

Zeitschrift: Jahrbuch vom Thuner- und Brienzersee
Herausgeber: Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Band: - (1988)

Artikel: Der Bau des Schiffahrtskanals von Interlaken
Autor: Gallati, Rudolf
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1096783>

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 Bau des Schiffahrtskanals von Interlaken

Vorabdruck aus der voraussichtlich 1991 bei Schlaefli AG erscheinenden «Ortsgeschichte von Interlaken».

Die gewaltige Zunahme des Fremdenstroms ins Berner Oberland brachte Interlaken zwischen 1860 und 1870 einen geradezu stürmischen Aufschwung. Die Beförderung der Reisenden per Dampfschiff nach dem Neuhaus und von dort per Kutsche nach Interlaken konnte deshalb auf die Dauer nicht mehr genügen. Verkehrsprojekte aller Art gediehen zum Teil bis zur Ausführungsreife, scheiterten dann aber an der parlamentarischen Durchsetzbarkeit oder an den finanziellen Gegebenheiten. Die Idee einer Tramverbindung zwischen der Ländte Neuhaus und Interlaken, aber auch das 1871 erneut zur Diskussion gestellte Projekt einer durchgehenden direkten Schiffahrtsverbindung zwischen Thuner- und Brienersee kamen nicht an. Für eine Tramverbindung erachtete man die bestehende Strasse als zu wenig breit, und die Schiffsverbindung mittels Schleusen erschien zu umständlich.

Die Verkehrsstrategen im Böödeli setzten nun voll auf die Karte Eisenbahn. Zu lange hatte man in Sachen Seenverbindung geplant, beschlossen, gezaudert, und schliesslich . . . doch nichts gewagt! Sozusagen in letzter Minute holte die Dampfschiffahrtsgesellschaft ein Gutachten über die Realisierbarkeit ihres neuen Projekts Zürcher zur Schiffbarmachung der Aare zwischen den Seen ein. Der Gutachter, Ing. A. von Muralt, brachte zwar verschiedene Vorbehalte in technischer Hinsicht an, bezeichnete aber das Unternehmen als durchführbar. Von Muralts Schlussbetrachtungen hingegen gaben der Sache den Todesstoss: «Es muss wohl etwas verwegen erscheinen», schrieb von Muralt 1871, «jetzt noch so bedeutende Kapitalsummen, wie sie zur Schiffbarmachung der Strecke zwischen beiden Seen nötig sind, in dieses Unternehmen zu werfen. Man muss sich fragen, ob die neue Anlage noch auf

UEBERSICHTSPLAN

für einen

Schiffahrts-Canal vom Thunersee nach Interlaken.



Maassstab 1:10000

sehr lange Zeit wirkliches Wertobjekt sein würde. Mit der Eisenbahn steht die Sache ganz anders. Ihre Existenz, wenn einmal erstellt, wird unangefochten bleiben, und wenn weitere Bahnen sich an dieselben anschliessen, so wird sie unter Beibehaltung ihres Wertes in denselben aufgehen. Die unbestimmte Fortdauer der Schifffahrt aber muss in Frage gestellt werden . . .»

