Zeitschrift: Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde
Herausgeber: Bernisches historisches Museum
Band: 8 (1946)

Artikel: Die erste Eisenbahn des Berner Oberlandes
Autor: Volmar, Friedrich A.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-241119

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: 06.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

DIE ERSTE EISENBAHN DES BERNER OBERLANDES

Von Friedrich Aug. Volmar.

Einleitung

Siebenundzwanzig Jahre nach der Eröffnung der ersten schweizerischen Eisenbahn (Zürich-Baden 1847),

fünfzehn Jahre nach Inbetriebsetzung der Strecke Bern-Thun (1859),

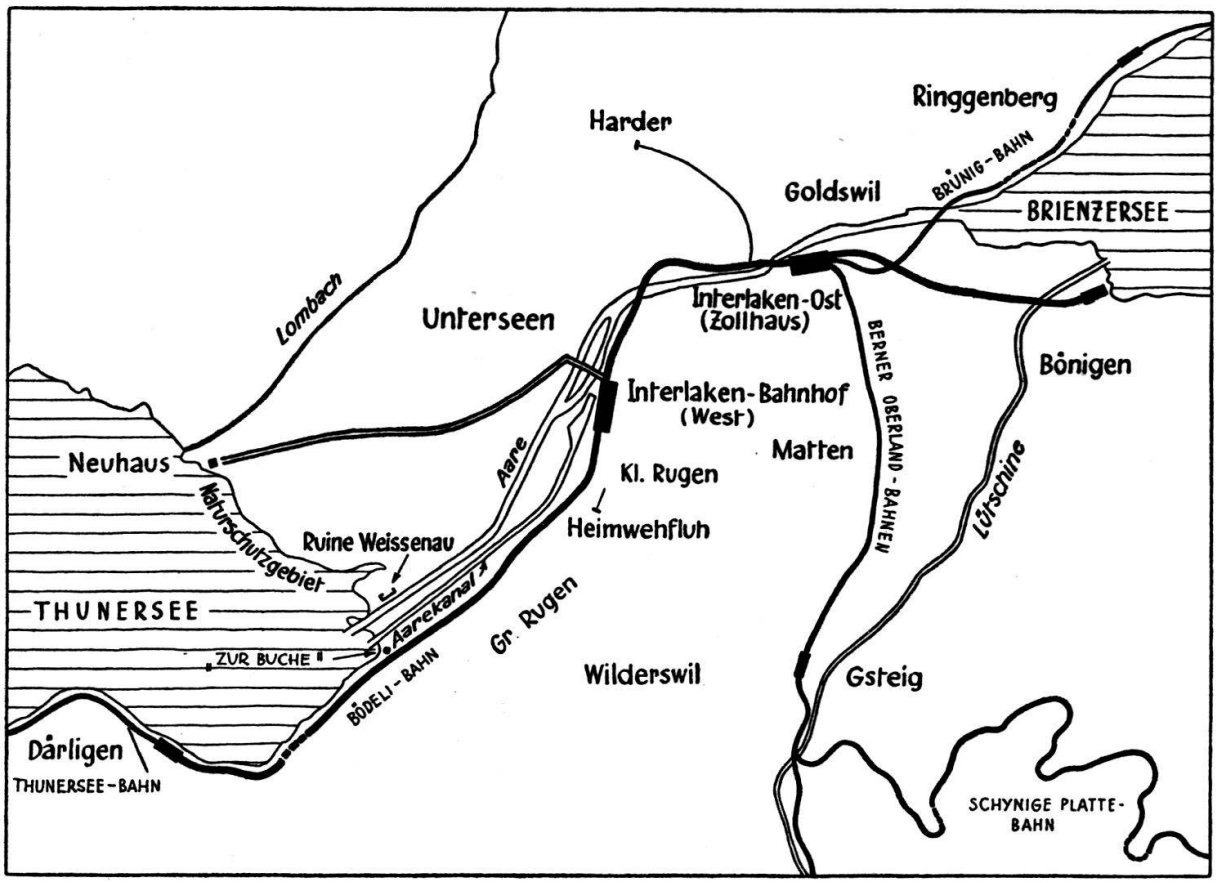
aber merkwürdigerweise rund zwanzig Jahre *vor* der Weiterführung dieses Schienenweges über Spiez nach Interlaken (1893),

war es 1872—74 endlich, nach wiederholten Erörterungen von Schiffskanal-, Pferde- und Dampfbahn-Projekten zwecks Verbindung von Thuner- und Brienzersee, zur Verwirklichung der *Bödelibahn* Därligen-Bönigen gekommen, verheißungsvoll als «erste Sektion» erklärt einer normalspurig gedachten, aber als solche nie ausgeführten Brünigbahn Luzern-Meiringen-Interlaken-Spiez-Thun-Belp-Bern.

