

Zeitschrift: Jahrbuch / Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Herausgeber: Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Band: - (2021)

Artikel: Projekt für eine elektrische Bahn von St. Beatenberg nach Unterseen-Interlaken
Autor: Bettschen, Ulrich
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1095875>

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>

Projekt für eine elektrische Bahn von St. Beatenberg nach Unterseen – Interlaken

Von Beatenbergs Geschichte als mondänem Kurort zeugt nicht nur die Architektur etlicher Hotels, sondern auch die gute Verkehrserschliessung mit einer Strasse nach Interlaken und einer Standseilbahn zur Schiffstation Beatenbucht. Sogar eine Strassenbahn wurde um 1900 geplant. Die Pläne wurden zwar nie verwirklicht, geben aber einen interessanten Einblick in damalige technische, gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklungen.

1. Einleitung

Bevor wir auf das erwähnte Bahnprojekt eintreten, wollen wir uns vergewärtigen, wie es zum Zeitpunkt von dessen Planung in den Jahren 1901/1902 mit der strassen- und bahnmässigen Erschliessung der Beatenbucht einerseits und von Beatenberg andererseits ausgesehen hat.

Auf Grund der Regeneration, die um 1830 eingesetzt hatte, wurde im Kanton Bern bereits am 31. Juli 1831 eine neue, liberale Verfassung mit grossem Mehr angenommen.

Mit dem Beginn der Industrialisierung nahm die Bedeutung des Strassenwesens zu, und es mehrten sich die Begehren für eine Verbesserung bestehender sowie für neu anzulegende Strassen. Diese Begehren wurden im neu geschaffenen Grossen Rat sehr wohl gehört, denn dieser erliess bereits am 24. März 1834 ein erstes «Gesetz über den Strassen- und Brückenbau und die Strassenpolizei».

Mit diesem Gesetz ging neben dem Bau auch der Unterhalt wichtiger Strassen an den Staat über.

2. Strassenmässige Erschliessungen der Beatenbucht und Beatenbergs

2.1 Erschliessung der Beatenbucht (früher «Fischbalm») durch die rechtsufrige Thunerseestrasse

Nachdem der Staat Bern am 11. September 1837 die Strasse von Thun nach Oberhofen am rechten Thunerseeufer übernommen hatte, begann man auf diesem Abschnitt mit kleineren Korrekturen, deren Abschluss der Bezirksingenieur am 16. Dezember 1874 vermelden konnte.

Mit einem Bittgesuch vom 19. Februar 1836 forderten sowohl unterliegende wie oberliegende Gemeinden eine Weiterführung der Strasse von Oberhofen seeaufwärts. Bis zur Realisierung dauerte es allerdings recht lange, denn erst am 26. September 1850 bewilligte der Grosse Rat des Kantons Bern den Strassenbau, welcher dann, inklusive der Dorfdurchfahrt Gunten, bis Ende Dezember 1854 beendet wurde.

Für die Fortsetzung der Strasse von Gunten nach Merligen war ebenfalls ein Neubau notwendig. Nach der Arbeitsvergabe am 23. Dezember 1870 zogen sich die Bauarbeiten hiefür bis ins Jahr 1873.

Für den Bau des letzten Teilstückes von Merligen bis zum Neuhaus wurde schon im Jahre 1868 eine Bittschrift von zahlreichen Behörden und Privaten an den Grossen Rat des Kantons Bern eingereicht. Anschliessend blieb es aus unbekannten Gründen längere Zeit merkwürdig still um die heiss ersehnte Strassenverbindung. Am 29. April 1880 wurde der junge Ingenieur Franz Neuhaus mit den Projektarbeiten beauftragt, welcher sein Projekt am 30. März 1881 dem Kantonsoberingenieur abliefern konnte. Nachdem alle Vorarbeiten abgeschlossen, die notwendigen Kredite gesprochen, die Submission durchgeführt und die Arbeitsvergabe erfolgt war, konnten die Bauarbeiten am 16. Oktober 1882 in Angriff genommen werden.

- Los I, II und III: Merligen – Sundlauenen: Baumeister Johann Frutiger, Oberhofen.
- Los IV: Sundlauenen – Neuhaus: ARGE Jakob Balmer, Wilderswil/Michel, Unterseen.

Die glanzvolle Eröffnung dieses Teilstückes fand am 27. Juli 1884 statt.

2.2 Erschliessung von Beatenberg durch den Neubau einer Strasse von Unterseen nach Beatenberg

Der Regierungsrat trat auf das Gesuch der Gemeinde Beatenberg vom 6. September 1858, er möchte die Strasse von Unterseen nach Beatenberg als Strasse 3. Klasse selber bauen und das Baurisiko übernehmen, nicht ein.

Demgegenüber trat er als Subventionsgeber auf und scheint eine anschließende Übernahme der neuen Strasse zu Eigentum und Unterhalt zugesichert zu haben.

Nach der Arbeitsvergabe am 26. September 1861 begannen die beiden Bauunternehmer Karlen (oberer Teil) und Jakob Kräuchi (unterer Teil) mit den Bauarbeiten.

Mit der Inbetriebnahme der neuen Strasse im Sommer 1865 brachten die Kutschen die ersten fremden Gäste ins Dorf.

Das war etwas Neues, der Beginn von Beatenberg als Kurort. Die Gäste fanden vorerst im Pfarrhaus Unterkunft und Verpflegung.

3. Neue Bahnverbindungen

3.1 Neubau Standseilbahn Beatenbucht – Beatenberg

Die Vollendung des letzten Teilstückes der rechtsufrigen Thunerseestrasse fiel in die Zeit des Bahnfiebers, das sich in der ganzen Schweiz ausbreitete. Da wollte man auch in Beatenberg nicht fehlen. Hier hatte man seit dem Neubau der Strasse Unterseen–Beatenberg im Jahre 1865 Interesse an den fremden Gästen bekommen. In der «Fischbalm» wurde ein denkbar günstiger Ausgangspunkt gefunden, um von hier aus eine Bahn auf den Beatenberg zu erstellen. Allerdings passte den Initianten der Name «Fischbalm» für die Talstation der neuen Bahn nicht und man beschloss, von nun an hierfür «Beatenbucht» zu verwenden.

Im Herbst 1887 stellte die Schweizerische Baugesellschaft für Spezialbahnen Pümpin, Herzog und Cie aus Basel in Verbindung mit dem initiativen Baumeister Johann Frutiger von Oberhofen und Fürsprecher Hofer aus Bern das Gesuch

um eine Konzession für den Bau und Betrieb einer Standseilbahn von der Beatenbucht nach Beatenberg. Dem Vorhaben entstand kein Widerstand. Im Gegenteil, in engeren und weiteren Kreisen wurde das Projekt recht wohlwollend aufgenommen. Für Beatenberg bedeutete die Bahn geradezu ein Geschenk, denn abgesehen von einem allgemeinen Aufschwung, den die Bahn brachte, eröffnete sie auch neue Quellen des Verdienstes.

Die Finanzierung des Unternehmens ging sehr rasch vonstatten. Für Fr. 300 000.– wurden Obligationen ausgegeben und für Fr. 400 000.– Aktien gezeichnet. Beatenberg musste keinen Rappen an die Erstellungskosten bezahlen!

Die 1888 gegründete Aktiengesellschaft wählte ihren Verwaltungsrat, schloss mit den Unternehmern einen Bauvertrag ab und begann zügig mit den Bauarbeiten. Am 20. Juni 1889, dem Tag der Betriebseröffnung, fand eine festliche Einweihungsfeier statt. Die geladenen Gäste wurden in Begleitung der Stadtmusik Thun mit einem Extradampfboot bis zur Station Beatenbucht gebracht.

Beim Bankett im grossen Kurhaussaal sprachen Oberst von Sinner und Nationalrat Zürcher. Pfarrer Strasser aus Grindelwald trug zwei humoristische Gedichte vor, und der Beatenberger Pfarrer Dummer stellte als lebendige Beweise für das ausgezeichnete Klima Beatenbergs vier 90-jährige Greise aus der Gemeinde vor. Im Namen der Beatenberger dankte er den «Drahtseilbahn-Herren»! Vor dem Festumzug zum Hotel Bellevue sprach noch Ständerat Göttsheim aus Basel.

Sehr bald zeigte sich ein grosses Problem dieser ursprünglichen «Wasserballastbahn». Der in der Bergstation stehende Wagen wurde mit Wasser beladen und konnte dann, nach dem Lösen der Bremsen, den wasserentleerten Wagen aus der Talstation heraufziehen. Das benötigte Wasser wurde oben in den Felsquellen der Alp Burgfeld gefasst und in einem Reservoir vorne im «Rischerli» gesammelt und mittels einer 6 Kilometer langen Leitung zur Bergstation geleitet, um dort als Transportkraft verwendet zu werden.

Die auf dem Beatenberg stets herrschende Wasserknappheit führte dazu, dass man im Jahr 1910 Wasser als Antrieb durch einen ab 1. Mai 1911 in Betrieb

genommenen elektrischen Antrieb ersetzte. Ab November 1912 nahm die Bahn den Ganzjahresbetrieb auf.

Die Frequenzen entwickelten sich sehr zufriedenstellend. Im Jahr 1891 wurden 30 415 Personen transportiert, im Jahr 1899 waren es 42 006 Personen und im Jahr 1906 sogar deren 60 702. Die Aktien der Drahtseilbahn wurden zu einem begehrten Artikel. Nach der Eröffnung der Standseilbahn setzte auf der Sonnenterrasse des Beatenbergs ein Hotelbauboom ein. Innert zwanzig Jahren entstanden zehn Hotelbetriebe.

Langsam begann man aber in Beatenberg auch zwei Übelstände zu bedauern. Nicht nur bei den Einheimischen, auch bei den Gästen wurde zunehmend der Wunsch nach einer direkten Bahnverbindung mit den unterliegenden Gemeinden Unterseen und Interlaken immer lauter. Ein weiterer Grund dafür war die Tatsache, dass die Bergstation der Bahn am äussersten westlichen Punkt des langgestreckten Dorfes lag, anstatt in dessen Zentrum. Dies führte zu Verhandlungen über eine neue Bahn.

3.2 Elektrische Strassenbahn von Beatenberg nach Interlaken

Am 24. Januar 1900 wurden dem Gemeinderat Unterseen zwei neue Bahnprojekte vorgelegt. Einerseits handelte es sich um eine Drahtseilbahn, welche von Sundlauenen auf den Beatenberg führen sollte. Andererseits um eine elektrische Strassenbahn von Beatenberg hinunter nach Unterseen und Interlaken. Als Konzessionsbewerber traten die Herren Notar Leuenberger aus Bern und der Oberhofner Bauunternehmer und Grossrat Johann Frutiger auf.

