

Zeitschrift: Jahrbuch / Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Herausgeber: Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Band: - (2006)

Artikel: Die Habkernstrasse : ein kostspieliges Sorgenkind
Autor: Flück, Ueli
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1096483>

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>

Ueli Flück

Die Habkernstrasse – ein kostspieliges Sorgenkind

Alt Strasseninspektor Ueli Bettschen dokumentierte die Baugeschichte der Verbindung von Unterseen ins Bergdorf.

Wir nehmen am Westbahnhof in Interlaken im komfortablen Niederflur-Postauto nach Habkern Platz (43 Sitz- und 47 Stehplätze). In St. Niklausen verabschiedet sich die Habkern- von der Beatenbergstrasse. Es geht obsi: Grosse Buche, Heuschleif, Zächnis Weidli, Schnabel, Hassauligraben, Dräckegei Egg, Hirnis Bödeli, Laueners Bödeli, Badweidstutz, Badweid, Rohr-egg, Alpweg, Rohrebene (mit dem Nidlebrünneli), Rohrgraben, Rossgrind-graben, Rossgrind, Forsthütte, Höllgräben, Leitigraben, Hundskehre, Hüt-tengraben, Schufelegg, Lombachbrücke, Chalberweidli, Balmers Chehr, Eggetli, Balkenmoss, Städeli, Gruebi, Milchhüttli. Die ab St. Niklausen 5,5 km lange Staatsstrasse führt weiter zur Kirche, das Postauto aber fährt durchs Gässli zum Dorfplatz, wo wir aussteigen. Auf dem Brunnen hockt der Habicht, beim Gässli-Beck gibt's die weltbesten Nussgipfel.



Alt Strasseninspektor Ueli Bettschen mit den zwei Bänden «Die Baugeschichte der Habkernstrasse». Während gut zwei Jahren hat er Protokolle, Briefe, Pläne, Fotos, Kostenvoranschläge und Abrechnungen zusammengetragen.

(Foto: Ueli Flück)

Wir sind auf unserer Fahrt an unzähligen Stütz- und Futtermauern vorbeigefahren, haben Durchlässe, Brücken und Lehnkonstruktionen passiert. Die vielen Kunstbauten und Verbauungen sind nötig, um der Strasse im schattigen, nassen und rutschigen Hang über dem Lombach den nötigen Halt zu geben.

Alt Strasseninspektor Ueli Bettschen (Matten) hat die Baugeschichte der Habkernstrasse – die eigentlich auf der falschen Talseite gebaut wurde – dokumentiert. Während gut zwei Jahren hat Ueli Bettschen, der von 1972 bis 2001 als Nachfolger seines Vaters Fritz Bettschen als Strasseninspektor amtierte, Protokolle, Briefe, Pläne, Fotos, Kostenvoranschläge und Abrechnungen zusammengetragen. Seiner umfangreichen Dokumentation vorangestellt hat er das Kapitel über die Habkernstrasse aus der Schrift «Die Baugeschichte verschiedener Strassen im engern Oberland im XIX. Jahrhundert», 1947 verfasst von Friedrich Dauwalder, dem ehemaligen Bauinspektor von Interlaken.

Es begann 1818

Die Geschichte der Habkernstrasse beginnt in der Restaurationszeit (1815 – 1830), als im Schloss Interlaken Oberamtmann Steiger als Sprachrohr der Regierung und Mittelsmann zwischen dem Kleinen Rat und dem Volk walte. Am 8. September 1818 – zehn Jahre nach dem zweiten Unspunnenfest – wurde im Kleinen Rat in Bern festgestellt, dass ein guter Zustand der Strassen nicht nur den Anstössern, sondern auch dem grossen Zustrom von Fremden zustatten komme. Es wurde verordnet, dass sich die in sehr schlechtem Zustand befindlichen Wege nach Grindelwald und Habkern von den Gemeinden auf zweckmässige Weise hergestellt und unterhalten werden sollten. Aus dem Bericht, verfasst von Staatsschreiber Gruber, geht hervor, dass der Strassenunterhalt in der «Stadt und Republik Bern» Sache der Anstösser war und die Gemeinden nur in besonderen Fällen zur Mithilfe herangezogen wurden.

«Fast unbrauchbar»

Aber es ging nicht so schnell mit einer Strasse nach Habkern. Die Aufgabe überstieg die Kraft der Berggemeinde. Oberamtmann Steiger berichtete am 27. Juni 1823 über den schlechten Zustand der Wegverbindung nach Habkern: «Die Strasse ist im Winter gefährlich, im Sommer selbst bei trockener Witterung für jeden andern als die Bewohner dieses Tales, die von Jugend auf an diese Strasse gewohnt sind, fast unbrauchbar.» Darüber, wie die Zufahrt nach Habkern verbessert werden sollte, man war sich keines-

wegs einig. Wenige Begüterte wünschten eine Fahrstrasse längs dem Lombach, die aber für die Bortbäuert keinen Nutzen gebracht hätte. Andere wollten, dass der bestehende Weg, der dannzumal auf der rechten Seite des Lombachs (Birmse – Holenösch – Bort) ins Bergdorf führte, ausgebaut, auf acht Fuss erweitert und die grossen Steine aus dem Weg weggesprengt würden. Steiger wünschte einen Augenschein von zwei Mitgliedern des Kleinen Rats.