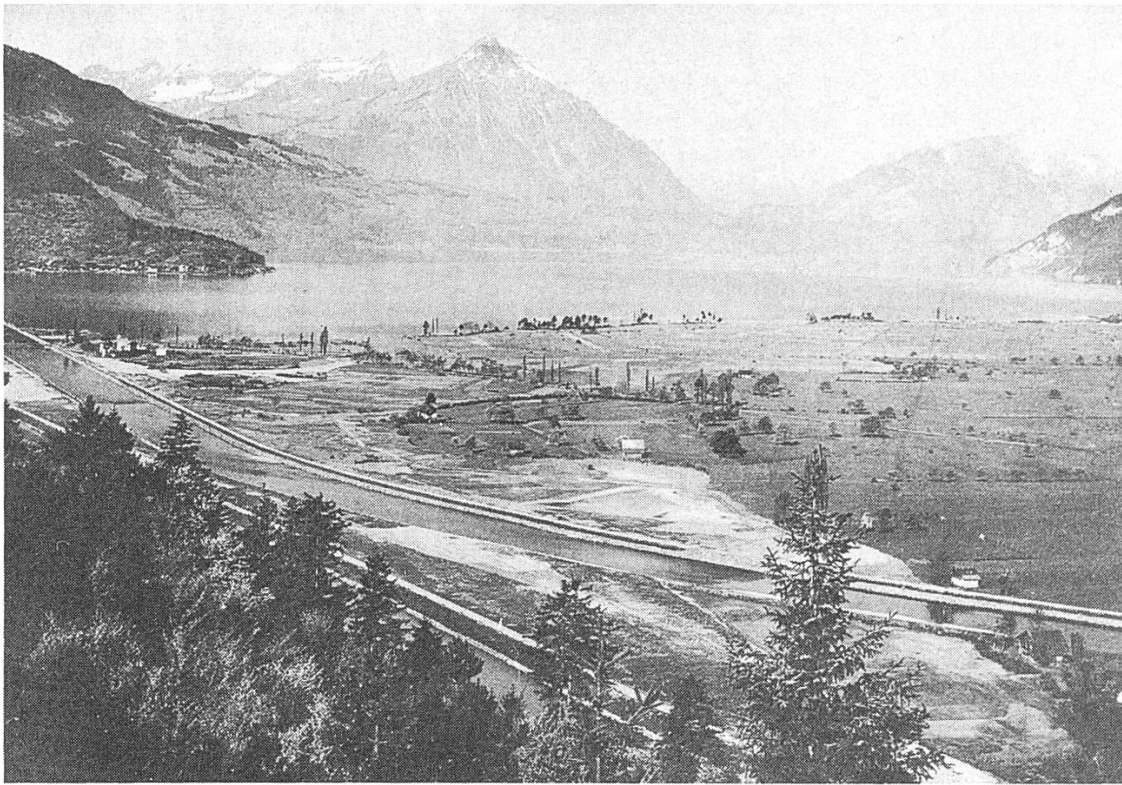
Das war natürlich Wasser auf die Mühle der Eisenbahnfreunde, die unverzüglich die Konzession für den Bau und Betrieb der Bödelibahn einholten. Schon vorher hatte die Centralbahn ihren Schienenstrang bis Scherzligen verlängert, um den Schiffsanschluss von Bern her zu gewährleisten. Als erstes Teilstück einer durchgehend geplanten Brüniglinie Luzern – Bern musste die Bödelibahn ihren Ausgangspunkt deshalb auf der linken Seeseite nehmen. So wurde Därligen zur ersten Station der 1872/74 erstellten Bödelibahn. Die Schifffahrtsgesellschaft war damit gezwungen, ihren Landungsplatz Neuhaus zugunsten von Därligen aufzugeben. Mit der Einführung des Trajektverkehrs bildete der See von 1873 bis 1893 die Hauptverkehrsader ins Oberland.

Ende Mai 1890 erteilte der Bundesrat einem Konsortium die Konzession für die linksufrige Thunerseebahn. Mit deren Eröffnung befürchtete die Schifffahrtsgesellschaft mit Recht starke Verkehrseinbussen im Schiffsbetrieb. Sie musste in die Offensive gehen. Das zweimalige Umsteigen der Reisenden von Bern nach Interlaken – sie trugen in der Regel auch Handgepäck – gestaltete sich mühsam und zeitraubend. Beiläufig hatte Ing. Zürcher schon in seinem Projekt darauf aufmerksam gemacht, dass für einen ganzjährigen Schiffsbetrieb ein unabhängig von der Aare angelegter Schifffahrts-Canal erstellt werden müsste. Die drohende Konkurrenzierung durch die linksufrige Thunerseebahn zwang die Schifffahrtsgesellschaft, die Frage der Aufhebung des Landungsplatzes Därligen und den Bau eines Kanals bis Interlaken eingehend zu prüfen. Mit der Projektierung und der Abklärung aller technischen und finanziellen Aspekte wurde der Thuner Ingenieur B. Studer beauftragt. Als Experten standen ihm die Herren Prof. Zeerleder sowie die Ingenieure von Muralt, Locher, Ganguillet und Zürcher zur Seite. Im Juli 1890 lieferte Studer das definitive Projekt samt Kostenvoranschlag ab. Kernpunkt war die Verknüpfung des Kanalbaus mit der Korrektur des Aarelaufs von Interlaken bis zur Einmündung in den Thunersee.