Die veranschlagten Kosten wurden wie folgt angegeben:

– Drahtseilbahn Sundlauenen–Beatenberg:	Fr. 430 000.–
– Strassenbahn Beatenberg–Interlaken:	
Sektion Bahnhof Beatenberg–Waldegg Beatenberg:	Fr. 280 000.–
Sektion Waldegg Beatenberg–Interlaken Westbahnhof:	Fr. 880 000.–

Nach eingehender Diskussion wurde beschlossen:

1. Drahtseilbahn Sundlauenen–St Beatenberg: Sie entspricht den allgemeinen Bedürfnissen in keiner Weise und ist jedenfalls nicht richtig platziert. Wir können diesem Projekt nicht zustimmen und dasselbe auch nicht zur Konzessionierung empfehlen.

2. Elektrische Strassenbahn von St Beatenberg nach Interlaken:

Das vorliegende Projekt wird von hiesiger Behörde zur Konzessionserteilung empfohlen und dessen Ausführung bestens begrüsst. Dieses Projekt entspricht den allgemeinen öffentlichen Interessen und Bedürfnissen. Wir erlauben uns, dazu u. a. die folgenden Bedingungen zu stellen:

1. Die öffentlichen Strassen, soweit diese von der Bahnanlage in Anspruch genommen werden, möchten entsprechend verbreitert werden, damit der allgemeine Verkehr in keiner Weise gehemmt und gefährdet wird.
2. Die beiden Sektionen der elektrischen Strassenbahn müssen zur gleichen Zeit in Angriff genommen werden.
3. Falls die Bahn nicht innert 5 Jahren ausgeführt wird, so fällt die vorliegende Zustimmung dahin.

Nur drei Wochen später musste sich der Gemeinderat von Unterseen bereits wieder mit dem Projekt einer elektrischen Strassenbahn von Beatenberg nach Interlaken befassen. Am 11. Februar 1900 unterbreitete Herr Ingenieur Anselmier aus Bern das Projekt dieser Bahn von Beatenberg hinab nach Unterseen–Interlaken.

Anhand von zwei Plänen beschrieb er die Erstellung eines elektrischen Tramway von der Bergstation der Drahtseilbahn Beatenbucht–Beatenberg bis Waldegg und einer elektrischen Bahn von Waldegg bis Interlaken-West als Endstation und Hauptbahnhof im Detail. Er bewarb sich um eine entsprechende Konzession, weshalb die beiden Projekte auch durch beide Gemeindebehörden von Unterseen und Beatenberg zu begutachten waren.

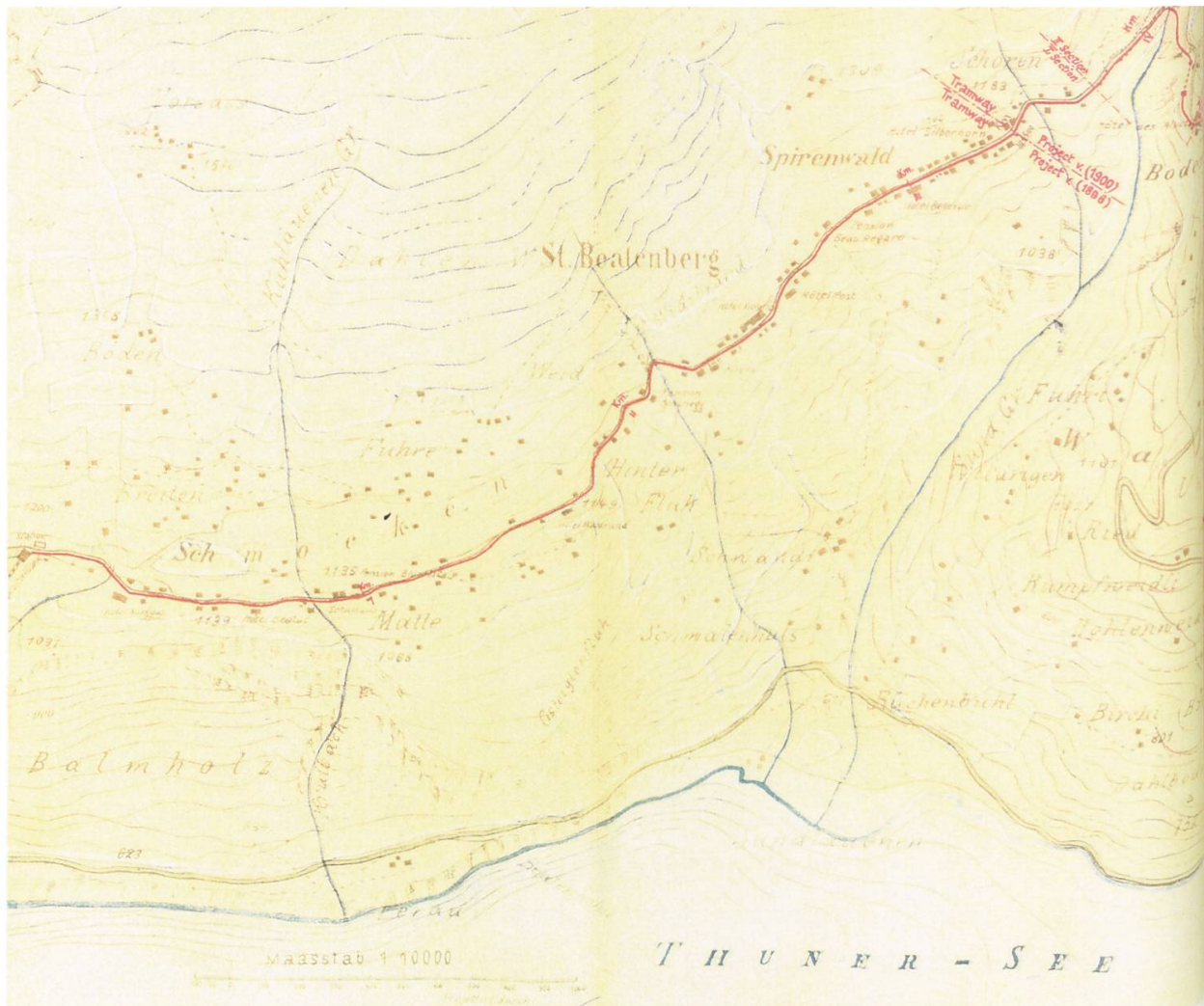
Auch dieses Projekt wurde in Unterseen einer eingehenden Prüfung unterzogen, und der Gemeinderat beschloss:

- Elektrisches Tramway St. Beatenberg–Waldegg wird den eidgenössischen und kantonalen Behörden zur Erteilung der nachgesuchten Konzession bestens empfohlen, umso mehr als dasselbe schon längere Zeit hängig ist und damit eine elektrische Eisenbahn von Waldegg bis Interlaken-Westbahnhof verbunden werden soll.
- Elektrische Eisenbahn von Waldegg (Beatenberg) bis Westbahnhof (Interlaken) des Herrn G. Anselmier wird dem bereits begutachteten Projekt Sundlauen–Beatenberg der Herren Leuenberger und Frutiger vorgezogen, weil es für die Gemeinde bedeutende Vorteile bietet. Die Konzessionierung wird den eidgenössischen und kantonalen Behörden warm empfohlen.

Offensichtlich hatte Unterseen bei der ersten Projektvorlage bereits seine Erfahrungen gesammelt, denn die drei Bedingungen von damals wurden nun auf deren acht erhöht:

1. Die elektrische Bahn und der Tramway sollen miteinander zur Ausführung kommen und gleichzeitig in Betrieb gesetzt werden.
2. Der Tramway und die Bahn sollen spätestens bis in 3 Jahren in Betrieb kommen.
3. Für die Bewohner der Gemeinde Unterseen sind reduzierte Fahrtaxen einzuführen und zwar für die Bahn wie auch für den Tramway.
4. Die Bahn ist, so lange und sobald die Witterungsverhältnisse es gestatten, wenigstens fakultativ in Betrieb zu halten.
5. Die elektrische Bahn hat bei der Kreuzung der Merligen-Unterseen-Strasse zu halten, respektive Passagiere aus- und einsteigen zu lassen, sowie auch untenher der Alpenruh und dem Pfarrgut bei der Kreuzung der Strassen und bei der Einmündung der Habkernstrasse bei St. Niklausen.
6. Die öffentlichen Strassen, soweit solche von der Bahnanlage in Anspruch genommen werden, sollen entsprechend verbreitert werden, damit der allgemeine Verkehr in keiner Weise gehemmt und gefährdet wird.
7. Der Gemeinderat von Unterseen erteilt Herrn Anselmier die Bewilligung für den Bau und den Betrieb der nötigen Gleise auf den der Gemeinde angehörenden Strassen und ist auch mit der Erteilung der Bewilligung seitens des Staates für die Staatsstrasse einverstanden.
8. Der Gemeinderat von Unterseen erklärt sich bereit, den Herrn Anselmier in seinen Bestrebungen für die Erwerbung der Expropriation zur Erweiterung der Strasse bestens zu unterstützen.