Verschiedene Varianten

Am 6. September 1824 gaben dann die «Emittirten» Wurstemberger und Strasseninspektor Müller ihren Bericht ab:

- 1. Die Talschaft Habkern ist durch Vorstellung zu bewegen, sich über die Weganlage mit der Stadtgemeinde Unterseen zu verständigen.*
- 2. Die Gemeinde Habkern und die Stadtgemeinde Unterseen sollen sich verständigen, dass eine Strasse von 14 Fuss Breite (4,2 m) mit gleichförmigem Anstiegen, den nötigen, nicht allzu kurzen Wendungen, so tief als möglich anzulegen, um die Wege in die verschiedenen Bäuerten zu gewinnen, um nach oben nicht allzu sehr fallen zu lassen.*

Doch das Geschäft nahm eine andere Wendung. Unterseen hatte sich nämlich unterdessen entschlossen, zum bessern Abtransport des Holzes aus dem Luegiwald selbständig einen Weg zu erstellen, der mit Schlitten befahrbar war. Mit Rücksicht darauf, dass die drei Habker Bäuerten Schwendi, Mittelbäuert und Bohlseite den Vorteil hätten, auf diesen Schlittenweg einzumünden, erhielt Oberamtmann Steiger folgenden Auftrag:

- 1. Die Gemeinde Habkern ist anzufordern, sich mit der Stadtgemeinde Unterseen beziehungsweise der Mitbenutzung dieses Weges zu verständigen.*
- 2. Unterseen hat sich mit Habkern beziehungsweise des Neubaues und des spätern Unterhaltes zu verständigen.*
- 3. Bezüglich der Ausführung hat eine Verständigung mit der Kammer zu erfolgen.*

Am 5. Juni 1827 legte Oberst Wurstemberger erneut einen Bericht vor. Er bezeichnete darin den bestehenden Weg auf der Sonnseite des Tales als «elend, auch nicht brauchbar als Saumweg». Drei Lösungen kämen in Frage:

- 1. Von der Lombachbrücke westwärts nach dem Kienberg mit Wendung daselbst nach dem Bort.*
- 2. Karrweg längs dem Harder gemeinsam mit Unterseen.*
- 3. Strasse im Talgrund längs dem Lombach.*

Unterseens Schachzug

Unterseen sollte sich bezüglich der finanziellen Mitwirkung aussprechen, machte aber am 16. Juni 1827 eine «Gegenvorstellung». Die Stadtgemeinde führte an, bis 1774 hätten sämtliche Strassen von den anstossenden Grundbesitzern gebaut und unterhalten werden müssen. Wegen des besonders grossen Verkehrs von und zur Sust Neuhaus habe sich aber die Gemeinde am Unterhalt der Strasse beteiligen müssen. Dies und die Feldwege belasteten die Gemeinde sehr stark. Sie stellte deshalb an die «Gnädigen Herren Schultheiss und Rätthe der Stadt und Republik Bern» das Gesuch, sie möchte bei einem Weg nach Habkern nicht zu einem Beitrag herangezogen werden. Der Oberamtmann stellte aber fest, dass der Aufwand für die Strassen nicht so gross sei, wie die Gemeinde dargetan, und an den Feldwegen überhaupt nichts gemacht worden sei.

«Wahrscheinlich war es ein diplomatischer Schachzug, Unterseen wollte verhindern, dass ein anderes Projekt als das seinige die Oberhand gewann», schreibt Friedrich Dauwalder in seiner Schrift «Die Baugeschichte verschiedener Strassen im engern Oberland im XIX. Jahrhundert». Bereits am 29. Juni 1827 fand nämlich in Unterseen eine Gemeindeversammlung statt, an der beschlossen wurde, den Bau und Unterhalt der angefangenen Strasse auf der Schattseite bis da, wo der Bühlbach gegenüber in den Lombach fällt, mit Hilfe der Schellenhauszüchtlinge (Sträflinge) zu übernehmen. Habkern sollte auf alle Zeiten das Brückenholz liefern.