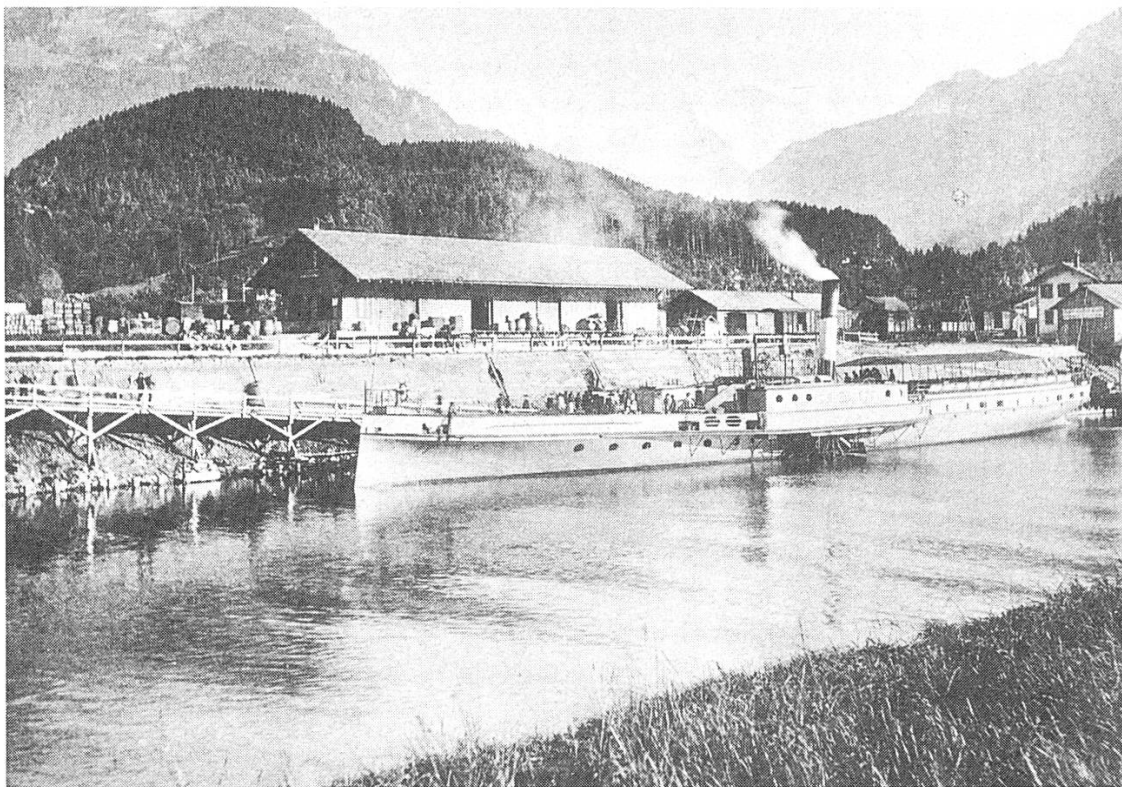
Die Aare befand sich von Unterseen aus abwärts in einem völlig verwilderten Zustand. Die unregelmässigen und ungünstigen Abflussverhältnisse bewirkten, dass die ganze linksufrige Talebene unter hohem Grundwasser litt. Die zum Teil ungenügenden Keller wurden im Sommer oft unter Wasser gesetzt. Viel schönes und fruchtbares Land versumpfte mangels Eindämmung. Die Korrektur des Flusslaufs allein hätte indessen keine genügende Senkung des Wasserspiegels zur Folge gehabt; der Schiffahrtskanal musste deshalb zusätzlich die Funktion eines Entsumpfungskanals für die Aarekorrektur übernehmen. Die Wechselbeziehung liegt auf der Hand: «Die Anlage des Kanals ist ohne Durchführung einer Korrektur nicht möglich, weil derselbe zwischen der Aare und der Bödelibahn, bzw. der Heimwehfluh keinen Platz fände. Andererseits ist der Kanal für die Korrektur von enormer Wichtigkeit; denn da derselbe kein Gefälle hat, sondern horizontal nach Interlaken hineinführt, so ermöglichte er die Anlage einer richtigen Drainage zur Entsumpfung der Talebene», betonte Regierungsrat Dinkelmann im November 1890 vor dem Grossen Rat. Die Kosten für die Aarekorrektur berechnete Studer auf 460 000 Franken, jene für die Erstellung des Kanals auf 1 400 000 Franken. Ein wichtiger Punkt stand von Anfang an fest: Die Aarekorrektur war Sache der öffentlichen Hand, der Kanalbau Sache der Schiffahrtsgesellschaft.

Das Projekt Studer erforderte für die Aarekorrektur einen grösseren Geländedurchstich gegenüber der Herreney, in der sog. Gurben. Von dort aus wurde auf kurzer Strecke das bisherige rechte Ufer beibehalten, worauf der Flusslauf in gerader Richtung an der Ruine Weissenau vorbei zum See führen sollte. An einzelnen Stellen wurden kostspielige Sohlensicherungen vorgesehen. Damit bei Uferanbrüchen das nötige Material für die Reparaturen rasch bereitgestellt werden konnte, war die Anlage verschiedener Steindepots geplant. Das verlassene «Flussbett» der Aare sollte kostenlos an die Dampfschiffahrtsgesellschaft übergehen, die es mit dem Aushubmaterial für den Kanal ohne grosse Transportkosten aufzufüllen gedachte.