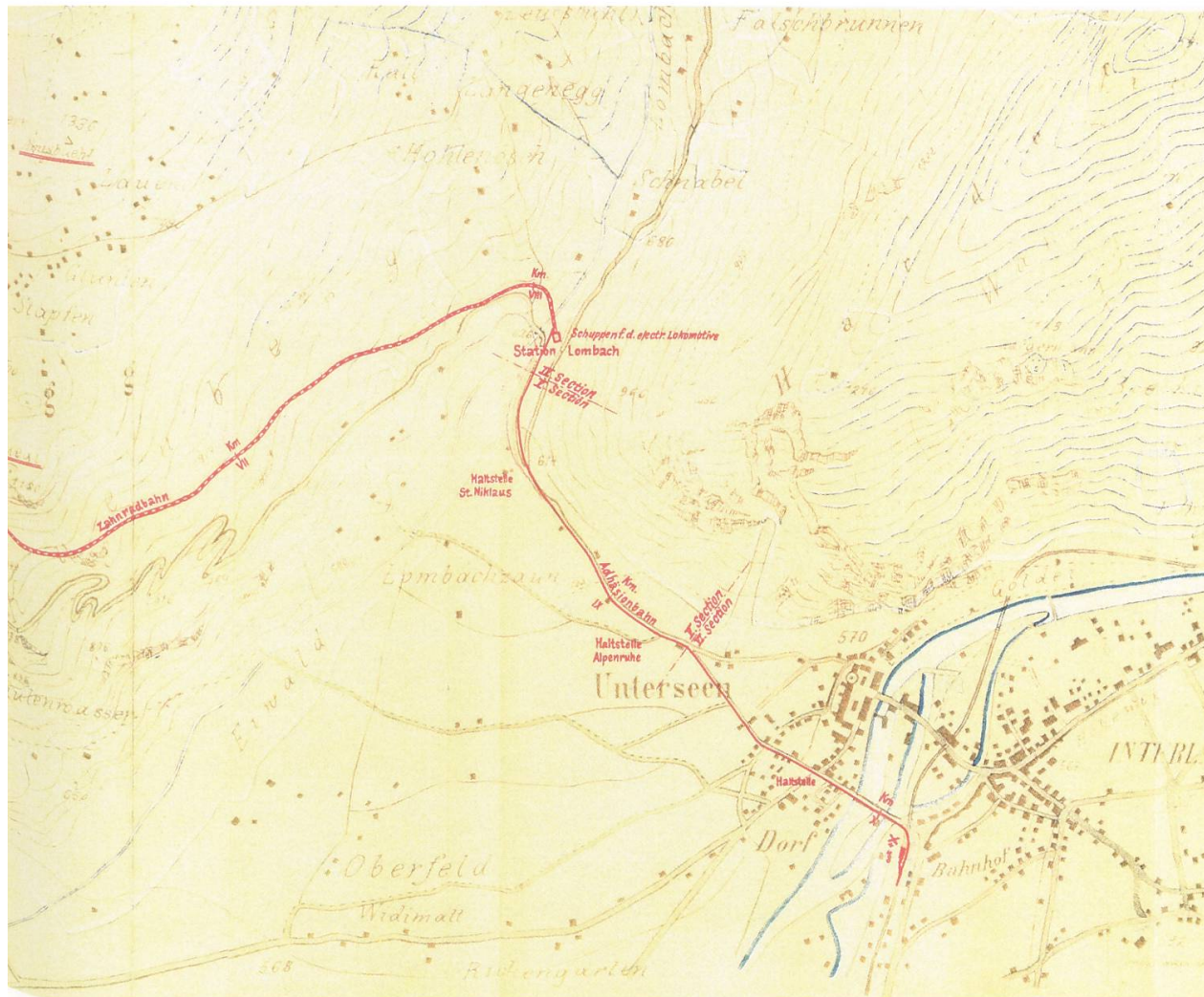
Aufgrund der Bedingungen erhält man den Eindruck, dass der Gemeinderat Unterseen einerseits dem Projekt des Ingenieurs Anselmier sehr positiv gegenüberstand; auf jeden Fall zeugen die Bedingungen 1., 3., 5. und 7. von dieser Einstellung. Andererseits zeugen die restlichen Bedingungen von einer gewissen Vorsicht. Bei 2. hatte man 3 Wochen früher noch von einer Realisierungszeit von 5 Jahren gesprochen, jetzt war diese Frist schon auf 3 Jahre reduziert worden. Mit 4. wollte man sicherstellen, dass die Bahn möglichst lange den Betrieb aufrechterhalten sollte (Winter). Ohne es direkt auszusprechen und näher ins Detail zu gehen, ging man mit 6. davon aus, dass die Kosten für die notwendigen Strassenverbreiterungen vollständig durch den Konzessionär zu tragen waren.



Übersichtsplan der Strassenbahn von Beatenberg nach Interlaken (Ein grösserer Plan liegt diesem Jahrbuch als Separatdruck bei.)

Aus Kostengründen war nämlich vorgesehen, die Bahn nur vom 1. April bis zum 30. November verkehren zu lassen. Dann sollte sie während 4 Monaten (!) stillstehen. Die Gemeindeversammlung in Beatenberg beschloss aber, den Betrieb nur vom 1. Januar bis 31. März aussetzen zu lassen. In Unterseen glaubte man das Zustandekommen der Bahn durch diese Forderung gefährdet und begann an den Berechnungen der Rendite zu zweifeln.

Mit Befriedigung nahm man deshalb am 1. Juli 1901 Kenntnis von einem Telegramm des Herrn Anselmier, welcher mitteilte, dass die eidgenössischen Räte dem Bahnprojekt Beatenberg–Interlaken die Konzession erteilt hatten.



Schon sahen sich die Unterseener und Beatenberger am Ziel, aber jetzt kündigten sich Finanzschwierigkeiten an, und ein Baubeginn musste hinausgeschoben werden. Am 22. Dezember 1902 ersuchte Ingenieur Anselmier die Gemeinde Unterseen um Erneuerung der Bewilligung zur Benutzung der Gemeindestrassen um 3 weitere Jahre. Dem Gesuch entsprach der Gemeinderat einstimmig, obschon das ganze Projekt nach der Detailplanung nun wesentlich mehr kostete!

Bezüglich der Finanzierung wurde es 4 Jahre später nun auch für die Gemeinde Unterseen ernst. Am 25. Oktober 1906 wurde die Gemeindeversammlung in

Unterseen orientiert, dass die projektierte Beatenberg-Unterseen-Interlakenbahn als Trambahn vom Aareck bis zum Lombach und von hier bis zur Station Unterholz als Zahnradbahn und dann wieder als Adhäsionsbahn nach Waldegg und Beatenberg geplant sei. Die Kosten wurden mit Fr. 2 600 000.– beziffert und der Gemeinderat fand, dass die Gemeinde in dieser Sache nicht zurückstehen könne, da ihr aus derselben direkt Nutzen erwachse, selbst wenn die Aktien in den ersten Jahren keine grosse Rendite abwerfen würden. Unterseen wurde eine Aktienbeteiligung von Fr. 20 000.– zugemutet, wovon Fr. 10 000.– in bar und Fr. 10 000.– von der Unternehmung zu tragen wären als Entschädigung für die Benutzung der «Scheidgass-Strasse». Diese Aktienzeichnung wurde mit 31 zu 1 Stimme beschlossen. Die Burgergemeinde verpflichtete sich zu einer gleich hohen Beteiligung.

Doch es zeigten sich neue Schwierigkeiten. Die Gemeinde Unterseen wurde am 3. Dezember 1908 mit dem bereits vorgängig beschriebenen Drahtseilbahnprojekt Sundlauenen – St. Beatenberg konfrontiert, welches für sie ja nicht in Frage kam. Denn für dieses Projekt hatten die Herren Leuenberger und Frutiger inzwischen ein Konzessionsgesuch eingereicht. Der Gemeinderat bestätigte am 9. Dezember 1908, dass dieses Projekt nicht im Interesse der Gemeinde liege und für sie einzig das Projekt einer Bahn von Beatenberg (Waldegg) nach Unterseen–Interlaken in Frage komme. Die Pläne der Initianten Leuenberger/Frutiger erwarb übrigens die Standseilbahn Beatenbucht–Beatenberg für Fr. 2650.–.

Im Weiteren musste festgestellt werden, dass die bereits unter 3.1 beschriebene Standseilbahn Beatenbucht–Beatenberg versuchte, die Aktien der entstehenden Konkurrenzbahn von Beatenberg nach Unterseen–Interlaken aufzukaufen, um diese schon vor ihrem Entstehen zu ersticken!

Die Bäuertergemeinde Waldegg und die Gemeinde Unterseen wollten diese Absicht verhindern. Gemeinsam versuchten sie, die Konzession gleich selber zu erwerben. Die Waldeggbauert war bereit, Fr. 6000.– zu bezahlen, wenn Unterseen Fr. 4000.– beisteuern würde.

Am 25. Juni 1909 schrieb Ingenieur Anselmier der Bürgerbäuert Beatenberg:

- ich bin in Verhandlung mit der Drahtseilbahn-Gesellschaft Beatenberg für eine Abgabe der Pläne der direkten Bahn Beatenberg–Interlaken zum Betrage von Fr. 10 000.–.
- gestützt auf Ihre Anfrage bin ich auch zu einem Verkauf an Ihre Korporation bereit unter folgenden Bedingungen:
 1. Ausstellung einer Schuldanerkennung mit der nötigen Sicherheit für den Betrag von Fr. 10 000.–, verzinsbar ab 1. Juli 1909 à 4 %.
 2. Sollte bis 1. Juli 1911 die Ausführung der Bahn nicht zustande kommen, so ist der Betrag innert 5 Jahren zu jährlichen Raten von Fr 2000.– zu amortisieren.
 3. Sollte dagegen die Bahn nach 2 Jahren in Arbeit kommen, soll die obige Summe samt Zins auf die Eröffnung hin der Bahn zurückbezahlt werden.

Am Samstag, 7. August 1909, fand deswegen eine gemeinsame Besprechung des Einwohner- und Bürgergemeinderates Unterseen statt, um über den vorliegenden Abtretungsvertrag vom 31. Juli 1909 auf Grund der Planunterlagen des Herrn Anselmier zu beraten.

Das Hauptargument lautete: Mit dem Erwerb der Konzession für unsere Bahn haben wir es in der Hand, das Projekt Sundlauenen–St. Beatenberg zu verunmöglichen!

Es wurde beschlossen, den beiden Gemeindeversammlungen zu beantragen, diesen Abtretungsvertrag zu genehmigen.

Die Versammlung der Einwohnergemeinde Unterseen vom 9. August 1909 musste Beschluss fassen über die Beteiligung der Einwohnergemeinde Unterseen an der Erwerbung der Konzession samt zugehörigen Plänen und Akten für eine elektrische Bahn Beatenberg–Unterseen–Interlaken. Der entsprechende Abtretungsvertrag zwischen der Bäuertgemeinde Waldegg, der Einwohner- und der Bürgergemeinde Unterseen einerseits und Ingenieur Anselmier andererseits lautete im Wesentlichen:

Da die Drahtseilbahngesellschaft Thunersee-Beatenberg eine direkte Verbindung zwischen Interlaken und Beatenberg verhindern möchte, werden hiermit von Herrn G. Anselmier den obigen drei Korporationen die sämtlichen durch ihn angefertigten und in seinem Eigentum befindlichen Konzessionsakten und Pläne betreffend das oben benannte Bahnprojekt kaufswise abgetreten.

Die Kaufsumme beträgt Fr. 10 000.– und ist jährlich auf dem 1. Juli zu 4 % zu verzinsen. Sollte die Bahn bis 1. Juli 1912 nicht zustande kommen, ist die Schuld in zehn jährlichen Raten von Fr. 1000.– abzulösen.

Sollte die Finanzierung des Unternehmens zustande kommen, ist die zu gründende Aktiengesellschaft in ihren Statututen zu verpflichten, die Pläne und Akten käuflich zu erwerben, wobei in diesem Falle Herr Ingenieur Anselmier 80 % und die restlichen 20 % die genannten Korporationen für ihre Bemühungen erhalten.

Bei einem nur streckenweisen Bau werden Akten und Pläne nur anteilmässig übertragen.

Sollte das Unternehmen innert der Konzessionsfrist bis zum 1. Juli 1912 nicht zustande kommen, fallen Ansprüche des Herrn Anselmier auf die abgetretenen Pläne und das Aktenmaterial dahin, selbstverständlich jedoch gegen die vertragsmässige Verzinsung und Abzahlung der vereinbarten Abtretungssumme von Fr. 10 000.–.