Gleichen Tags beantragte Oberamtmann Steiger:

1. *Abstecken des Weges durch einen Abgeordneten der Strassenkommission.*
2. *Bewilligung einer beliebigen Anzahl von Züchtlingen, die hauptsächlich auf Unterseener Gebiet zu verwenden sind.*
3. *Alle übrigen Arbeiten in der Gemeinde Habkern zur Hälfte von Haushaltungen, zur Hälfte von den Gutsbesitzern von Unterseen, dann halb von den Anstössern und halb von der Gemeinde machen zu lassen.*

Da das Interesse an der Strasse für Habkern grösser war als für Unterseen, sollte Unterseen durch Abgabe von Sträflingen entlastet werden.

Züchtlinge ohne Werkzeug

Nun kam der Bau der Strasse in Gange. Nachdem die Züchtlinge ihre Arbeit an der Grindelwaldstrasse beendet hatten, wurden sie auf die Habkernstrasse verlegt. Bereits für das folgende Jahr verweigerte aber der Rat die Mitarbeit von Züchtlingen. Grund: zu teuer! Ein Wiedererwägungsgesuch

von Oberamtmann Steiger hatte aber Erfolg. Am 9. Juni 1828 konnte er melden, dass die Züchtlinge angekommen waren, «aber leider ohne Werkzeug».

Die Strasse nach Habkern wurde trotzdem gebaut. Vier Jahre nach Beginn der Arbeiten, am 9. März 1831, wies die Gemeinde Habkern aus, dass sie Auslagen von 6120 Franken gehabt habe und ersuchte um einen Beitrag von 1000 Franken. Diesen Betrag bewilligte der Rat als «landesväterliche Beisteuer» unter der Bedingung «nach gänzlicher Beendigung, Untersuchung und Abnahme der neuen Talstrasse». Ein Jahr später erhielt Unterseen den gleichen Beitrag, dazu 500 Franken für Probeschwellenbauten am Lombach.

Habkernstrasse wird Staatsstrasse

Nach 1830 brach eine neue Zeit an: die Regeneration. Der Staat übernahm gestützt auf das erste bernische Strassenbaugesetz von 1834 das Strassennetz im ganzen Kanton zu Eigentum und Unterhalt, wobei die Regel galt, dass Strassen, die von einer Kirche zur andern führten, zu Staatsstrassen erklärt wurden. Die übrigen Strassen mussten die Gemeinden übernehmen, soweit sie der Öffentlichkeit dienten.

Am 17. Januar 1839 stellte auch Habkern das Gesuch um Abnahme der Strasse als Staatsstrasse. Am 20. Mai 1841 gab Bezirksingenieur Schmid einen Bericht über die Strasse ab und beantragte am 9. Oktober 1841 deren Übernahme durch den Staat sowie die provisorische Anstellung eines Wegmeisters. Dem Antrag wurde stattgegeben.

Friedrich Dauwalder hielt in seiner Schrift fest: «Der Staat erhielt mit der Übernahme der Habkernstrasse ein recht zweifelhaftes Danaer-Geschenk, denn was jetzt, das heisst bis 1868, folgt, sind unaufhörliche Kreditbegehren für Herstellungsarbeiten an Stütz- und Futtermauern, Schwellenbauten, Entwässerungen, Rutschungen.»

Die hölzerne Lombachbrücke wurde 1846 nach einem Gewitter weggerissen. Im März 1857 meldet der Bezirksingenieur: «Die Habkernstrasse ist immer noch in kläglichem Zustande». Und im Herbst des gleichen Jahres: «Auf der ganzen Strecke zeigt sich der Lombach als böser Nachbar.»

Verlegung auf die Sonnseite?

1947 legte Friedrich Dauwalder ein generelles Projekt für eine neue Habkernstrasse vor. Er bezeichnete die bestehende Strasse als «Sorgenkind für Staat und Gemeinden». Sie sei nass, schattig und teilweise auch rutschig. Dauwalder schilderte, dass die alten Fusswege nach Beatenberg und Hab-

kern bis zum Hölösch den gleichen Aufstieg benützten. Erst dort trennten sich die Wege. «Zufälligerweise kann dieses ursprüngliche Trasse auch für die Linienführung moderner Strassen wegleitend sein», hielt Dauwalder fest. Sein Projekt:

- 1. Zusammenfassung der beiden Strecken nach Habkern und St. Beatenberg in eine gemeinsame Aufstiegsrampe bis über Hölösch, statt Trennung schon bei St. Niklausen.*
- 2. Reduktion der Kehren und der Steigung der Beatenbergstrasse.*
- 3. Reduktion der Steigung der Habkernstrasse und deren Verlegung an die Sonnseite über Bort.*
- 4. Vorarbeit für die Grünenbergstrasse, da das Teilstück Unterseen – Habkern als 1. Sektion der Grünenbergstrasse Anspruch erheben kann.*
- 5. Erhebliche Verbesserung der Verbindung der beiden Gemeinden Habkern und St. Beatenberg.*

Dauwalder schrieb: «Bei der Wendeplatte oberhalb Hölösch zweigt die Habkernstrasse ab, zieht sich unter dem Bort durch und mündet beim Habbach in die bestehende Strasse. Die Baulänge von der Wendeplatte bis zum Habbach beträgt noch 3 km.» Das Projekt wurde nicht realisiert, die Habkernstrasse blieb auf der Schattseite und ein – kostspieliges – Sorgenkind.