Die Bödelibahn mit ihren einst berühmten und heute belächelten sagenhaften zweistöckigen Wagen... Wer bedenkt, daß diese vor 75 Jahren als Novum gepriesenen abenteuerlichen Vehikel samt den zierlichen Kleinlokomotiven ein erster Versuch rationeller Verkehrsgestaltung waren, indirekte Vorläufer jener Leichttriebfahrzeuge, die heute auch auf ihrer kurzen, aber schließlich doch Teil eines größeren Ganzen gewordenen Strecke elegant dahingleiten? Und wer erinnert sich ihrer ehemals als «moderne Errungenschaft» geltenden, den Güterverkehr mit dem engeren Oberland vermittelnden Thunersee-Trajektschiffahrt?

Aber auch die mit den Frühzeiten oberländischen Reiseverkehrs verbundene Vorgeschichte und der beschwerliche Lebenslauf dieser rund zwei Jahrzehnte nur ein sonderbares lokales Fragment bleibenden ersten Eisenbahn des Berner Oberlandes bieten überraschend Interessantes: Einmal ist sie mit dem Werden und Wachsen eines wesentlichen Teils des oberländischen Eisenbahnnetzes verbunden — bildet sie doch das älteste Teilstück der heutigen Lötschbergbahnunternehmung — und sodann steht sie im Mittelpunkt eines rund vierzigjährigen, oft fast dramatischen Machtkampfes um die in einer Blütezeit internationalen Touristenverkehrs und spekulativer Bergbahnprojekte so bedeutungsvolle verkehrspolitische Schlüsselstellung im Bödeli.

Aus einer demnächst in Buchform (Verlag Haupt) erscheinenden illustrierten



Das Verkehrsgebiet des Bödeli

(Gezeichnet von F. Siegrist, BLS. Bern)

Neuhaus: 1836—72 Landungsplatz der Dampfschiffe. *Därligen*: Ab 12. August 1872 Ausgangsstation der Bödelibahn und Landungsplatz der Dampfschiffe, 1873–93 Trajektschiff-Ländte, 1893 Station der Thunerseebahn (seit 1913 BLS), *Bödelibahn*: 1872 Eröffnung der ersten Teilstrecke Därligen—Interlaken-Bahnhof, 1874 der zweiten Teilstrecke Interlaken-Bahnhof—Zollhaus (Interlaken-Ost)—Bönigen. *Interlaken-Bahnhof*: 1892 Dampfschiffanschluß durch den Thunersee-Schiffskanal, 1893 Endstation der Thunerseebahn, 1919/20 u. 1939/40 Bahnhofumbauten durch BLS. *Interlaken-Ost* (Zollhaus): 1839—74 u. seit 1891 Landungsplatz der Brienzersee-Dampfschiffe, 1890 Ausgangspunkt der Berner Oberland-Bahnen, 1916 der Brünigbahn, 1889/90 und 1915—17 Umbauten durch BOB, BLS und SBB. *Bönigen*: 1872—99 Endstation der Bödelibahn, dann der Thunerseebahn bzw. BLS, 1874—90 Ausgangsstation der Brienzersee-Dampfschiffahrt, 1916 Reparaturwerkstätte BLS. *Berner Oberland-Bahnen* nach Lauterbrunnen und Grindelwald: 1890 eröffnet, 1914 elektrifiziert. *Schynige Platte-Bahn*; 1893 eröffnet, 1914 elektrifiziert. *Thunerseebahn*; 1893 Eröffnung, 1899 Vereinigung mit der Bödelibahn, seit 1913 BLS, 1915 Elektrifikation Scherzligen (Thun)—Spiez, 1920 Spiez—Bönigen. *Brünigbahn*; 1888 Eröffnung Alpnachstad—Brienz (1889 Alpnachstad—Luzern), 1916 Brienz—Interlaken-Ost, 1941/42 Elektrifikation Luzern—Interlaken-Ost. *Harderbahn*; eröffnet 1908.