In einem «Revers» genannten zweiten Vertrag wurde die Kaufsumme nach der Interessenlage aufgeteilt. Die Bäuertergemeinde Waldegg übernahm Fr. 6000.–, die Einwohner- und Burgergemeinde Unterseen je Fr. 2000.–.

Gemeindepräsident Imboden empfahl, die verlesenen Verträge zu genehmigen, um das Projekt nicht zu begraben. Die Diskussion wurde rege benützt, u. a. fragte Adolf Uetz, warum nicht Interlaken auch zur Leistung eines Beitrages herangezogen werde? Fritz von Gunten bedauerte, dass ein Nationalrat in Interlaken so gegen die Bahn arbeite. Bankdirektor Rieder meinte, dass die Bahn Unterseen nur Gewinn bringe, wenn sie die Verbindung zur Drahtseilbahn herstelle.

Nach dem Inventar war die ganze Planung der Bahn aufgeteilt in sechs Abschnitte:

1. Sektion: Bergstation der Drahtseilbahn–Spirenwald
2. Sektion: Spirenwald–Waldegg
3. Sektion: Waldegg–Unterholz
4. Sektion: Unterholz–Lombach
5. Sektion: Lombach–Alpenruhe
6. Sektion: Alpenruhe–Unterseen–Interlaken

Mit 48 Ja-Stimmen bei 5 Enthaltungen wurden die Verträge angenommen.

Notar Hirni sandte am 11. August 1909 den Abtretungsvertrag an Friedrich Imboden und ersuchte ihn, die Unterschrift der Gemeinde Unterseen einzuholen. Die übrigen Unterschriften wolle er anschliessend einholen. Auch für das Inventar und die Pläne samt Aktenmaterial wolle er besorgt sein.

Der Gemeinderat wurde anlässlich der Gemeindeversammlung vom 9. August 1909 ermächtigt, einem Initiativkomitee beizutreten, und am 20. August 1909 wurde eine gewichtige Sechserdelegation bestimmt, der angehörten:

- Friedrich Imboden, Gemeindepräsident
- Fritz Michel, Bürgergemeindepräsident
- Fritz Rieder, Bankdirektor
- G. Egger, Gemeinderat
- F. Michel, Gemeinderat
- Ernst Blatter, Burgerrat und Geometer

Ingenieur Anselmier antwortete am 14. Dezember 1909 dem Notar Hirni:

Er nehme Bezug auf die Besprechung vom 7. Dezember 1909 anlässlich der Unterzeichnung und Übergabe des Planinventars. Er habe nun ein Gesuch an die Direktion der Bauten und Eisenbahnen um Bewilligung für Benutzung der Staatsstrasse durch die Bahn aufgestellt.

Weiter erwähnt er einen Beschluss, welcher bezeugt, dass alle beteiligten Gemeinden mit der Benutzung ihrer Strassen und überhaupt mit der Anlage einer Bahn auf ihrem Gebiet einverstanden sind.

Als Kautionssumme (Art 24 der Bewilligung) werden gewöhnlich Fr. 10000.– bei Beginn des Baues verlangt.

Es sollen alle Aktenstücke unterzeichnet und zurückgeschickt werden, er werde alle Unterlagen der Baudirektion übergeben.

«Meine Honorierung muss ich etwas höher ansetzen als besprochen, da Druckkosten, die Holzkiste für die Pläne, Gesuche und Reisespesen dazukommen, womit Fr. 700.– entstehen (anstatt Fr. 500–600.–).»

Er ersucht, das Initiativkomitee zu bitten, ihm eine Garantie zukommen zu lassen, damit die Sache beförderlichst behandelt werden könne. «Ich tue mein möglichstes, die Arbeiten vor Ende Januar zu beenden, bin aber mit Arbeiten überhäuft und stehe Ihnen trotzdem zur Verfügung.»

Das Schreiben sandte Notar Hirni am 7. Januar 1910 an die Gemeinde Unterseen zur Prüfung und Beschlussfassung. Im Namen des Initiativkomitees und Ingenieur Anselmiers ersucht er um sofortige Beratung, die notwendige Gemeindeversammlung anzuordnen und das notwendige Traktandum zu publizieren. «Nach Ablauf der Beschwerdefrist werde ich die Originalakten zur Unterzeichnung einsenden. Ingenieur Anselmier kann das neue Konzessionsgesuch den Eidg. Räten erst einreichen, wenn obenerwähnter Beschluss mit 5 Paragraphen von den vier Gemeindekorporationen gefasst ist.»

Jetzt harzte es wiederum, das Projekt kam nicht vom Fleck.

Am 29. Dezember 1909 beschloss die Gemeindeversammlung in Unterseen, es sei im Namen der Gemeinden beim Eisenbahndepartement, gestützt auf das erworbene Projekt, eine neue Konzession für die Bahn Beatenberg–Interlaken zu erwirken.

Am 11. Januar 1910 wurde das Initiativkomitee mit Präsident Imboden und Notar Hirni als Sekretär eingesetzt, um die Geschäfte und anstehenden Verhandlungen zu führen. Die beteiligten Korporationen hatten sich zum gemeinsamen Vorgehen zu verpflichten, um die direkte Bahnverbindung des Beatenbergs mit Interlaken als ein dringendes Bedürfnis vorzustellen. Der Fremdenverkehr sollte nicht vollends von Beatenberg abgelenkt und die vielen der Fremdenindustrie dienenden Etablissements und die ganze Ortschaft ruiniert werden.

Die vereinbarte Abtretungssumme für die Konzessionsakten und Baupläne an Ingenieur Anselmier konnte nicht sofort bezahlt werden. Anselmier musste

sogar die vertraglich festgelegten und verfallenen Abschlags- und Zinszahlungen reklamieren.

Ingenieur Anselmier dankte am 13. April 1910 der Gemeinde Unterseen für das Vertrauen, teilte aber mit, dass es ihm nicht möglich sei, an einer öffentlichen Versammlung über die Interlakner Bahnhoffrage einen Vortrag zu halten, da er die örtlichen Verhältnisse zu wenig kenne.

Die Baudirektion des Kantons Bern bestätigte am 10. August 1911 gegenüber Notar Hirni den Erhalt des am 24. Juli 1911 erhaltenen Gesuches um Bewilligung für die Benützung der Staatsstrassen für die Beatenberg-Interlaken-Bahn.

Am 5. Oktober 1911 hielt der Sekretär des Initiativkomitees fest, dass die Konzession von der Bundesversammlung jedenfalls in der Dezembersession erteilt werde.

Offensichtlich muss der Kanton Bern die Benützung seiner Strassen als Trasse für die neue Bahn unter verschiedenen Bedingungen verweigert haben, denn am 20. April 1912 reagierte das Initiativkomitee mit einem Schreiben an den Regierungsrat des Kantons Bern und begründete seine Eingabe wie folgt:

1. Das Konzessionsgesuch wurde von Anfang an in dem Sinne gestellt, dass die Bahn in einer Etappe von Interlaken bis zur Bergstation der Drahtseilbahn Beatenbucht–Beatenberg zur Ausführung gelangt.
2. Eine andere Trasseführung als diejenige auf der Staatsstrasse ist aus folgenden Gründen zu verwerfen:
 - a) Die topographische Lage von Beatenberg ist derart, dass bei der Abweichung von der Strasse technische Schwierigkeiten entstehen, welche die Baukosten wesentlich vermehren, so dass die Rentabilität in Frage gestellt wäre.
 - b) das Projekt enthält durchgehend eine freie Durchfahrtsbreite für Fuhrwerke von 3,10m zwischen dem Fahrbahnrand und dem elektrischen Fahrzeug. Auf der ganzen Länge ist ein Trottoir vorgesehen, so dass die Fussgänger vollständig in Sicherheit sind. Das Normalprofil wurde seinerzeit von der Regierung anerkannt und die Konzession für die Bahn erteilt. Es ist seither nicht geändert worden.

- c) Die Steffisburg-Thun-Interlaken-Strassenbahn hat eine totale Strassenbreite von 5,70 m, die elektrischen Fahrzeuge eine solche von 2,00 m. Auf Strecken, bei welchen kein Trottoir besteht (auch durch Ortschaften), bleibt infolgedessen für die Fuhrwerke nur eine Durchfahrtsbreite von 2,70 m, weil auf der einen Seite 1,0 m für die Fussgänger freigehalten werden muss. Die projektierte Beatenbergbahn hat also eine Mehrbreite von 0,40 m und dazu ein Trottoir von 1,50 m Breite auf der ganzen Länge bis zur Waldegg. Die Steffisburg-Thun-Interlaken Bahn (STI) ist konzessioniert, für Beatenberg, wo kein Automobilverkehr ist und günstigere Breitenverhältnisse, will man die Konzession verunmöglichen. Man vergleiche die Totalbreite Beatenberg mit 6,90 m mit der obgenannten von 5,70 m und sieht, dass 1,20 m Mehrbreite vorhanden ist.
- d) Die projektierte Beatenbergbahn hat eine Strassenfahrbahnbreite von 5,40 m und könnte nötigenfalls auf 5,70 m verbreitert werden, und es bliebe immer noch ein Trottoir von 1,20 m Breite.
- Die Verweigerung der Strassenbenützung bedeutet nach oben erwähnten Darlegungen nichts anderes als die Verweigerung der Konzession, denn keinesfalls können sich die Gemeinden weitere finanzielle Opfer für Studien aufbürden lassen, die am Ende ein ungünstiges Resultat ergäben und zu nichts führen.
3. Der Standpunkt des Regierungsrates, wonach uns die Bewilligung der Strassenbenützung verweigert werden soll, ist umso unbegreiflicher, als diese Behörde dem Ingenieur Anselmier, Vater, also einem Privatmann, welcher um eine Konzession nachsuchte, letztere erteilt hatte.
- Wir machen im übrigen geltend, dass die Staatsstrasse nach Beatenberg seither verbreitert wurde und trotzdem will man den vier Gemeindekorporationen, die eine höchst notwendige Bahnverbindung anstreben, heute verweigern, was man einem Privatmann bewilligte. Wir appellieren an die Unparteilichkeit und den Gerechtigkeitssinn unserer hohen Regierung und bitten Sie, auf Ihren Beschluss zurückzukommen und uns die Benutzung der Staatsstrasse ganz zu bewilligen, resp. die Bewilligung beim Grossen Rat zu befürworten.
4. Was die Frage der Rentabilität unseres Bahnunternehmens betrifft, bemerken wir zu dem bereits Gesagten, dass zweifelsohne eine derartige Bahn, die Ortschaften mit regem und zeitweise grossem Fremdenverkehr verbindet, sich viel eher und viel besser rentieren wird, als viele in den letzten Jahren konzedierte Bergbahnen, wie die Rothornbahn, die Harderbahn,

die Schynige-Platte-Bahn und die Niesenbahn. Vor kurzem hat sich ein Komitee konstituiert, das die Konzession für eine Bahn vom Zentrum Beatenberg auf das Niederhorn anstrebt. Kommt diese Bahn zustande, was wahrscheinlich ist, so wird sie für unser Unternehmen sehr verkehrsfördernd wirken und so die Rentabilität erhöhen.