Von 1911 weg

Alt Strasseninspektor Ueli Bettschen dokumentiert in seiner Baugeschichte all die Reparatur-, Sanierungs- und Ausbauarbeiten an der Habkernstrasse ab 1911.

Von **1911 bis 1920** waren vor allem Unwetterschäden zu beheben und Unterhaltsarbeiten auszuführen. An der Schufelleg entstand zum Beispiel 1911 eine Senkung von 45 Meter Länge. Es kam immer wieder zu Rutschungen. Stützmauern (talseitige Mauern) und Futtermauern (bergseitige Mauern) mussten erstellt, Böschungen gesichert und Notbrücken erstellt werden.

1919 bis 1921 (*): Korrektur der Habkernstrasse zwischen Schnabel (Unterseen) und Städeli (Habkern).

1929 bis 1930: Korrektur Städeli – Gruebi.

1936 bis 1939: Neubau Habkernbrücke mit Kosten von rund 60 000 Franken.

1950: Neubau Rohrgrabenbrücke und Korrektur hinter dem Rossgrind (der in verschiedenen Plänen und Briefen auch als Rosskopf oder gar Rosshaupt bezeichnet wird).



Februar 1920: Verbreiterung der Habkernstrasse im Bereich Schufelegg.
(Foto: zvg)

Breitere Strasse für grösseres Postauto

Im Jahre 1951 wünschte der Gemeinderat Habkern in einem Brief an Oberwegmeister Fritz Bettschen einen beschleunigten Ausbau der Habkernstrasse. Im gleichen Jahr beabsichtigte die PTT, das 20-plätziges und 1,95 Meter breite Postauto durch ein Fahrzeug mit 32 Plätzen und 2,25 Meter Breite zu ersetzen. Oberwegmeister Bettschen wurde beauftragt, die Baukosten für Strassenverbreiterungen und Profilkorrekturen sowie das Erstellen von Ausweichstellen zu errechnen.

In einem Schreiben an den Kreis 1 vom 18. Januar 1952 wies Bettschen darauf hin, dass von 1931 bis 1951 für Korrekturen und Kunstbauten an der Habkernstrasse 280 000 und für den ordentlichen Unterhalt 120 000 Franken aufgewendet worden waren. Er führte auch die Entwicklung der Postverbindungen zwischen Unterseen und Habkern auf:

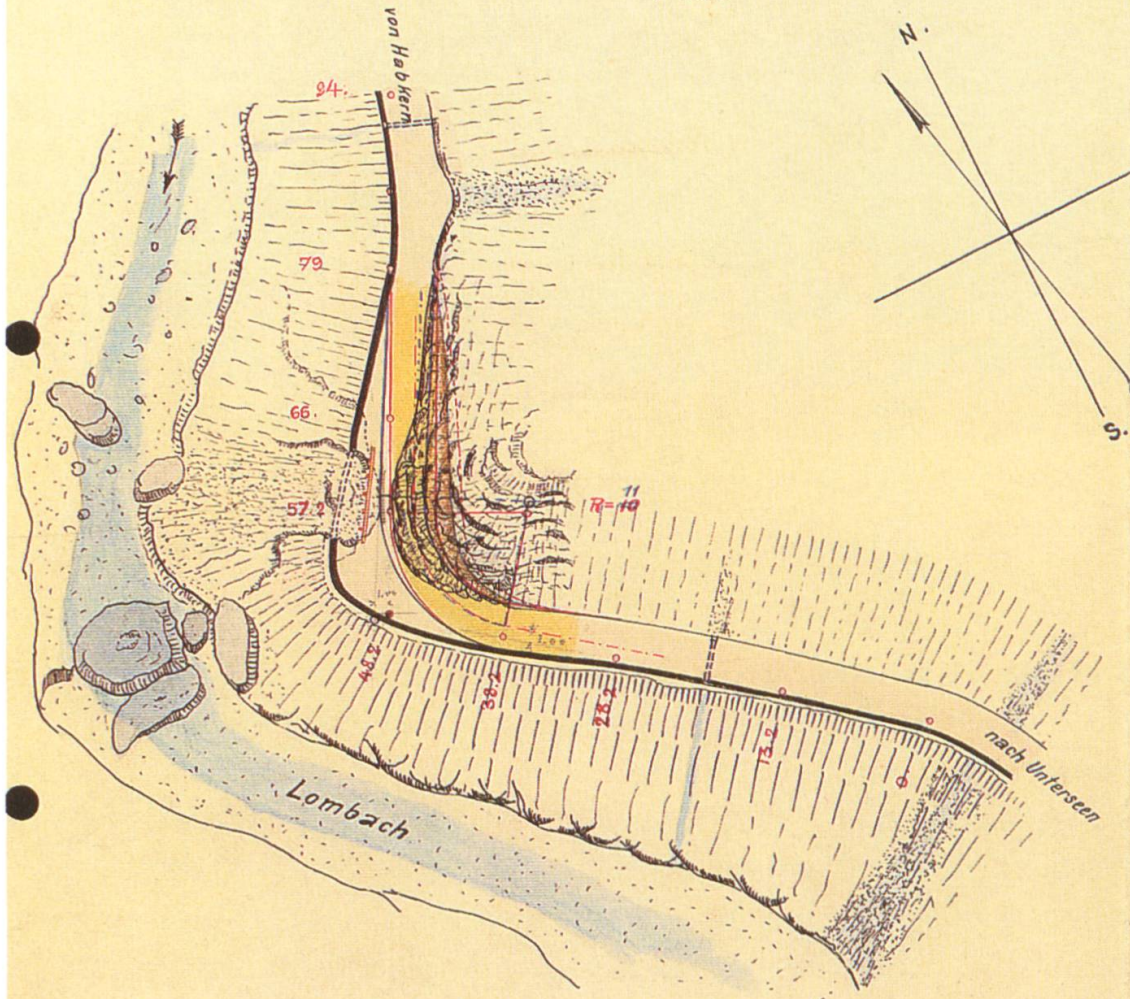
- 1918: einmal täglich durch Postboten zu Fuss und einmal täglich durch Pferdepost;
- 1927: zweimal täglich durch Autopost;
- 1935: zweimal täglich durch Autopost (6- bis 7-Plätzer);
- 1938: zweimal täglich durch Autopost (13-Plätzer);
- 1939: dreimal täglich durch Autopost (13-Plätzer);
- 1941: drei- bis fünfmal täglich durch Autopost (21-Plätzer).