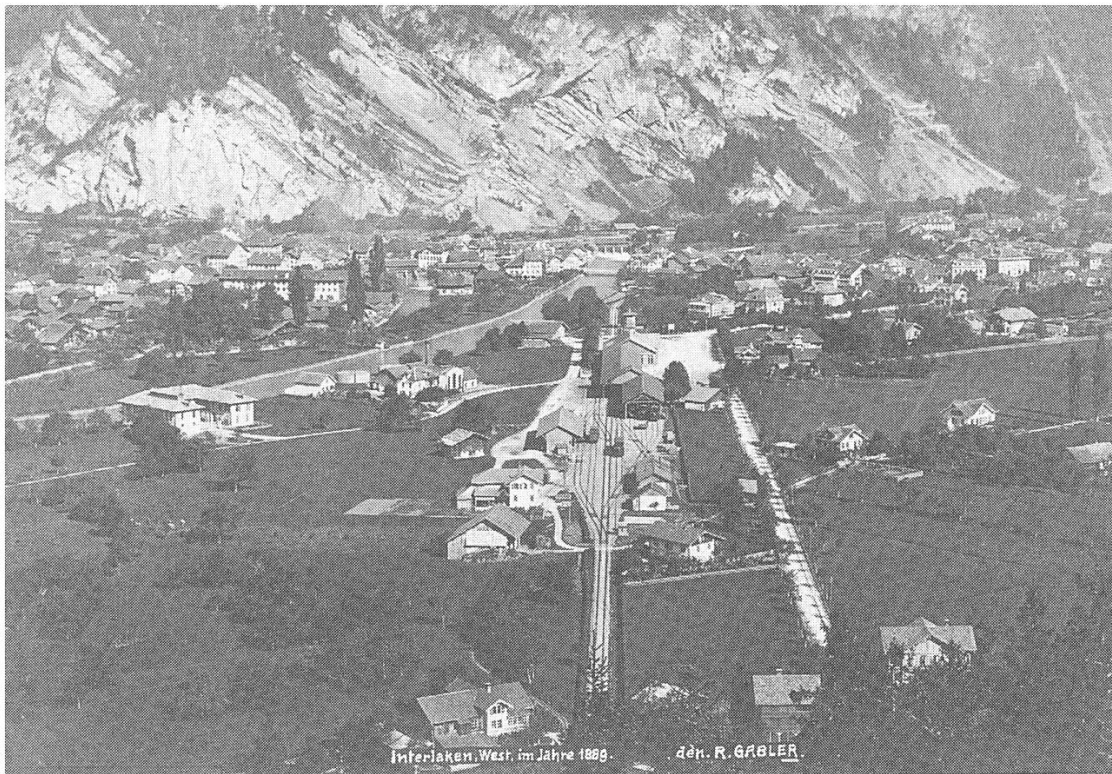
Um die Stagnation des Wassers im Kanal und damit ein Zufrieren im Winter zu verhindern, musste bei der Hafenanlage in Interlaken ein Speisungskanal erstellt werden. Es lag daher nahe, das natürliche Gefälle des Zuflusses aus der Aare in einem hydraulischen Kraftwerk



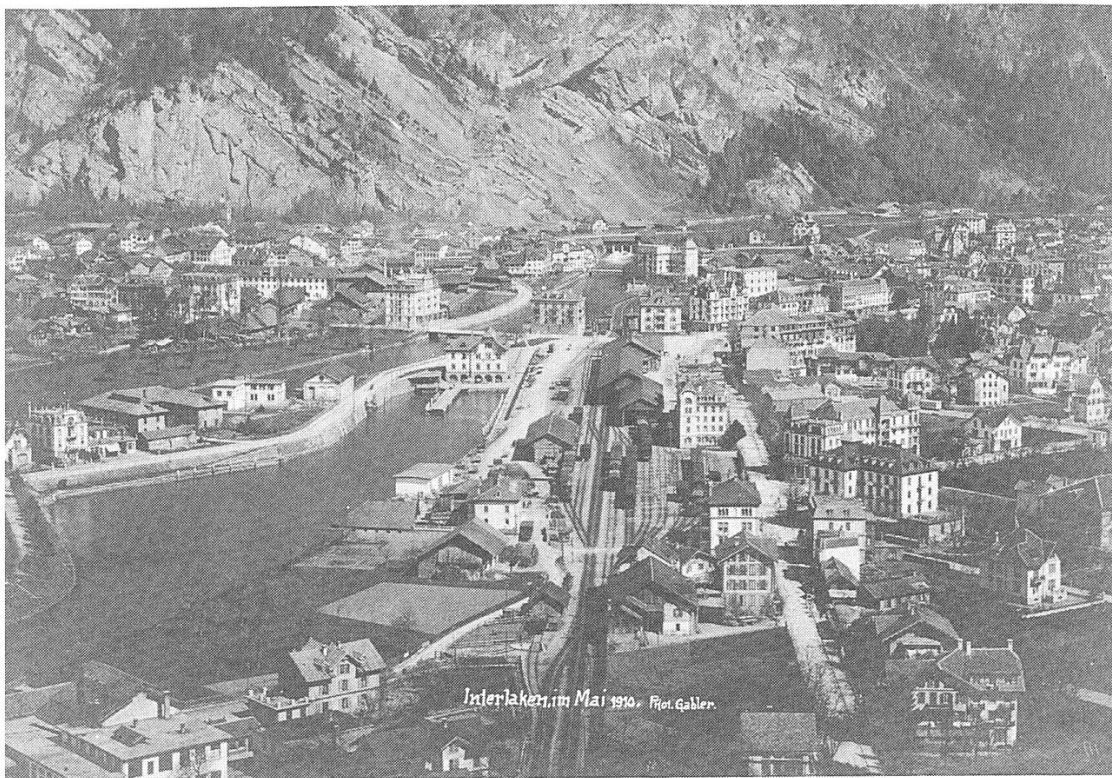
Kanal und Aarekorrektur von der Heimwehfluh aus gesehen