Am 24. April 1912 lag das Ergebnis der ersten Beratung des «Gesetzes betreffend Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen» durch den Grossen Rat vor. Unter den aufgeführten Linien war eine Eisenbahn Interlaken–Beatenberg nicht aufgeführt.

Am Tage darauf, am 25. April 1909, schrieb Ingenieur Anselmier an Grossrat Imboden und hielt fest, dass die Sitzung des Grossen Rates am Vortag zu Ende gegangen sei. Er sende den Entwurf der Eingabe an den Regierungsrat zurück und erwarte nun, was für eine Antwort zurückkomme.

Einen Monat später, am 23. Mai 1912, beschloss der Grosse Rat, seine Session am 28. Mai 1912 um 10 Uhr fortzusetzen. Auf die Tagesordnung wird gesetzt: Das «Gesetz betreffend Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen».

Die 4 Gemeindekorporationen und das Initiativkomitee gelangten am 25. Mai 1912 mit einem Schreiben folgenden Inhalts an den Regierungsrat des Kantons Bern:

Sie erläutern das seit Jahren bestehende Bedürfnis einer Eisenbahnverbindung vom berühmten Höhenkurort Beatenberg nach dem weltbekannten Fremdenzentrum Interlaken.

1888/1889 wurde auf Betreiben von Interessenten des Fremdenverkehrs am rechten Thunerseeufer und speziell von Thun die Drahtseilbahn von der Beatenbucht nach dem äussersten Ende der hohen Aussichtsterrasse von Beatenberg erstellt. Diese Bahn hat eine gewisse Mehrfrequenz gebracht. Doch die Strecke von hier bis in die Gegend der Pension Amisbühl beträgt 6 Kilometer. Hotels und Gewerbebetriebe sowie fast einstimmig die gesamte Bevölkerung wünschen eine direkte Bahnverbindung mit Interlaken und empfinden das Fehlen dieser Verbindung Jahr für Jahr stärker.

Seit die Thunerseebahn in Interlaken eingezogen, das Böödeli durch die BOB mit den Lüttschinentälern verbunden und daher die Bedeutung von Interlaken als Metropole des Oberlandes in hohem Masse gestiegen, ist diese Bahnverbindung ein dringendes Bedürfnis geworden – das gilt auch für Interlaken selber.

Einen ersten Versuch machte Ingenieur Gaston Anselmier aus Bern, welcher nach Überwindung vieler Schwierigkeiten durch Beschluss der Bundesversammlung vom 28. Juni 1901 die Konzession zum Bau und Betrieb dieses Bahnunternehmens erhalten habe.

Die Finanzierung scheiterte einzig und allein am Widerstand der Behörden bezüglich der geforderten geringen Erhöhung der Fahrtaxen. Das Bankhaus Masson & Cie, Lausanne, welches die Finanzierung der Bahn unter der Bedingung dieser kleinen Erhöhung der Fahrtaxen bereits übernommen und garantiert hatte, zog seine Offerte infolgedessen zurück und die Ausführung unterblieb.

Seither haben die 4 Gemeindekorporationen – die Einwohnergemeinden Unterseen und Beatenberg, die Burgergemeinde Unterseen und die Bürgerbäuert Waldegg/Beatenberg – am 24. Juli 1911 ein neues Konzessionsgesuch beim Schweizerischen Eisenbahndepartement eingereicht, welches noch der Erledigung harret. Es kann aber angenommen werden, dass dieses Gesuch den vier alle Garantien bietenden Korporationen jetzt erteilt wird, wie seinerzeit dem Privatmann Anselmier. Gegenwärtig diskutiert der Grosse Rat über einen neuen Volksbeschluss betreffend Beteiligung des Staates am Bau neuer Eisenbahnlinien, analog demjenigen vom 28. Februar 1897. Gestützt darauf wird das Gesuch gestellt, es sei im Grossen Rat der Antrag einzubringen, auch die elektrische Schmalspurbahn Beatenberg–Interlaken in die vom Staat Bern zu subventionierenden Eisenbahnlinien einzureihen.

Zur Begründung wird auf das obige und alles Aktenmaterial verwiesen. «Nach dem Ergebnis der ersten Beratung sollen eine Anzahl Bahnlinien Unterstützung erhalten, die keineswegs grössere Bedeutung haben als die von uns projektierte Bahn wie Meiringen–Innertkirchen, Langenthal–Melchnau, Reconvilier–Bellelay und Delsberg–Moutier.

Wir appellieren an die Unparteilichkeit der hohen Regierung und des Grossen Rates und wünschen mit Ihnen: «Gleiches Recht für Alle!»»

Im Zusammenhang mit dem im Entwurf vorliegenden Gesetz betreffend Beteiligung des Staates Bern am Bau und Betrieb von Eisenbahnen stellte Grossrat Imboden am 28. Mai 1912 das Begehren, es sei das Eisenbahnprojekt Beatenberg–Waldegg bis Interlaken in dieses Gesetz aufzunehmen. Sein Antrag wurde aber im Grossen Rat abgelehnt.

Damit verschwindet das Bahnprojekt, das im damaligen «Eisenbahnfieber» sonst vernünftige Männer in einen abenteuerlichen Erfolgswahn gesteigert hatte, aus den Gemeindeprotokollen. Im Archiv der Burgergemeinde Unterseen erinnert heute noch eine grosse Holzkiste mit sämtlichen Original-Bauplänen an ein Bahnprojekt, das ein Initiativkomitee in Beatenberg im Jahre 1912 sogar bis auf das Niederhorn hatte weiterführen wollen.

Nach dem Tod von Ingenieur Anselmier forderten seine Erben am 1. April 1915 eine vertraglich fällige Zinszahlung. Präsident Imboden übernahm es, die Angelegenheit gemeinsam mit der Burgergemeinde Unterseen und der Waldeggbauert zu regeln.

Vor einer abschliessenden Beurteilung des Bahnprojektes des Ingenieur Gaston Anselmier aus heutiger Sicht wird dieses unter 4. noch im Detail vorgestellt.

4. «Project für eine electrische Bahn von St. Beatenberg nach Interlaken» des Ingenieur Gaston Anselmier, Bern

4.1 Technischer Bericht und Zusammenstellung der Kosten

Einleitung

Die ganze Strecke von St. Beatenberg (Station der Drahtseilbahn) bis zum Bahnhof Interlaken ist in 6 Sektionen eingeteilt. Jede Sektion ist in Bezug auf die detaillierten Baukosten (Eidg Rubrik I D) separat und ganz eingehend veranschlagt. Die Gesamtbeträge der verschiedenen Rubriken als: Grunderwerb,

Unterbau, Oberbau, Hochbau, Signale, Einfriedungen, etc. sind aus den detaillierten Kostenvoranschlägen entnommen und am Schlusse dieses Berichtes in runden Summen zusammengestellt.

Die obgenannten 6 Sektionen der Bahn verteilen sich auf drei Betriebsabschnitte wie folgt:

- A. I. und II. Sektion: Tramway von St. Beatenberg bis nach Waldegg
- B. III. und IV. Sektion: Bergbahn von Waldegg bis hinunter zum Lombach
- C. V. und VI. Sektion: Tramway vom Lombach bis zum Bahnhof Interlaken

Bahnanlage

Für die Abschnitte A. und C., die mit Ausnahme zweier kurzer Stücke Strassenbahn sind, wurden folgende Normen aufgestellt:

- Maximalsteigung 5 %
- kleinster Kurvenradius 30 m
- Spurweite 1 m

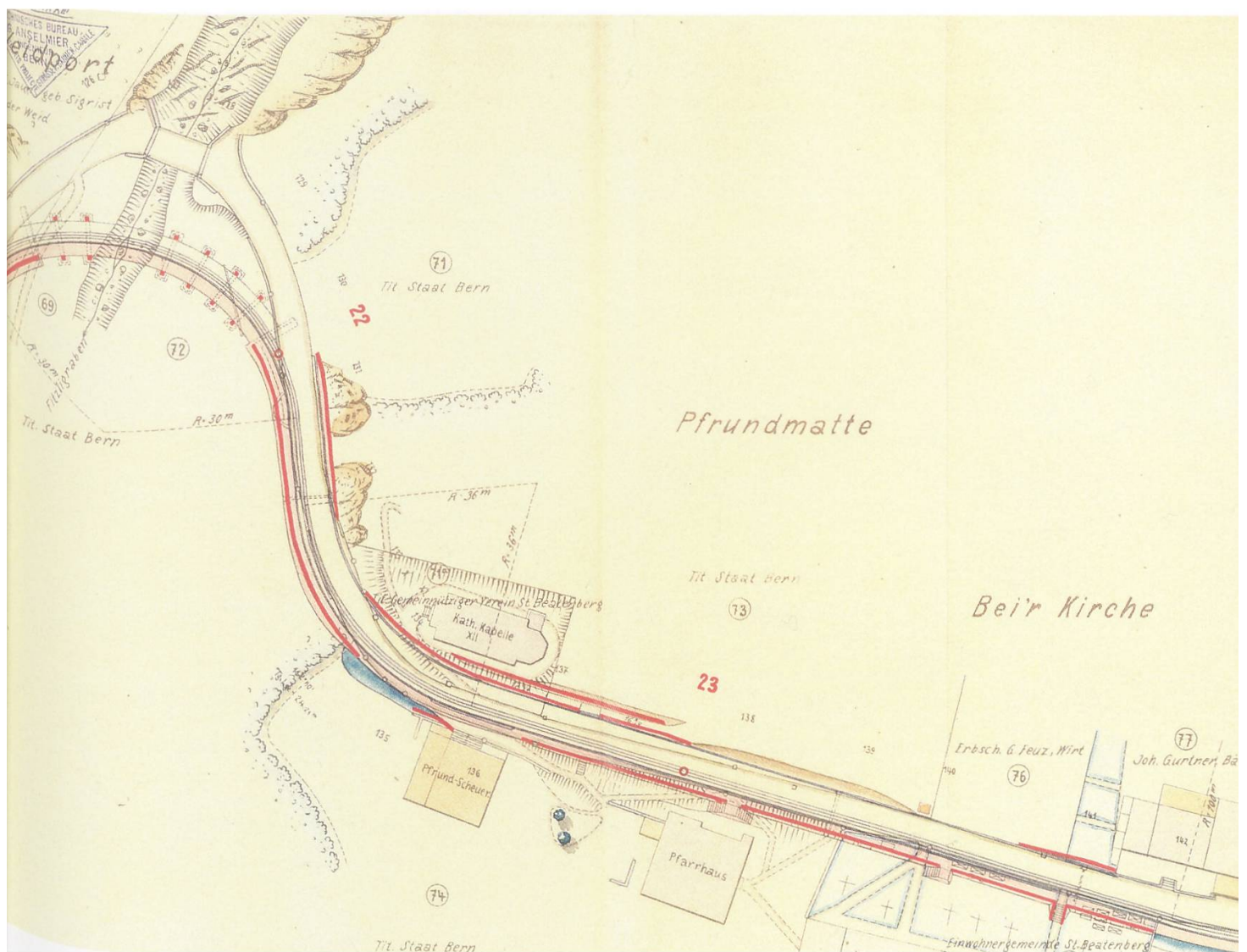
Für den Abschnitt B., eigentlich eine Bergbahn, die durchwegs auf eigenem Tracé angelegt ist und die in eine Adhäsions- und eine Zahnradstrecke zerfällt, wurden angenommen:

	Adhäsion	Zahnrad
– Maximalsteigung	5 %	23.5 %
– kleinster Kurvenradius	50 m	70 m
– kleinster Ausrundungsradius des Gefälles	400 m	400 m
– Spurweite	1 m	1 m

Ober- und Unterbau

Für die Strassenbahn sind vorgesehen: Rillenschienen mit Spurhaltern, auf einem Steinbett aus Bruchstein mit einer Schotterschicht, für den übrigen Teil auf eigenen Tracé Vignol-Schienen mit eisernen Querschwellen auf einem Schotterbett von 0,25 bis 0,30 cm Höhe. Letzteres erhält auf Schwellenhöhe eine Breite von 2,30 m und ist seitlich 1½-füssig abgeböscht.