Unterseen Habkern Strasse

Partie beim Rosskopf

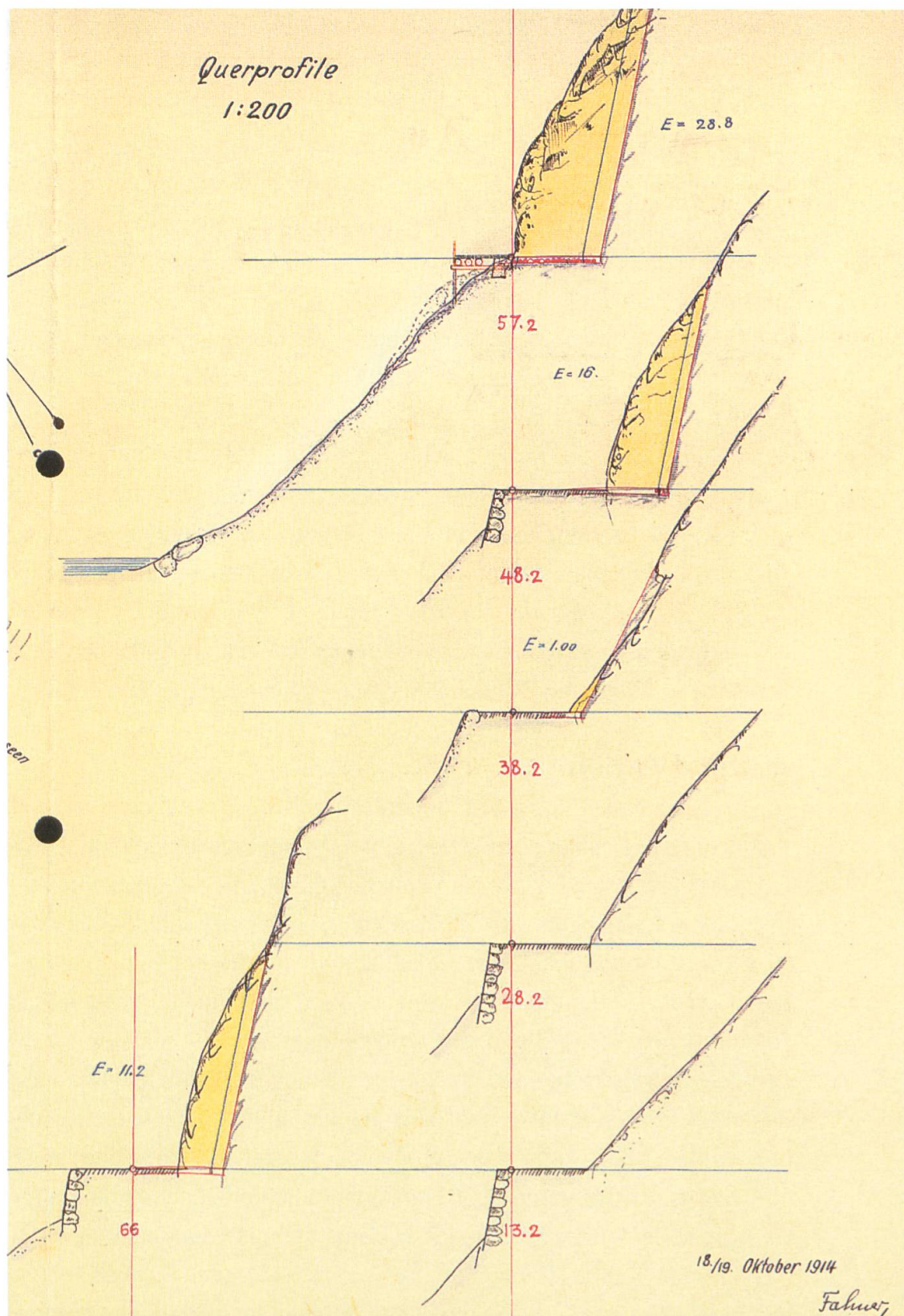
Situation

1:500



$$\begin{array}{rcl}
 10.00 \times \frac{1.00}{2} & = & 5.00 \\
 6.40 \times \frac{1.00 + 16.00}{2} & = & 54.40 \\
 7.60 \times \frac{16.00 + 28.80}{2} & = & 170.0 \\
 9.00 \times \frac{28.80 + 11.20}{2} & = & 180.0 \\
 13.00 \times \frac{11.20 + 0.60}{2} & = & 77.0 \\
 \hline
 \Sigma & = & 486 \text{ m}^3
 \end{array}$$

E = 0.6



Situation und Querprofil beim Rossgrind. Im Oktober 1914 gezeichnet von Johann Fahner, damals Bauführer des Staates. Die Stützmauer war auf einer Länge von 15 Metern abgestürzt. Es war eine neue Trockenmauer zu erstellen, die Futtermauer musste zurückversetzt werden.
(Foto: zvg)

Damit ein Potauto mit 32 Plätzen auf der Habkernstrasse verkehren könne, brauche es mehr als nur die von der Gemeinde Habkern angeregten lokalen Verbesserungen, stellte Bettschen fest. In seine Kostenberechnung habe er nur die allerdringlichsten Arbeiten aufgenommen. Auch so ermittelte er Kosten von 225 000 Franken. Der Oberwegmeister äusserte zudem Bedenken, ob ein so grosser Wagen im Winter «durchkomme» und regte an, die PTT solle prüfen, ob nicht auch ein Wagen mit ca. 26 Plätzen genügen würde.

Die PTT ihrerseits verwies auf die Verkehrsentwicklung nach Habkern. 1934 wurden 5267 Reisende gezählt. 1940: 10'265; 1945: 21'129; 1947: 31'241; 1951: 31'223.