Die provisorische Ländte beim Bahnhof Interlaken West



Blick von der Heimwehfluh Richtung Harder (1869)



Blick von der Heimwehfluh Richtung Harder (1910)

auszunutzen. Noch aber standen dem Unternehmen grosse Schwierigkeiten entgegen. Die Begradigung des Flusslaufes und der oben erwähnte Durchstich in der Gurben erforderten Verhandlungen mit zahlreichen Grundeigentümern. Eine gütliche Verständigung war mit vielen von ihnen nicht zu erreichen. Das ganze betroffene Gebiet war in unzählige, z. T. sehr kleine Parzellen aufgeteilt, die Besitzesverhältnisse also ziemlich kompliziert. Die Expropriationsverhandlungen erforderten Zeit und Geduld. (Eine Zwischenbemerkung: Unter den vielen meist einheimischen Landeigentümern fällt auch ein gewisser Isidor Jakowski auf. Er richtete bekanntlich 1863 ein Gesuch an die Berner Regierung zur Errichtung einer Wechselstube auf der Höhematte. Das liess die Bevölkerung damals aufhorchen und löste jene Bewegung aus, die im Jahre darauf die Unterschutzstellung der Matten zum Ziele hatte und die glücklicherweise von Erfolg gekrönt war.) Doch zurück zum Bau des Schiffahrtskanals! Die Grösse des Eingriffs in die Landschaft ist aus dem Kartenvergleich ersichtlich. Die Strasse, welche dem linken Ufer des Thunersees entlang führte, überquerte bei der Weissenau die Aare und mündete unmittelbar vor dem Städtchen in die rechtsufrige Seestrasse. Der Bau des Kanals hätte nun die Erstellung einer weiteren Brücke mit einer steilen Anfahrt nötig gemacht, damit die freie Durchfahrt für die Schiffe ermöglicht worden wäre. Statt dessen wurde das Strassentrassee verlegt und von Därligen der Bödelibahn entlang zur Heimwehfluh geführt. Unterseen kam damit neben den Durchgangsverkehr zu liegen, was sicher dazu beitrug, das Stadtbild bis in unsere Zeit hinein relativ unversehrt zu erhalten. Bis dahin führte nämlich der gesamte Verkehr vom Neuhaus und von Därligen her durch die Altstadt und über die Schaalbrücke nach Aarmühle. Durch die Verlegung der Strasse (Därligen – Heimwehfluh – Bahnhof Interlaken-West) fiel der Brückenneubau in der Weissenau weg. Dafür hatte die Schiffahrtsgesellschaft einen Beitrag zu leisten an den Bau der heutigen Bahnhofstrasse in Unterseen resp. an die dadurch bedingte Überquerung der Aare mittels zweier Brücken. Die Bahnhofstrasse Unterseen ist also noch keine 100 Jahre alt. Die Gemeinden konnten zu folgenden Punkten Stellung nehmen:

a) Erteilung der Konzession zur Anlage des projektierten Schiffahrtskanals;

b) Alleinbenutzung dieses Kanals durch die Dampfschiffahrtsgesellschaft;

c) Erteilung der Konzession zur Erstellung des mit vorgenanntem Kanal in Verbindung stehenden Speisungskanals mit Turbinenanlage. Es ist interessant, dass Unterseen keinerlei Bemerkungen anzubringen hatte, während Aarmühle die Gelegenheit benützte, einige z. T. zukunftssträchtige Wünsche zu äussern, nämlich:

1. Dass eine Zufahrtsstrasse zur Schlachthausbesitzung der Gemeinde in genügender Breite gewahrt werde;
2. dass der als Ablageort bestimmte Platz der sog. Haselglunte in der Lütscheren aus sanitärischen und Bequemlichkeitsgründen für das hiesige Publikum in bisherigem Zustande, d. h. unaufgefüllt belassen bleibe;
3. dass bei der Ausführung eines in Aussicht genommenen Kanalisationsprojektes in hiesiger Ortschaft die Zuleitung von Grund-, Schutt- und Überlaufwasser der Aborte in den obersten Teil des Schiffahrtskanals gestattet werde, insofern nicht gewichtige Gründe dies verunmöglichen sollten;
4. dass den Interessen der hiesigen Beleuchtungs- und Wasserversorgungsgesellschaft, bei welcher die Gemeinde finanziell wesentlich an- und mündete unmittelbar vor dem Städtchen in die rechtsufrige Seestrasse. Der Bau des Kanals hätte nun die beteiligt ist und ausserdem in naher Beziehung steht, durch die von der Dampfschiffahrtsgesellschaft vorgesehenen Wasserwerke am sog. Gewerbekanal in keiner Weise gefährdet werden sollen, sei es durch die Gesellschaft selbst oder durch Dritte. Im Gegenteil erachtet es die Gemeinde Aarmühle, in deren Bezirk das ganze linksseitige Ufer der Aare vom Brienersee bis zum Thunersee liegt, nicht als unbillig, wenn die erwähnten Wasserkräfte nicht ganz, so doch zum Teil ihr und der Beleuchtungs- und Wasserversorgungsgesellschaft in erster Linie zu einem mässigen Preise zur Verfügung gestellt werden.

Die Wünsche 1 und 2 betreffend die Zufahrtsstrasse zur Schlachthausbesitzung und die Belassung der sog. Haselglunte als Ablageplatz wurden von der Regierung als berechtigt anerkannt. Die Stellungnahme zu Punkt 3 hingegen bedeutete eine Absage an die Gemeindebe-

hörde und darf durchaus als Umweltschutz im heutigen Sinne gewertet werden:

«Das Wasser im Kanal wird die äusserst geringe Geschwindigkeit von 0,15 m per Sekunde erhalten. Mit Rücksicht hierauf ist es aus sanitari-schen Gründen nicht statthaft, den Kanal zur Aufnahme von Überlauf-wasser der Aborte zu verwenden. Dagegen ist die Einführung von Drainleitungen in den Kanal nicht nur zulässig, sondern geradezu geboten, indem durch dieselben die Senkung des Grundwassers in dortiger Gegend bewirkt und damit bekanntlich eine Verbesserung des ganzen Unternehmens bezeichnet werden muss.»

Als ausserordentlich wichtig sollte sich für die Zukunft der Gemeinde Aarmühle (resp. Interlaken) die Behandlung des 4. Punktes, der Nutzung der Wasserkraft erweisen. In weitsichtiger Weise überliessen die damaligen Behörden das Nutzungsrecht nicht ohne weiteres der Dampfschiffahrtsgesellschaft. Die Regierung kam der Gemeinde wie folgt entgegen: «An die Bewilligung zur Turbinenanlage fügen wir die Bedingung bei, dass die Dampfschiffahrtsgesellschaft der Gemeinde Aarmühle zum Zwecke der öffentlichen Beleuchtung die erforderliche Anzahl Pferdekkräfte zu einem möglichst billigen Preise zur Verfügung stelle. Ist über die Entschädigung zwischen den Parteien keine Ver-ständigung möglich, so ist dieselbe endgültig durch hierseitige Behör-den auf den Bericht der Baudirektion hin festzusetzen.» Die Schiff-fahrtsgesellschaft baute in der Folge die Wasserkraft- und Turbinenan-lage auf ihre Kosten, während die Wasserversorgungs- und Beleuch-tungsgesellschaft den elektrischen Teil zu berappen hatte. Der entspre-chende Vertrag führte zu einem komplizierten Rechtsverhältnis, das auf die Dauer nicht zu befriedigen vermochte. Wir greifen voraus: Die beiden Kontrahenten schufen am 6. Januar 1904 mit der Unterzeich-nung des Abtretungsvertrages an die AG Licht- und Wasserwerke Interlaken klare Verhältnisse. Im gleichen Jahr genehmigte der Regie-rungsrat die Übernahme dieser Licht- und Wasserwerke durch die Gemeinde Interlaken.