Monographie dieser ersten Eisenbahn des Berner Oberlandes gelangen hier nach dem einleitenden Kapitel (s. «Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde» 1946, Nr. 3) vier weitere zum Vorabdruck. Wie aus ihnen ersichtlich, wird in dieser zum guten Teil auf bisher unbeachteten Quellen fußenden Darstellung vor allem die touristische und kulturhistorische Seite dieses verhältnismäßig kleinen und doch so bedeutsamen und reizvollen Ausschnittes bernischer Verkehrsgeschichte berücksichtigt.

Dagegen werden die mit dem normalspurigen Brünigbahnprojekt des Jahres 1869 verknüpften verkehrspolitischen Motive sowie die statistisch erfaßten mannigfachen betriebs- und volkswirtschaftlichen Verhältnisse und Beziehungen der Bödelibahn ausführlicher in einer fachwissenschaftlichen Arbeit

von Prof. Dr. jur. Friedrich Volmar (1875—1945) untersucht. Als nachgelassenes (vom Verf. dies bereinigtes und ergänztes) Manuskript gedruckt und in die Reihe seiner als Direktor der Lötschbergbahn und der mitbetriebenen Linien (1926—1945) verfaßten Monographien bernischer Bahnen gehörend, stellt sie nicht zuletzt auch einen aufschlußreichen Beitrag zur allgemeinen Wirtschaftsgeschichte des engeren Berner Oberlandes dar; sie wird nächstens in der von ihm 1940 begründeten Schriftenreihe «Schweizerische Beiträge zur Verkehrswissenschaft» erscheinen.

Für die episodenreiche Gründungsgeschichte der Bödelibahn (demonstrative Auseinandersetzungen mit der Dampfschiffgesellschaft) verweisen wir auf die entsprechenden Kapitel in der Buchausgabe unserer Darstellung; wir beginnen hier mit dem verheißungsvollen Start in einer goldenen Zeit des Tourismus.

Die große Mission einer kleinen Bahn

Eine der glanzvollsten Sommersaisons ist mit dem Jahr 1872 über Interlaken aufgegangen. Das Wetter göttlich, die Berge wolkenlos, die Jungfrau glitzernd in ihrem Diamantenschmuck, die Vegetation das Auge erquickend mit üppigstem Grün. Kleine Gewitter bringen abends kühlende Regengüsse.

Massen von Fremden, wie man es noch in keinem früheren Jahre erlebt, halten sich in Interlaken und seinen Tälern auf. «Deutsche, Engländer, Nordamerikaner, Russen etc. streiten sich um alle die Räumlichkeiten, von denen wir geglaubt hatten, es seien ihrer zu viele und die jetzt kaum genügen», meldet der «Anzeiger von Interlaken». So geht man daran, die beliebte Hotel-Pension Ritschard zum vierten Mal zu erweitern und in den beiden folgenden Jahren nach den Plänen des in Interlaken vielfach tätigen bekannten Berner Architekten Davinet das «Grand Hôtel Ritschard» (später «Metropol») erstehen zu lassen. Es zählt 248 Zimmer mit 300 Betten, hat 40 Balkone, «Kalt- und Warmwasserleitung bis in die obersten Etagen», ein Badhaus mit 8 Badezimmern und total 12 Wannen «comfortabelster Konstruktion», und es besitzt den größten, 250 bequeme Gedecke fassenden Speisesaal Interlakens mit Tafelmusik durch das Kurorchester.

Die «hocharistokratische» Hotel-Pension Ober, auch «Schlößli» genannt und auch von Bankiersfamilien frequentiert (abgebrochen 1913), wird in den Sommermonaten 1872 von einer sehr zahlreichen Familie Waronzoff-Daschkoff sozusagen in Beschlag genommen; «dieselbe bringt zwei Stuten mit Füllen mit, samt einer Tartarin, die den mehr und mehr in Mode kommenden Kumys in nationaler Aechtheit bereiten soll; ebendaselbst befindet sich die berühmte Klavier-Virtuosin Clara Schumann.» Auf dem «Jungfraublick», der sich eines «großen europäischen Rufes» rühmt und mit 120 Zimmern, einer eigenen Molkenkuranstalt und ausgedehnten Parkanlagen besonders von vornehmen Berliner Gästen bevorzugt wird, weilt der namhafte Berliner Hofopernsänger Niemann. Ebendort werden die Kö-