Es entstand ein reger Briefwechsel zwischen der Gemeinde Habkern, Oberwegmeister Fritz Bettschen, dem Kreisoberingenieur 1 und der Baudirektion. Auch der Verkehrsverein Habkern mischte sich ein, so dass schliesslich der Kreisoberingenieur in Habkern anfragte, ob er eigentlich mit der Gemeinde oder dem Verkehrsverein verhandeln solle. «Im Allgemeinen wenden sich die staatlichen Organe an die Gemeindebehörde», fügte er an.

Postulat Tschumi

Am 18. November 1952 reichte Grossrat Hans Tschumi, Interlaken, ein Postulat zur Habkernstrasse ein, indem er den Regierungsrat einlud, «zu prüfen, was in nächster Zeit für die Korrektur dieser Strasse vorgekehrt werden kann». Baudirektor Samuel Brawand (Grindelwald) schickte den Vorstoss zur Beantwortung an das Tiefbauamt, der Kantonsoberingenieur leitete in weiter an den Kreisoberingenieur I und dieser an Oberwegmeister Fritz Bettschen «zur Prüfung und umgehenden Bericht». Bettschen schilderte die Baugeschichte der Strasse, wies darauf hin, dass zwischen 1931 und 1951 für Kunstbauten und Teilkorrektur 280 000 Franken ausgegeben wurden. «Dazu kommt der Neubau der Habkernbrücke in den Jahren 1938/39 mit Kosten von 60 000 Franken», fügte der Oberwegmeister an. Ein Ausbau der Strasse zwischen St. Niklausen und Habkern auf eine Breite von 5 Metern würde schätzungsweise 3,5 bis 5 Millionen Franken kosten, was wohl kaum in Frage komme, hielt Bettschen fest. «Dagegen entsprechen die im Kostenvoranschlag von 225 000 Franken vorgesehenen Arbeiten einem dringenden Bedürfnis. Das Postulat ist unbestritten». Und so wurde denn die Strasse weiter etappenweise ausgebaut.

