, d. h. man muss dem Wasser Ablauf geben. Nun kann man den See nicht stärker senken, als bis auf das Niveau des Thunersees. Aber ist das genug? Dies ist zu untersuchen. Man kann den Brienzersee bequem um 3 Fuss tiefer legen, und es ist sogar wünschenswert. Würde man nun später auch den Thunersee senken, so wäre die weiter oben gemachte Arbeit umsonst. Daher muss ich warnen, dass man nicht eine solche Arbeit, bevor sie durch und durch studiert ist, unternahme. Im Laufe dieses Jahres kann auf keinen Fall zur Tieferlegung des Brienzersees geschritten werden...»

Es ist offensichtlich: Seit dem Beschluss von 1834 fand innerhalb der Regierung ein Umschwung statt. Verschiedene Herren hatten Angst bekommen vor dem eigenen Mut. Inwieweit auch der Umstand eine Rolle gespielt, dass 1837 Joh. Rudolf Schneider zum Mitglied der Regierung erkoren wurde, lässt sich nicht mehr genau ermitteln. Schneider jedenfalls legte als Hauptförderer weit grösseres Gewicht auf die Korrektur

der Juragewässer, als auf die Tieferlegung des Brienzersees und auf die Verbindung der beiden Oberländer Seen. Schon 1835 erschienen Schneiders «Gespräche über die Überschwemmungen im Seelande der westlichen Schweiz, über die Mittel zur Austrocknung und zum Anbau seiner Sümpfe und Mööser.» Aber auch der Juragewässerkorrektion erwuchsen enorme Schwierigkeiten. Dass dieses «Konkurrenzunternehmen» gewaltige Summen verschlingen würde, war jedermann klar. Die Randregion Oberland geriet gegenüber dem Seeland langsam aber sicher in Nachteil. Die Mehrheit der Regierungsräte war nicht mehr gewillt, die Entsumpfung des Bödelis und die Schiffbarmachung der Aare zwischen Thuner- und Brienzersee ohne Verzug ausführen zu lassen. Dabei konnte man ihnen nicht einmal vorwerfen, den Grossratsbeschluss vom 23. Juni 1834 zu missachten. Der damalige Antrag Simon forderte ja ausdrücklich vorgängig genaue Bodenuntersuchungen. Ob in dieser Hinsicht in den verflossenen 3½ Jahren denn überhaupt etwas geschehen sei oder nicht, dies zu fragen, fiel keinem der Volksvertreter ein!

Im Dezember 1845 beriefen sich noch einmal 10 Grossräte aus dem engern Oberland auf den Beschluss von 1834. Die Intervention hatte insofern Erfolg, als 1846 tatsächlich mit der Ausräumung der Aare in der Lanzenen begonnen wurde. Die wunderschöne Photo-Litho von Martens/Ciceri gibt uns einen Begriff davon, auf welche Weise solche Arbeiten damals ausgeführt worden sind. Uneinigkeit und lokale Interessenpolitik setzten dem angefangenen Werk schon bald wieder ein Ende. Wir wissen heute, dass vor 150 Jahren wahrscheinlich die Chance vertan worden ist, eine durchgehende Schifffahrtsverbindung zwischen Thuner- und Brienzersee sicherzustellen. Sie existiert lediglich auf den Plänen von Ing. Lelewel. Der Bau der Bödelibahn mit der zweimaligen Überquerung der Aare (1872/74) beendete dann die Leidensgeschichte dieses grossartigen, seenverbindenden Schifffahrtsprojekts.

Quellen: Volmar Fr. A., Schiffkanal-Projekte Thunersee–Brienzersee. Sonderdruck aus dem UTB-Jahrbuch 1955.

Graf Martin, Die Polen im Kanton Bern 1833–1834. Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde 3/1984.

Tagblatt des Grossen Rates der Republik Bern 1834 und 1838.

Pläne von Ing. Jan Lelewel im Archiv des Oberingenieurs Kreis I in Thun.

Fotos: Pläne I–IV, Foto Meier, Bälliz 31, Thun

Foto-Litho Martens/Ciceri Foto Steiner, Interlaken