Dem bauleitenden Ingenieur Allemann wurde von der Schiffahrtsge-sellschaft der kurz und bündige Auftrag erteilt: «Am 1. Juni 1892 soll die Schiffahrt bis nach Interlaken eröffnet werden.» Wie schon beim Bau der Bödelibahn (1872/74) wurde das Werk mit Hilfe einer grossen

Zahl von Fremdarbeitern in Angriff genommen. Ende Mai 1891 erging an die Unternehmung der Kanalbaute, der linksufrigen Thunerseebahn und der Schynige-Platte-Bahn folgendes Schreiben der Behörden von Interlaken:

«In Anbetracht der ungewöhnlich grossen Zahl italienischer Arbeiter, die die gleichzeitige Ausführung von verschiedenen neuen Verkehrseinrichtungen im engern Oberland diesen Sommer in unsere Gegend bringen, sehen wir uns veranlasst, Sie, geehrte Herren, auf folgendes aufmerksam zu machen: Es erzeigt sich, dass jeweilen sonntags die Promenaden Interlakens und speziell die Höhwegpromenade, deren Anlagen und Sitzbänke von den italienischen Arbeitern in einer Weise benützt und in Beschlag genommen werden, welche stört und für einen Fremdenkurort geradezu unstatthaft ist und von den hiesigen Behörden im Interesse des Fremdenverkehrs nicht geduldet werden kann. Wir erlauben uns, Sie im fernern aufmerksam zu machen auf die jedes Frühjahr erneuerten Publikationen in den hiesigen Blättern unserer diesbezüglichen Polizei-Reglemente, nach welchen sämtliche öffentlichen Promenaden und Bänke während der Saison nur von wirklichen Fremden und Touristen benützt werden dürfen, und diese Vorschriften vom hiesigen Publikum in gebührender Weise respektiert werden. Wir zweifeln nicht daran, dass Sie diese Aussetzungen annehmen und uns in Handhabung der erforderlichen Ordnung aus allen Kräften unterstützen werden.»

Der erste Spatenstich zu den umfangreichen Bauarbeiten erfolgte am 1. Februar 1891, nachdem Bund und Kanton einen Beitrag von je einem Drittel der Kosten für die Aarekorrektur bewilligt hatten. Den Rest übernahmen die Gemeinden, die in rechtsverbindlicher Weise durch die «Vereinigte Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Thuner- und Brienzersee» vertreten wurden. Die Bauarbeiten gingen zügig voran, doch musste schon bald mit einer gehörigen Kostenüberschreitung gerechnet werden. Schuld daran waren vor allem die geologischen Verhältnisse und die Wertsteigerung der Liegenschaften. Dem Bauprogramm lag der Gedanke zugrunde, zuerst die alte Aare in das neue Bett zu leiten, um im alten Bett Platz zur Ablagerung des Trockenausbaus des Kanals zu gewinnen. Wir folgen den Ausführungen Allemanns: «Die Schuttkegel von Lütschine und Lombach berührten sich

bei ihrem Vorrücken. Der Boden im untern Schuttkegel zeigt einen auffallenden Mangel an ganz groben Geschiebestücken, wie sie sich sonst unter ähnlichen Verhältnissen vorfinden. Eine mächtige Ablagerung von blauem, zähem Lehm reicht bis zur Lütscheren. Sie ist überlagert von mittel- und feinkörnigem Flussgeschiebe. Während die Lehmschicht in der Tschingeley, wo das neue Aarebett gegraben werden musste, bis an die Oberfläche reicht und nicht von Geschiebe überlagert ist, liegt diese längs dem Rugen und der Heimwehfluh, wo der Kanal ausgehoben werden musste, 3 bis 5 Meter tief. In den die Lehmschicht überlagernden Sand- und Kiesbänken wurden eine grosse Zahl von Eichen- und Nadelholzstämmen gefunden, Zeugen eines letzten gewaltigen Ausbruchs und der letzten grösseren Anschwemmung. Der Aushub des zähen Lehmbo- dens bot sowohl mit der Baggermaschine als mit der Schaufel grosse Schwierigkeiten, ebenso der Weitertransport dieses Materials auf Rollwagen und die Aufschüttung in den auszufüllenden Aarearmen.»

Als absolut übertrieben bezeichnete Allemann die Wertsteigerung des Landes, das durch Expropriation erworben werden musste. Diese Erscheinung machte sich kurz vorher schon beim Bau der Oberland-Bahnen geltend. «Die bezahlten Entschädigungen, vor allem die durch gerichtlichen Entscheid festgesetzten, standen in gar keinem Verhältnis zum Verkehrswert und zum Ertrag dieser Liegenschaften. Namentlich da, wo die gütlichen Unterhandlungen zu keinem Resultate führten und wo man zur zwangsweisen Enteignung schreiten musste, erwachsen der Durchführung vielseitige Schwierigkeiten, sei es durch die von den Eigentümern absichtlich versuchte und teilweise auch erzielte Verschleppung im Gange des Verfahrens, sei es durch Beeinflussung derselben durch Dritte, die dem Zustandekommen des Schiff-fahrtskanals feindlich gegenüberstanden.» Die Kosten für den Landerwerb erreichten schliesslich das Doppelte der ursprünglich angenommenen Summe.