1954 bis 1956: Korrektur Höligräben – Hundskehren – Hüttengraben.

1956 bis 1957: Korrektur Eggetli – Städli – Post Habkern.

1959 bis 1960: Teilkorrektion Eggetli – Balkenmoss.

1960 bis 1962: Umbau Stützmauer Badweidstutz, Korrektur Badweid – Rohregg.

1960 bis 1961: Korrektur Eggetli – Balkenmoss.

1960 bis 1968: Staubfreimachung bereits korrigierter Teilstrecken.

1961 bis 1963: Korrektur Balzers Chehr – Eggetli.

1963 bis 1969: Korrektur und Lehnbrücke Balzers Chehr.

1966 bis 1972: Korrektur oberhalb Lombachbrücke – Chalberweidli.

1972: Teilkorrektion Badweid – Rohregg.

1973 bis 1979: Korrektur Rohregg – Rohrebene.

1974 bis 1981: Teilkorrektion St. Niklausen – Grosse Buche.



Die am 3. November 1982 eingeweihte Lombachbrücke spannt sich mit einem Radius von 46 m hoch über den Lombach. Sie hilft der Habkernstrasse von der Schatt- auf die Sonnseite des Tales.

(Fotos: Ueli Flück)

Risse in Wohnhaus

Die Jahre 1976 bis 1985 standen im Zeichen der Korrektur Hirnis Bödeli – Badweid. Dabei gab es Schwierigkeiten. In der Badweid geriet der Hang ins Rutschen. Im 1967 erbauten Haus der Familie Werner Häsler bildeten sich 1977 Risse. Im «Oberländischen Volksblatt» war zu lesen: «Anfang Mai zerriss im Keller des Wohnhauses der Familie Häsler mit einem lauten Knall das Fundament. Vorher waren schon kleine Risse entstanden. Heute klaffen im Keller grosse Spalten, die Kellertreppe ist eingestürzt, das Holzwerk ist verzogen, und das Haus neigt sich leicht ins Tal.» Häslers bezogen am 12. Mai eine Notunterkunft in Unterseen. Für Werner Häsler war klar: Schuld an den Rutschungen und den Schäden an seinem Haus war der Strassenbau, war das Anschneiden des Hanges und waren Sprengungen. Die bernische Baudirektion war anderer Meinung: Zwei geologische Gutachten legten dar, dass nicht der Strassenbau, sondern das nach dem nassen Frühjahr 1977 aus dem Gebiet Falschbrunnen überlaufende Hangwasser für den verhängnisvollen Erdrutsch verantwortlich war. Die Familie Häsler kam dann schliesslich mit Hilfe von Grossrat Hans Michel (senior), Brienz, sowie verschiedener Institutionen und Organisationen zu einem neuen Heimwesen in Niederried. Das Haus in der Badweid wurde abgebrochen.

1977 – 1986: Korrektur Grosse Buche – Hirnis Bödeli.

Neue Lombachbrücke

1977 wurde mit der Planung einer neuen Lombachbrücke begonnen. Am 3. November 1982 wurde das imposante Bauwerk im Beisein von Regierungsrat Gotthelf Bürki eingeweiht. Die Tatsache, dass die Lombachbrücke innert 150 Jahren fünfmal ersetzt werden musste, macht deutlich, welch



1986: Strassenverbreiterung Hirnis Bödeli abwärts.
(Foto: zvg)

grosse Probleme das dortige Gelände den Ingenieuren aufgibt. Im «Oberländischen Volksblatt» war über die Einweihung zu lesen: «Ein kühnes Bauwerk hilft nun der Habkernstrasse von Schatt- auf die Sonnseite des Tales. Die 180 Meter lange Brücke (mit Anschlusswerken 300 m) ruht auf neun Pfeilern, deren höchster 16,6 m misst und dreidimensional verstellbar ist. Sie weist einen Radius von 46 m auf und kostete (inklusive Anschlusswerke) 4,9 Millionen Franken. An der Einweihungsfeier wurde hervorgehoben, dass in den letzten 20 Jahren für den Ausbau der Habkernstrasse 11,8 Millionen Franken aufgewendet worden waren.»

Die Sanierungs- und Ausbauarbeiten gingen weiter.

1981 bis 1986: Setzungen oberhalb Hüttengraben; Hangrutschungen Schufellegg Hm 59 – 62 (5,9 bis 6,2 km von der Mündung des Lombachs in den Thunersee entfernt); Instandstellung der Strassenentwässerungsanlagen Hundskehren bis Lombachbrücke; Hangrutschungen Hm 58 – 62; Entwässerungen Schufellegg; Verbauung Seitengraben zum Schutz der Staatsstrasse.

1982 bis 1986: Brücke über den Hassauligraben (Sofortmassnahmen); Brücke über den Hassauligraben (2. Etappe); Ausbau Teilstrecke Hassauligraben – Hirnis Bödeli.