Für die Zahnradstrecke kommt zum Vignoloberbau noch eine Zahnstange voraussichtlich nach System Strub, das bei der Jungfraubahn angewandt wird.



Die Detailpläne sind auch als «Zeitzeugen» interessant: So zeigt der Plan dieser Sektion, dass im mondänen Kurort Beatenberg schon um 1900 eine katholische Kapelle stand.

Nähere Beschreibung der Sektionen

Die I. Sektion St. Beatenberg–Spirenwald ist Strassenbahn. Sie beginnt bei der bestehenden Drahtseilbahn und geht bis zur Schlosserwerkstätte in Spirenwald.

Damit durch die kursierenden Tramways der Strassenverkehr nicht gefährdet werde, muss die Strasse verbreitert werden, und zwar beträgt auf der Bergseite der Abstand zwischen Strassenrand (Bordstein) und Geleiseaxe 4,10 m; auf der Talseite wird zur Sicherheit der Fussgänger ein Trottoir von 1,50 m Breite erstellt. Der Abstand zwischen Geleiseaxe und Trottoirrandstein beträgt 1,30 m.

Die II. Sektion Spirenwald–Waldegg, diese Strecke, auf welcher die Strasse durch den tief eingeschnittenen Sundgraben führt, bildet die schwierigste Partie der ganzen Linie. Es wurden deshalb verschiedene Projekte studiert und namentlich die Frage untersucht, ob man die Strasse weiter als bis zur Schloserei benutzen wolle oder nicht. Da letztere aber starke Krümmungen und stellenweise eine Steigung von 6 % aufweist, müsste sie zum Teil corrigiert und namentlich die Böschungen wegen des fortwährend herabrutschenden Materials bedeutend flacher gestaltet werden. Zudem kommen noch Schwierigkeiten mit dem Besitzer der Pension Alpenruhe, der sich mit der Durchfahrt des Tramway zwischen Hotel und Dependenzgebäude nicht einverstanden erklären wollte.

Erwähnte Gründe hatten zur Folge, dass man sich entschloss, bei der Schlosserwerkstätte die neue Strasse zu verlassen und eine eigene Linie, ungefähr über dem Tracé der alten Strasse zu erstellen. Diese Linie sieht eine Überbrückung des Sundgrabens in Beton armé vor, geht dann mittels eines 75 m langen Tunnels unter den Anlagen der Pension Alpenruhe durch und erreicht, die Staatsstrasse kreuzend, die Station Waldegg.

Es ergibt dieses Tracé gegenüber demjenigen längs der Strasse eine Verkürzung von 240 m bei einer Maximalsteigung von 4,8 %.

Die Station Waldegg kommt in die sogenannte Stadelmatte beim Hotel des Alpes zu stehen. Sie bildet die Endstation der Strassenbahn und ist zugleich Anfangsstation der Bergbahn. Es finden daselbst Wagenremise und Werkstätte für den Tramway sowie Aufnahmegebäude mit Wartsaal und Einsteighalle für die Bergbahn Platz.

Die Länge der II. Sektion beläuft sich auf 695,6 m.

Die III. Sektion Waldegg–Unterholz umfasst die Adhäsionsstrecke der Bergbahn, welche das mässig abfallende Hochplateau der Waldegg mit einem Gefälle von 5 % quert, und kann infolgedessen der Zahnstange entbehren. Nachdem die Linie das kleine Tal im Rosszaunboden mit einem Damm überschritten hat, gelangt sie bei der Haltestelle Unterholz an den Rand des Hochplateaus, wo nun die eigentliche Zahnradbahn beginnt.

Für die Haltestelle Unterholz ist zur Stationierung eines Zahnradautomobils ein Schuppen und für allfällig hier einsteigende Passagiere ein kleines Wartehäuschen vorgesehen.

Sollte sich ein Passagier- und Güterverkehr des unteren Teils der Waldegg geltend machen, so kann später noch ein Verbindungsweg nach der Staatsstrasse erstellt werden. Notwendig ist die Haltestelle aber eigentlich nur aus betriebstechnischen Gründen, da hier das Vor- und Abkuppeln der Zahnradautomobile stattfinden muss.

Die III. Sektion hat eine Länge von 1275 m.

Die IV. Sektion Unterholz–Lombach ist Zahnradbahn. Von der Haltestelle Unterholz führt die Linie längs des Bergabhanges durch den Kienbergwald in die Talsohle des Lombaches hinunter.

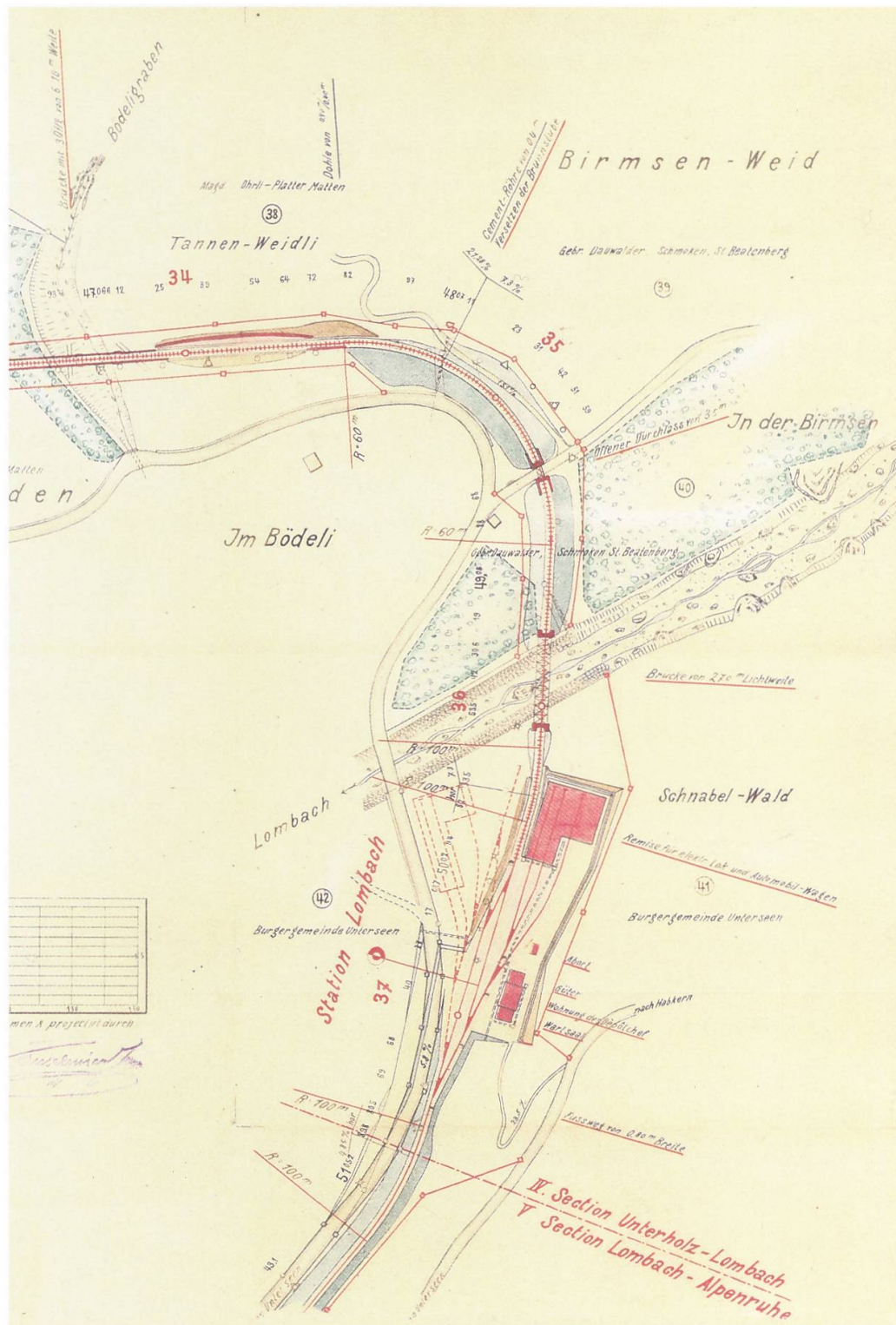
Im oberen Teil dieser Strecke ist ein Tunnel von 174 m Länge (in der Nähe des sogenannten Mattenhubels) projektiert, da die dortigen Felspartien, weil stark zerklüftet, nicht gut zu umgehen sind.

Über die den Abhang durchführenden grösseren Gräben wie den Mühlestätigraben, Lauberengraben, Schindelgraben und Bödeligraben, sind steinerne Brücken, zum Teil mit Zwischenpfeilern, vorgesehen. Für einzelne kleinere Gräben sowie für den Weg nach Fahrneren, der längs des Lombachs führt, dagegen sind offene Durchlässe in Aussicht genommen.

Der Lombach wird mittels eiserner Gitterträger überbrückt, da die geringe Höhe der beidseitigen Ufer eine andere Konstruktion nicht zulässt.

Unmittelbar oberhalb des Mühlestätigrabens ist eine Aufweitung projektiert, welche zur Zeit des grössten Verkehrs eine Verdoppelung der Anzahl Züge auf dieser Linie gestattet.

Die beiden Zahnstangenweichen werden alsdann durch einen Wärter bedient.