BÖDELIBAHN

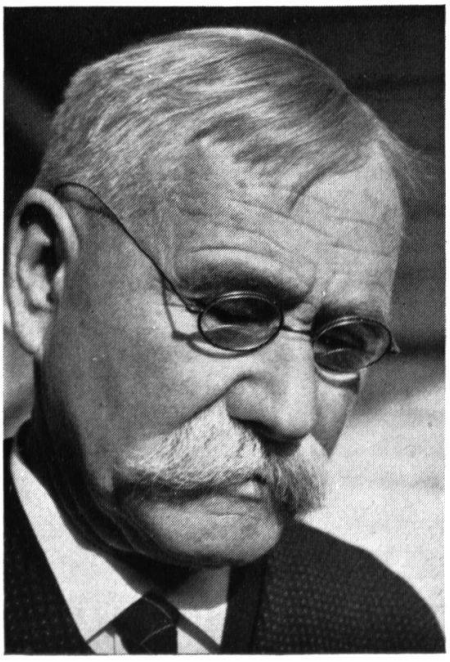
1872 — 1899

Ingenieur und Architekt Leopold Blotnitzki (1817—1879), seinerzeit ein behannter Fachmann für Eisenbahnbau, bis 1873 Oberingenieur der Bödelibahn, dann technischer Inspektor im Eidg. Eisenbahndepartement. (Aus F. Schumacher, Das eidgenössische Eisenbahndepartement 1873—1913, Bern 1914.)

Nationalrat Friedrich Seiler, Interlaken (1808—1883), Initiant des ersten Brünigbahn-Projektes und der aus diesem hervorgehenden Bödelibahn, bis 1874 bzw. 1876 deren erster Verwaltungsratspräsident und Betriebsdirektor. (Nach Photo im Besitz der Familie Ed. Seiler-Bohren, Interlaken.)

Der erste Lokomotivführer des Berner Oberlandes: Friedrich Beckmann (1825—1900), erster Lokomotivführer und Depotchef der 1872 eröffneten Bödelibahn. Er war in jungen Jahren bei der 1835 eröffneten ersten deutschen Eisenbahn, Nürnberg—Fürth, tätig. (Phot. C. Gölz, Interlaken.)

Johann Amstutz (1834—1913), Kapitän-Steuermann des 1873—1893 bestehenden Thunersee-Trajektbetriebes Scherzligen—Därligen der Bödelibahn, dann bis 1901 Ladmeister der Bödeli- und der Thunersee-Bahn in Interlaken-Bahnhof. Die Initialen auf seiner Mütze weisen darauf hin, daß die Bödelibahn 1876—1888 von der Jura-Bern-Luzern-Bahn betrieben wurde. (Phot. C. Gölz, Interlaken.)



Alt Lokomotivführer Paul Beckmann, geb. 1869, assistierte seinem Vater Friedrich Beckmann schon mit 14 Jahren als Hilfsheizer auf der Bödelibahn, ersetzte ihn 1890 als Lokomotivführer, trat 1893 in den Dienst der Thunerseebahn, 1913—1930 Lokomotivführer der Lötschbergbahn, lebt als 77jähriger in Interlaken. (Phot. Volmar.)

Fritz Widmer, geb. 1857, mit 17 Jahren in der Sommersaison 1875 Conducteur der Bödelibahn, ehemals Hotelier und Gemeinderat in Bönigen, lebt als bald 90jähriger gew. Fabrikbesitzer und Privatier in London. (Nach einer Photo in seinem Besitz.)

(Die Beschaffung der Portraits von F. Beckmann und J. Amstutz verdanken wir Herrn Ad. Ritter in Unterseen.)

nigin-Witwe Elisabeth von Preußen und die Prinzessin Marie von Sachsen-Meiningen erwartet. Im vornehmen «Belvédère» ist als langjähriger Stammgast Prinz Alexander von Preußen wieder eingetroffen. Im «Grand Hôtel Victoria», das mit seinen 240 äußerst komfortablen Zimmern 300 Gäste aufnehmen kann und samt seinen luxuriösen Réunions-Sälen und blumenprangenden, springbrunnenplätschernden Gartenanlagen als «eines der prachtvollsten Hôtels der Schweiz» gilt («seul Hôtel à Interlaken avec ascenseur»), wohnt Prinz Georg von Oldenburg. Im ebenfalls renommierten (1919 abgebrochenen) «Grand Hôtel des Alpes» mit 180 Zimmern sind der russische Reichskanzler Fürst Alexander Michailowitsch Gortschakoff, sein Verwandter, der neuernannte außerordentliche Gesandte und bevollmächtigte Minister in Bern, Fürst Michail Gortschakoff, und der der österreichischen Gesandtschaft zugeteilte Graf v. Mölenen abgestiegen.