1984 bis 1989: Sanierung Balmers Chehr.

Rohrebene und Schufellegg

Von 1989 bis 1996 wurde 1,2 Kilometer lange Strecke Rohrebene – Hundskehren ausgebaut. Baulos 1: vorderer Rossgrindgraben– Rossgrind; Baulos 2: Rohrebene – vorderer Rossgrindgraben; Baulos 3: Forsthütte – Hundskehren; Baulos 4: Rossgrind – Forsthütte. Gesamtkosten: 11,9 Millionen Franken. Damit waren 4,9 der 5,5 Kilometer langen Habkernstrasse ausgebaut. Seit 1950 wurden 29,4 Millionen Franken in den Ausbau der Verbindung Unterseen – Habkern investiert.

Von 1998 bis 2002 wurde dann als letzter Abschnitt das rund 600 Meter lange Teilstück Schufellegg auf eine Breite von 5,5 bis 6 Meter ausgebaut. Beinahe auf der ganzen Ausbaustrecke mussten Lehnkonstruktionen und Stützmauern erstellt werden. Kostenvoranschlag: 5,82 Millionen Franken – 9700 Franken pro Meter; effektive Kosten: 4,33 Millionen Franken – 7200 Franken pro Meter; Minderkosten: 25,59 Prozent.

Sanierung Lehnbrücke Balmers Chehr

Die Strasse war ausgebaut, die Sanierungsarbeiten gingen weiter. Bereits 1999 hielt die Theiler Ingenieure AG, Thun, in einem Schreiben an den

Oberingenieurkreis 1 fest: «Im Gegensatz zur Lombachbrücke, welche von Anfang an im Wissen um die Kriechhänge an beiden Ufern konstruiert wurde, zeigte sich bei Balmers Chehr erst nach der Erstellung des Objektes, dass dieses sich in einer Übergangszone zwischen rasch talwärts kriechenden Hängen und einer stabilen Geländerippe befindet.» Die Folgen: Die Hangverschiebungen stiessen die Lehnbrücke von ihren Widerlagern, die bergseitige Stützmauerkonstruktion wies gravierende Schäden auf. Am 31. Januar 2000 teilte der Kreis 1 der Gemeinde Habkern mit: «Der Schadenverlauf erfordert sofortiges Handeln.» Am 22. November 2001 konnte das sanierte Bauwerk abgenommen werden. Kosten: 873 935 Franken und 20 Rappen.



In St. Niklausen (Unterseen; 611 m ü.M.) trennt sich die Habkern- von der Beatenbergstrasse.

(Foto: Ueli Flück)

Es ist anzunehmen, dass sich Ingenieure und Strassenbauer auch in den kommenden Jahren hin und wieder mit Schäden an der Habkernstrasse – die sofortiges Handeln erfordern – befassen müssen. Und nicht vergessen werden darf, dass die Arbeiten im Forst (Bürgergemeinde Unterseen) und die Verbauungen im Lombach (Schwellenkorporationen Unterseen und Habkern) viel zur Sicherheit der Habkernstrasse beitragen.

(*) Die Jahreszahlen halten in den meisten Fällen die Zeit von ersten Besprechungen bis zur Abnahme der Objekte fest.

Für die Habkernstrasse verantwortlich

Oberwegmeister im Amt Interlaken und damit unter anderem verantwortlich für den Unterhalt der Habkernstrasse war bis 1926 Christian Frutiger aus Ringgenberg.

Seine Nachfolge trat 1927 Johann Fahner an, welcher in Unterseen wohnte und vorher als Bauführer des Staates vor allem den Ausbau der Habkernstrasse und als Amtsschwellenmeister die Verbauungen im Lombach betreute. Er verstarb am 10. Februar 1938 im Amt.

Zu diesem Zeitpunkt war Fritz Bettschen als Bauführer beim Oberingenieurkreis 1 angestellt. Auf den 1. März 1938 wurde er zum Nachfolger von Fahner gewählt und zügelte von Faulensee nach Unterseen. Er versah sein Amt bis zum 30. April 1972.

Am 1. Mai 1972 trat Ueli Bettschen, der Sohn von Fritz Bettschen, das Amt als Oberwegmeister (ab 1973 Strasseninspektor) und Amtsschwellenmeister an. Er trat am 30. April 2001 in den Ruhestand.

Seit dem 1. Mai 2001 ist Bruno Burkhard (Unterseen) im Amt.

Jeden Meter Habkernstrasse und jedes Gräbli kennen die Strassenmeister. Der Habker Gottlieb Feuz versah den Wegmeisterdienst als Stellvertreter seines Vaters (im Amt ab 1915) ab November 1945, auf den 1. Juli 1947 wurde er definitiv gewählt. Sein Sohn Albert versieht den Wegmeisterdienst nun seit 1988 in dritter Generation.

uf