Am 30. August 1891 war die Verbauung der alten Aare im Gurben durch Senkfaschinen und Packwerkanlagen beendet; am 21. September wurde auch der mittlere und Anfang November der unterste Abschluss vollzogen und damit der Aare auf der ganzen Strecke das neue Bett angewiesen. Gravierende Unfälle ereigneten sich während

den Bauarbeiten keine; dagegen erkrankten im März 1892 5 Arbeiter, die in der vorderen Gasse (heute Jungfraustrasse) logierten, an Typhus und Blattern (Pocken). Man beschloss, sowohl die Logisgeber als auch die Arbeiter zu internieren. Grossrat Eduard Ruchti stellte dazu die Villa Aarbühl (heute Brienzstrasse 30) zur Verfügung. Im Mai wurden dann zwei weitere in Gsteigwiler wohnende Arbeiter ins Absonderungslokal eingeliefert. Die Pocken breiteten sich glücklicherweise nicht weiter aus, sodass die Sanitätskommission der Gemeinde keine weiteren Vorkehren mehr zu treffen hatte. Im Gemeinderatsprotokoll vom 15. Juni 1892 geht diese Episode mit folgendem Satz zu Ende: «Herr Gemeinderat Zutter übernimmt die Liquidation des Mobiliars, welches von den Kranken auf Aarbühl benutzt worden ist, nach gutfindender Weise.»

Das Kanalbau-Programm konnte zeitlich eingehalten werden: Die Bauunternehmung drang darauf, zur Ergänzung ihres schwimmenden Baggers aus Frankreich einen sog. Excavator (Trockenbagger) anzufordern. Mit einer minimalen Verspätung, am 4. Juni 1892, konnte der 1,8 Kilometer lange Kanal – wenn auch erst mit einer provisorischen Ländte beim Bahnhof Interlaken – eröffnet werden. An der feierlichen Einweihung nahmen nicht weniger als 3 Bundesräte (Schenk, Frey und Deucher) und 2 Regierungsräte (von Steiger und Dinkelmann) teil. Das zeigt, welche Bedeutung dem grossen Werk von seiten des Bundes und des Kantons beigemessen wurde. Man liess sich die offiziellen Feierlichkeiten im Hotel Victoria mit allem Drum und Dran etwas kosten. Am Ende erachtete der Gemeinderat die Rechnung für das Feuerwerk (Fr. 177.60) als zu hoch. Eine Delegation begab sich nach Oberried, um mit den Herren Hamberger bezüglich einer angemessenen Ermässigung zu verhandeln! Ob der Bau des Kanals nur eine halbe Sache war, wie vor allem die Gegner damals glaubten? Aus heutiger Sicht muss man dies verneinen. Kanalbau und Aarekorrektur zusammen verhinderten seither die weitere Überflutung des nunmehr meliorierten Landes, und das kleine Elektrizitätswerk an der Aare erwirtschaftet für die Gemeinde Interlaken Jahr für Jahr einen respektablen Ertrag. Der direkten Schiffsverbindung zwischen den beiden Seen trauern wir nicht nach. Der Höhenunterschied von 7 Metern müsste auch heute noch durch Schleusen bewerkstelligt werden. Das wäre für

einmal interessant, auf die Dauer aber eher langweilig und zeitraubend. Auf jeden Fall liesse es sich in keiner Weise vergleichen mit dem Genuss, den ein Spaziergang von einer Schifffländte zur andern mit der unvergleichlich schönen Sicht über die Höhematten zur Jungfrau hin zu bieten vermag.

Quellen:

Gemeinderatsprotokolle Aarmühle/Interlaken Bd. V.

Gutachten A. von Muralt (August 1871) – Archiv des Kreisoberingenieurs I, Thun.

Bericht und Antrag an die Aktionäre der Vereinigten Dampfschiffahrtsgesellschaft über die Anlage eines Schiffahrtskanals zwischen dem Thunersee und Interlaken und die Correction der Aare daselbst (Buchdruckerei K. J. Wyss, Bern, 1890).

Tagblatt des Grossen Rates des Kantons Bern vom 25. November 1890.

Regierungsratsbeschluss (RRB) vom 20. Dezember 1890.

Bau der Schiffahrtsanlagen zwischen Interlaken und dem Thunersee, Schlussbericht des leitenden Ingenieurs (Buchdruckerei K. J. Wyss, Bern, 1894).

Schiltknecht M., Das Elektrizitätswerk der Industriellen Betriebe Interlaken (IBI) Bulletin ASE vom 15. Dezember 1984.