Auf dem Höheweg, dessen Zustand zwar teilweise noch sehr zu wünschen übrigläßt, eilen Hotel-Omnibusse und moderne Equipagen dahin; hier promeniert im Schatten prachtvoller alter Nußbäume die elegante Welt. In die internationalen Idiome mischt sich das ländlich-sinnige Geläut der nebenan auf der Höhematte weidenden Kühe. Neben Touristen, die sich mit einem bunten Plaid drapieren, den Nacken mit einem am Hut hängenden blauen Schleier schützen und mit der eisengespitzten Alpenstange renommieren, neben verhältnismäßig praktisch angezogenen Engländerinnen, deren zartes Fußgelenk feine Gamaschen mit Perlmutterknöpfen schützen und stützen, zeigen die mit Wagenfahrten, Mauleselritten und Picknicks sich begnügenden, millefleurs- und patschuliduftenden Damen der Aristokratie und der arrivierten kapitalistischen Gesellschaft großstädtischen Toilettenluxus — zu Hungerlöhnen geschneidert und gestichelt von den nächtelang tätigen Händen namenloser, häufig lungenkranker Modistinnen und in elenden Wohnungen hausender Heimarbeiterinnen. Die seit 1856 das Modebild beherrschende Krinoline hat ihre größten Dimensionen schon seit einigen Jahren überstanden, sie entwickelt sich zum gerafften, mit Plissés und Volants garnierten Schlepprock aus grauem oder grünem, rehbraunem oder fliederfarbenen Taffet, Batist oder Kaschmir. Seine gebauschte Hinterbahn zeigt als raffinierten Blickfang — und bei züchtiger Körperverhüllung doppelt groteske Pikanterie — eine trotz reichlicher Moralheuchelei geradezu provokatorische Überbetonung kallipygischer Reize: die schon früher gebräuchliche, aber nun zu besonderer Funktion und Wirkung gelangende berühmte Turnüre. Mit dem umständlichen Aufwand eines polsterähnlichen Gebildes aus enggefälteltem Roßhaarstoff, mit Stahlreifen und dekorativem Wust wird der seit Urzeiten geschätzte Effekt fraulich ausladender Hüften in sozusagen paläolithisch-steatopygisches Ausmaß gesteigert — als «Cul de Paris» jahrelang ein ebenso ergiebiges Objekt der Witzblätter wie heute die prallsitzende Keilhose. Dazu trägt man Kragen aus Frivolités und Häkelarbeit, Fichus aus Mull und Spitzen, Mantillen aus weißem Crêpe de Chine oder eine Mantille-Echarpe aus Mull mit Stickerei. Auf entzückenden, tief in den Nacken hängenden Frisuren aus Flechten-,

Locken- und Puffen-Chignons, zuweilen mit Schleifen und hohen Schildpatkämmen, sitzen reizende, schmalkrempige Schleier-Strohhütchen mit Rüschen, Maschen, Bandschleifen und mitunter Bindebändern aus Sammet oder Seidenreps, mit diskreten Straußfederchen oder Blütenzweigen. Und über der ganzen schnickschnackreichen duftigen Herrlichkeit schwebt als neckischer Schmetterling und gleichsam ridiküler Miniaturbaldachin ein zierliches Sonnenschirmchen aus rüschengarniertem lachsfarbenen Grosgrain oder gar aus lila Seidenreps mit Valanciennespitzen... Fast bescheiden nimmt sich dagegen der mehr korrekt als elegant gekleidete Herr aus; die unerläßlichen Soliditätsattribute sowohl des Adels wie des respektablen, d. h. bestsituierten Bürgers sind hoher Kragen und edelsteinbesetzte Krawatte, steifer Hut, Glacéhandschuhe, Spazierstock — allenfalls noch pomadisierter und vielleicht sogar durchgehend gezogener Scheitel und selbstverständlich der männlich-kräftig entwickelte kontinentale Schnurrbart oder ein ebensolcher wohlgepflegter Vollbart.