Detailplan der Station Lombach. Die Linienführung der Bahn entspricht etwa der heutigen Strasse. Die Remise war dort geplant, wo heute das Wasserreservoir steht.

Die Steigung dieser Sektion variiert von 23,5 % bis 7,3 %. Die Ausweichung hat der grösseren Betriebssicherheit wegen nur 10 %.

Die Station erhält eine Remise für Zahnradautomobile und für Automobilwagen mit einer Werkstätte. Für den Bahndienst ist ein Gebäude mit angebautem kleinen Güterschuppen vorgesehen.

Die Länge der Zahnradstrecke beträgt (schief gemessen) 2514 m.

Die Länge der ganzen IV. Sektion (schief gemessen) 2548 m.

Die V. Sektion Lombach–Alpenruhe beginnt bei der Station Lombach, wo die Linie zunächst noch auf einer Strecke von 300 m einen eigenen Bahnkörper erhält, bis sie das Strassenniveau bei der Einmündung der Habkernstrasse erreicht hat und zur Strassenbahn wird.

Die Strasse selbst muss von da bis zur Pension Alpenruhe corrigiert und verbreitert werden, die Steigungen variieren zwischen 2,5 % und 4,8 %. Bei der Alpenruhe ist eine Haltestelle in Aussicht genommen.

Diese Sektion hat eine Länge von 1027 m.

Die VI. Sektion Alpenruhe–Unterseen–Interlaken geht von der Einmündung der Scheidgasse durch die bereits corrigierte Strasse bis nach Unterseen und durch die Bahnhofstrasse nach dem Bahnhof Interlaken, wo längs der Zufahrt zum Dampfschiffkanal ein Stationsgebäude mit Güterexpeditionsbureau und Einsteighalle projektiert ist. Diese Linie weist Steigungen von 0,6 % bis 4 % auf. Sie überschreitet die Grosse und die Kleine Aare sowie den Parqueteriekanal, über welche in den letzten Jahren eiserne Brücken erstellt worden sind. Die Brückengeleise werden dem tit. Eidg. Eisenbahninspektorat zur Genehmigung der Belastung durch Automobilwagen unterbreitet werden.

Die Länge dieser Sektion beträgt 959,4 m.

Die Totallänge der ganzen Bahn beträgt 10298 m.



Detailplan der Endstation beim Bahnhof Interlaken West. Nördlich der Station ist der Garten der Schiffstation zu sehen, östlich die Mündung des alten Mühlekanals («Entenärl»).

4.2 Betrieb

Der Betriebsablauf der ganzen Bahn gestaltet sich, kurz angedeutet, folgendermassen:

- Die Passagiere besteigen in Interlaken den Automobilwagen, der sie zur Station Lombach führt.
- Hier steht ein Zahnradautomobil bereit, das den Wagen die Steilrampe hinauf zur Station Unterholz befördert.
- Von Unterholz fährt der Automobilwagen dann wieder selbstständig zur Station Waldegg, wo die Passagiere den Zug verlassen.
- Von da an können sie per Tramway nach den verschiedenen Hotels gelangen.

Das Gepäck wird möglichst mit den Reisenden befördert, dagegen werden Stückgüter, Rohmaterial, etc von Interlaken bis zur Station Waldegg und vice-versa auf eigens dazu vorgefahrenen Güterautomobilen transportiert. Diese Güterautomobile, welche auf der Steilrampe ebenfalls der Hilfe der Zahnrad-automobile bedürfen, cirkulieren etwa 2–3 Mal täglich zwischen den Fahrzeiten der Personenzüge, je nachdem es das Bedürfnis erfordert.

Für die ganze Strecke ist elektrischer Betrieb vorgesehen und liegen bezüglich Kraftlieferung bereits Offerten vom Kanderwerk vor.

4.3 Anlagekosten

Totallänge 10,300 km		Quantität	Einheitspreis Fr.	Einzel Fr.	Total Fr.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen					
A. Organisations- und Verwaltungskosten, sowie Conzessions- und Projektkosten, pro km, gerundet	10,300	12'000	123'600 1'400	125'000	
B. Kapitalbeschaffung und Verzinsung des Baukapitals während des Baues, pro km, gerundet	10,300	24'000	247'200 2'800	250'000	
C. Grunderwerb					
1. Gehälter, Reisekosten, Löhne, pro km	10,300	300	3'090	3'090	
2. Landankauf					
Land für den Bahnbau und die Strassenerweiterung:					
I. Sektion (gemäss detailliertem Verzeichnis)			78'000		
II. Sektion				6'000	
III. Sektion				50'000	
IV. Sektion				44'000	
V. Sektion				7'000	
VI. Sektion (dh für corrigierte Scheidgasse)			10'000		
Benutzung Bahnhofareal Interlaken				15'000	
3. Schätzungs- und Gerichtskosten	10'300	300	3'090	3'090	
4. Herstellung Katasterpläne, respektive Neuvermarchung, Parzellierung	10'300	400	4'120	4'120	
5. Verschiedenes und Vermarchung					
a) Taggelder			1'000	1'000	
b) Marchsteine, Bahn, Strassen, Wege inkl Versetzen				4'500	
gerundet				4'200	
Total				230'000	

	Quantität	Einheitspreis Fr.	Einzel Fr.	Total Fr.
D. Bahnbau				
1. Unterbau:				
I. Sektion				295'000
II. Sektion				148'000
III. Sektion				80'000
IV. Sektion				455'000
V. Sektion				21'000
VI. Sektion				8'000
Total Unterbau				1'007'000
2. Oberbau:				
I. Sektion				117'000
II. Sektion				35'000
III. Sektion				47'000
IV. Sektion				189'000
V. Sektion				23'000
VI. Sektion				34'000
Total Oberbau				445'000
3. Hochbau:				
I. Sektion				10'500
II. Sektion				16'000
III. Sektion				36'000
IV. Sektion				34'000
V. Sektion				0
VI. Sektion				30'000
Total Hochbau				126'500
4. Einfriedigungen und Barrieren:				
I. Sektion				500
II. Sektion				2'000
III. Sektion				5'000
IV. Sektion				4'000
V. Sektion				3'000
VI. Sektion				1'000
Total Einfriedigungen und Barrieren				15'500

	Quantität	Einheitspreis Fr.	Einzel Fr.	Total Fr.
5. Elektrische Leitungen und Transformatoren für Tramway und Bahn:				
a. Leitungen von den Centralen nach St. Beatenberg				75'000
b. Transformatoren:				
1. Stationsgebäude	51'500			
2. Elektrische Ausrüstung	78'500			130'000
c. Kontaktleitung komplett und Montage				168'500
d. Schienenrückleitung				9'200
e. Telefonanlage und Signale				6'000
f. Reservematerial				3'000
g. allgemeine Spesen				8'300
Total elektrische Leitungen und Transformatoren				400'000
Total I. Bahnanlage und feste Einrichtungen				1'994'000
II. Rollmaterial				
A. Tramway St. Beatenberg–Waldegg:				
– elektr. Personenwagen, 24 Plätze mit Motor, 3 Stück und				
– elektr. Wagen Personen/Gepäck, 2 Stück	5		15'000	75'000
– Reservebestandteile				2'500
– Montagewagen, Hebeböcke, etc.				5'000
Total				82'500
B. Eigentliche Bahn Waldegg–Interlaken:				
– elektr. Personenwagen, 46 Plätze mit Motor, 5 Stück	5		20'000	100'000
– elektr. Lokomotiven, mit Zahnrad, 3 Stück	3		40'000	120'000
– elektr. Güterwagen, mit Motor, 4 Stück	4		15'000	60'000
– Reservebestandteile				2'500
– Montagewagen, Montageleiter, Hebeböcke, etc.				5'000
Total				287'500
Total II. Rollmaterial				370'000

	Quantität	Einheitspreis Fr.	Einzel Fr.	Total Fr.
III. Mobiliar und Gerätschaften				
Für allgemeine Verwaltung, Bahnaufsicht, Unterhaltungs- Stations- und Transportdienst, Werkstätten, etc:				
A. Tramway				
St. Beatenberg–Waldegg	4,490 km		3'000	13'470
B. Eigentliche Bahn				
Waldegg–Interlaken	5,810 km		2'500	14'525
				27'995
gerundet				3'005
Total III. Mobiliar und Gerätschaften				31'000

4.4 Betriebskosten

Obgleich für den Tramway von St. Beatenberg nach Interlaken die Anlage von 4 Ausweichungen einen 10-Minuten Betrieb ermöglicht, so wird doch im Allgemeinen der 20-Minuten Betrieb vorherrschen.

Der Fahrdienst benötigt gemäss Fahrplan 4 zweiachsige Automobilwagen und einen als Reserve. Zwei dieser Wagen werden in der Mitte eine Abteilung für das Gepäck erhalten.

Die Ausweichung in der Steilrampe würde einen 20-Minuten Betrieb zwischen Waldegg und Interlaken gestatten, jedoch wird im gewöhnlichen nur alle 40 Minuten ein Personenzug cirkulieren, dabei würden je nach Bedarf Güterzüge eingeschaltet.

Die Personenbeförderung geschieht mittels 2 grossen, vierachsigen Automobilwagen und einem als Reserve. Diese Wagen sind mit einer Gepäckabteilung versehen, welche an Tagen grossen Zudranges mit Sitzplätzen ausgerüstet werden kann, während das Gepäck 20 Minuten nach Abfahrt des Zuges per Güterautomobilwagen nachfolgt.

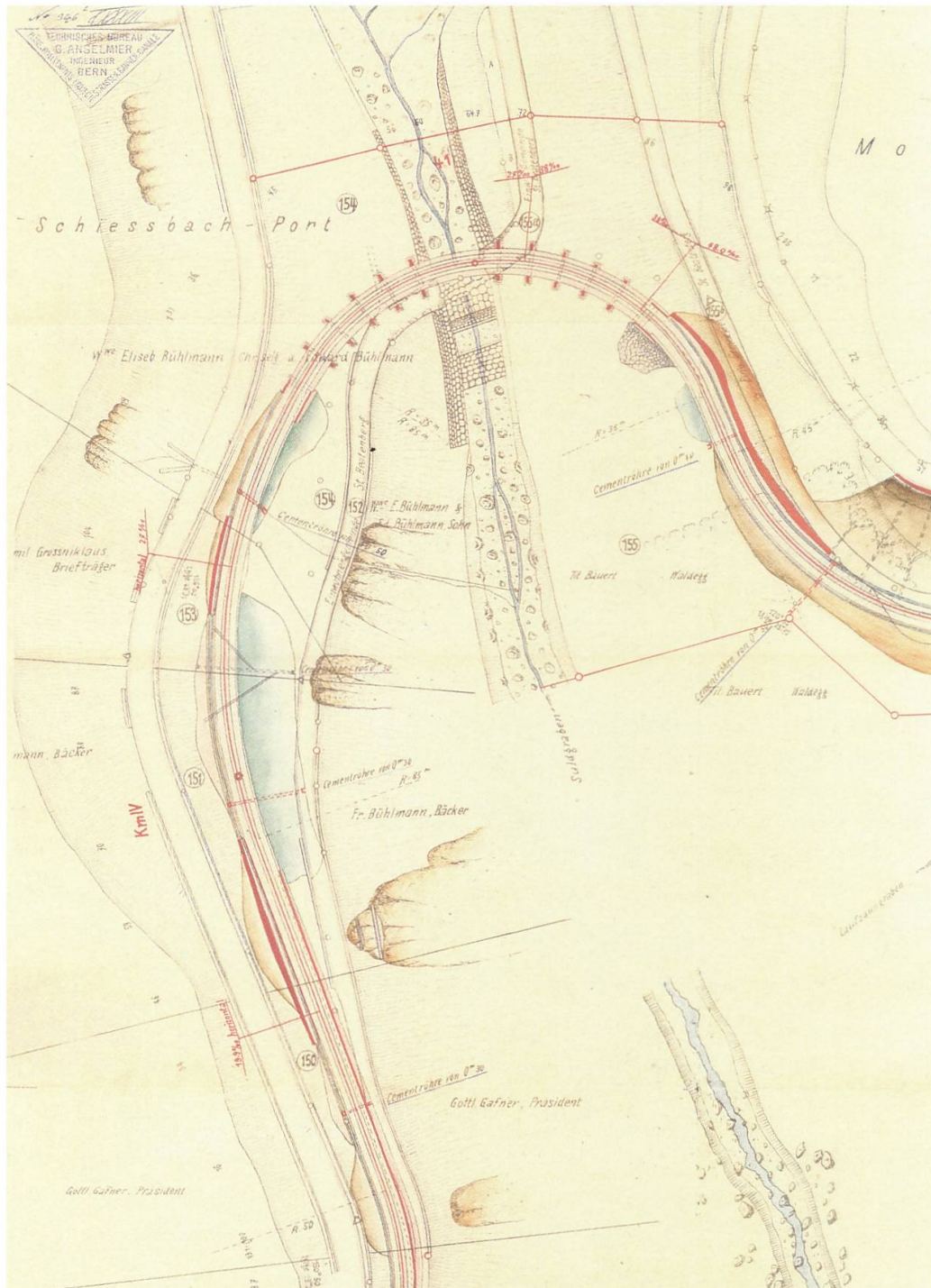
Die Betriebskosten stellen sich wie folgt:

	Quantität	Einheitspreis Fr.	Einzel Fr.	Total Fr.
1. Verwaltung:				
– 1 Betriebschef, für das ganze Jahr			3'600	
– 1 Sekretär, für das ganze Jahr			1'800	
– 1 Bahnmeister, für das ganze Jahr			2'400	
– Verschiedenes			2'200	
Total				10'000
2. Miete der 450 elektrischen Pferdekräfte:				28'000
Laut Verpflichtung der neuen Gesellschaft: Vereinigte Kander und Hagneck Werke vom 18. August 1906 wird sie die elektrische Energie zu Fr. 21'000 liefern.				
3. Unterhalt der, der Gesellschaft gehörenden Starkstromleitung von der Centrale bis zur Bahnlinie und zwar:				
– Personal:	1 Monteur, für 8 Monate		2'000	
	2 Arbeiter, für 8 Monate		3'000	
– Material (Reservematerial ist schon devisiert)			1'000	
Total			6'000	
4. Bedienung der Bahn Interlaken–Waldegg:				
A. Personal (alle für 8 Monate):				
1 Stationsvorstand und Einnehmerei in Interlaken (freies Logis)			1'600	
1 Gehülfe			1'000	
1 Mechaniker, zugleich Depotchef in Lombach (freies Logis)			1'600	
1 Gehülfe			1'200	
1 Weichenmeister für die Ausweiche im Kienberg			1'000	
1 Stationsvorstand in Waldegg (freies Logis)			1'600	
1 Gehülfe			1'200	
4 Conducteurs à Fr. 1'200			4'800	
1 Ersatzmann			1'200	
4 Billeteurs à Fr. 1'200			4'800	
1 Ersatzmann			2'000	
3 Linienaufseher à Fr. 1'000			3'000	
B. Material (Reservematerial ist schon devisiert)			1'800	
Total				27'000
5. Bedienung des Tramway Waldegg–St. Beatenberg:				
A. Personal (alle für 8 Monate):				
1 Mechaniker, zugleich Depotchef in Waldegg (freies Logis)			1'600	
1 Gehülfe			1'200	
5 Conducteurs à Fr. 1'200			6'000	
1 Ersatzmann			1'200	

	Quantität	Einheitspreis Fr.	Einzel Fr.	Total Fr.
5 Billeteurs à Fr. 1'200			6'000	
1 Ersatzmann			1'200	
2 Linienaufseher à Fr. 1'000			2'000	
B. Material (Reservematerial ist schon devisiert)			1'800	
Total				21'000
6. Beleuchtung, Heizung, Verschiedenes				2'000
7. Honorare des Verwaltungsrates, Revisoren, Steuern, Unvorhergesehenes				10'000
8. Speisung des Erneuerungs- und Reservefonds				6'000
Total Betriebskosten				110'000

4.5 Hauptzusammenstellung

	Einzel Fr.	Total Fr.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen		
A. Organisation und Verwaltungskosten sowie Conzessions- und Projektkosten	125'000	
B. Kapitalbeschaffung und Verzinsung des Baukapitals während dem Bau	250'000	
C. Grunderwerb	230'000	
D. Bahnbau		
1. Unterbau	1'007'000	
2. Oberbau	445'000	
3. Hochbau	126'500	
4. Einfriedigungen	15'500	
5. Elektrische Leitungen und Transformatoren	400'000	
Total		2'599'000
II. Rollmaterial		
A. Tramway St. Beatenberg–Waldegg	82'500	
B. Eigentliche Bahn Waldegg–Interlaken	287'500	
Total		370'000
III. Mobiliar und Gerätschaften		
A. Tramway St. Beatenberg–Waldegg	14'780	
B. Eigentliche Bahn Waldegg–Interlaken	16'220	
Total		31'000
Gesamtkosten der betriebsbereiten Bahn		3'000'000
Bern, im Jahr 1901/1902	Der Projektverfasser: G. Anselmier, Ingenieur	



Die ursprünglich auf Fr. 2 800 000.– veranschlagten Anlagekosten wurden offensichtlich für den Verkauf des Projektes noch um Fr. 200 000.– erhöht, so dass diese schlussendlich mit Fr. 3 000 000.– zu Buche standen.

Da das ursprüngliche Projekt bereits in den Jahren 1901/1902 erstellt wurde, kann es gut möglich sein, dass effektive Preiserhöhungen der Grund hierfür waren.

5. Schlussbemerkungen

Im Zusammenhang mit meinen Arbeiten zur Chronik «Ein Bach – Zwei Strassen – Drei Gemeinden» von 2012 über die Verbauung des Lombach und den Ausbau der Habkern- und der Beatenbergstrasse hatte ich zufällig Kontakt mit dem langjährigen Präsidenten der Burgergemeinde Unterseen, Bernhard Bhend. Dieser erzählte mir, dass im Archiv der Burgergemeinde Unterseen eine grosse Holzkiste vorhanden sei, welche das Projekt für den Bau einer elektrischen Bahn von Beatenberg nach Interlaken enthalte.

Eine Kontrolle ergab, dass hier wirklich ein baureifes Projekt mit Kostenvoranschlag und Betriebskostenberechnung in 2-facher Ausführung vorlag, ausgearbeitet 1901/1902 von einem Ingenieur Gaston Anselmier aus Bern.

Die ebenfalls vorgefundenen Briefwechsel fanden mein Interesse und führten mich zur Durchsicht der noch vorhandenen Bauakten bis 1971 und dem späteren Ausbau der Beatenbergstrasse von 1972 bis 2001 auf der Teilstrecke von «Rufenen» über «Waldegg» – «Sundgraben» – «Birengraben» bis ins «Mätteli».

Die zum Teil riesengrossen baulichen Schwierigkeiten, verursacht durch Hangrutschungen und -erosionen, Wasseraustritte, Senkungen usw., erforderten neben einer Strassenverlegung unterhalb «Waldegg» zwei neue Brückenübergänge, neue Lehnbrücken, Holzeinbauten und Entwässerungen für Hangsicherungen usw. und verursachten damit einen sehr grossen finanziellen Aufwand für den Staat Bern und die Einwohnergemeinde Beatenberg.

Nicht vergessen darf man die notwendigen Verbauungen im «Sundgraben» und im «Birengraben» mit dem Neubau von Beton- und Holzsperrern, Ufermauern und Entwässerungen – alles Arbeiten, welche im Einklang mit dem Ausbau der Staatsstrasse erfolgten. Bauherr hierfür war die Schwellenkorporation Beatenberg, welche finanziell von Bund und Kanton unterstützt wurde.

Gestützt auf die Erfahrungen, die ich in meinen 29 Jahren als Strasseninspektor und Amtsschwellenmeister mit der Beatenbergstrasse gemacht habe, erlaube ich mir das nachstehende Urteil zum erwähnten Bahnprojekt:

1. Die im Kostenvoranschlag angenommenen Vorausmasse und Einheitspreise hätten bei weitem nicht ausgereicht, um das Bahnprojekt mit dem im Bereich Waldegg geplanten Tunnel von 75 Meter Länge auszuführen.
2. Damit war es wohl ein Glück, dass die geplante Bahn nicht verwirklicht wurde.
3. Den Initianten blieben durch die Nichtverwirklichung ihres Bahnprojektes viele Probleme und Enttäuschungen, grosse Nachkreditgesuche und damit den Steuerzahlern von Bund, Kanton und Gemeinde viel Geld erspart.

Aus meiner Sicht dürfte das Bahnprojekt aus den nachfolgend aufgeführten Gründen gescheitert sein:

1. Der Staat Bern verweigerte in seiner auf 2 Jahre befristeten Zustimmung in weiser Voraussicht die Benutzung der Staatsstrasse als Trassé für die Schmalspurbahn.
2. Dies dürfte ein ausschlaggebender Grund gewesen sein, dass der Grosse Rat des Kantons Bern im Jahre 1912 das Bahnprojekt nicht in das Netz der zu subventionierenden Bahnlinien aufnahm.
3. Die säumige Zahlungsweise der Korporationen und des Initiativkomitees deuten auf zunehmend finanzielle Probleme hin.
4. Der erste Weltkrieg stand kurz vor der Tür.

Quellen

- Archiv Obergeringenieurkreis 1, 3601 Thun
- Archiv Burgergemeinde Unterseen, 3800 Unterseen
- Unterseen im neuen Kanton 2008, Ernst Schläppi, 3800 Unterseen
- Archiv Ueli Bettschen, 3800 Unterseen