Morgens sieht man oft zwanzig und mehr Wagen hintereinander auf der Fahrt nach den Lütschinentälern. Man bewundert den Staubbach im Sonnenglanz, eine «reizende, poetische Erscheinung elegischer Natur», man ist ganz Auge für «seinen himmelhohen Fall», für «das Feuer seiner Regenbogen», ganz Ohr für «sein mit der Sanftheit des Ganzen so wundervoll harmonirendens, leises und zartes Geräuch». Anderer Meinung ist indessen ein Berliner: «Sie sollten lieber oben uf der Höhe das Wasser ansammeln und dann von Zeit zu Zeit runterpladdern lassen und davor ne Kleinigkeit von fünf bis zehn Franken nehmen, wie bei die Wasserfälle im Riesenjebirge; dann könnte es was sein, aber so ist et nischt und bei vertrockneter Witterung kaum anzusehen.» — Und dann mietet man Führer, Träger, Reitpferde oder Tragsessel zur Tour über Wengen (mit bereits zwei Pensionshäusern) nach der Wengernalp hinauf, wo man — um uns der zugleich enthusiastisch das Schönheitsideal der Zeit umschreibenden plastischen Worte eines kundigen Theologieprofessors zu bedienen — der majestätischen Gestalt der Jungfrau mit ihrem eisgepanzerten Busen, mit «ihren kolossalen und doch schönen und lieblichen Formen», von Angesicht zu Angesicht gegenübersteht und sie «in Liebe an die Brust drücken zu können» glaubt. Hier denn auch garantieren Baedeker, Berlepsch und Tschudi am hohen Mittag tosende, krachende, donnernde Lauinen. Vielleicht verbindet man diesen dramatischen Genuß mit jenem eines vis-à-vis im 1866 neu erbauten «Hôtel de la Joungfrau» servierten Gemsenbratens (aus Ziegenfleisch), um daraufhin neugestärkt die Paßhöhe der Kleinen Scheidegg zu gewinnen, mit derem einfachen «Hôtel Bellevue» man Vorlieb nimmt, wenn sich gerade die Chance bietet, das Schauspiel des Sonnenniedergangs mit allen seinen Steigerungen und anschließend feenhafter Mondbeleuchtung in ungetrübter Pracht zu erleben. Der Weg nach Grindelwald hinunter ist ebenso schlecht wie der gestern zurückgelegte — aber die bis in die Talsohle herabreichenden beiden Gletscher und ihre zauberischen Grotten muß man selbstverständlich gesehen haben, und zu einer kleinen Besteigung des «Damengletschers» oder zu allfälligen Exkursionen in höhere Regionen

stehen 25 Gletscher- und Bergführer zur Verfügung, darunter, besonders berühmt, Bohren Peterli, «der Gletscherwolf» genannt, und Christen Almer; Unterkunft bieten fünf Hotels und Pensionen.

Mit keuchenden, schweißtriefenden Pferden und ebensolchen Männern, im Sattel oder auf dem Tragsessel, wird auch die «Scheinige Platte» bewältigt, wo als Luft- und Molkenkurhaus das «Hotel Alpenrose» steht. Der Weg von hier auf das Faulhorn wird nur «recht festen Berggängern in Begleitung eines ganz kundigen Führers» empfohlen. Öfters wird der Aufstieg zu diesem berühmten Aussichtsberg, zu Pferd oder im Tragsessel, von Grindelwald aus unternommen. Für alle diese Touren tut man gut, sich auch mit Kleingeld reichlich zu versehen, denn der Alphornbläser, Kristallverkäufer, Blumenmädchen, singender oder auch nur trinkgeldheischend ein Weggatter öffnender Kinder sind Legion.

Der in bengalischer Beleuchtung als Feuer- und Farbenstrom in theatralischer Zauberpracht durchs Waldesdunkel herabstürzende Gießbach bildet ein mit Hilfe des Pyrotechnikers Hamberger in Oberried regietüchtig kommerzialisiertes Naturwunder, zu dem alljährlich Zehntausende auf nächtlich kursierenden Dampfschiffen heranbeförderte Touristen drängen. Entrée für die jeweils durch Glockengeläute, Flinten- oder Böllerschuß und Raketensignal angekündigte, etwa zwei Minuten währende Illumination der Kaskaden: Hotelgäste Fr. 1.—, Touristen Fr. 1.50. Aber auch tagsüber ist das für ca. 200 Gäste Unterkunft bietende, auch für Molkenkuren eingerichtete elegante Etablissement mit seinen kunstvollen parkähnlichen Anlagen (und mit Gasbeleuchtung, eine Neuerung eben dieses Jahres 1872) eine «in ihrer Art einzige Schaustätte», wo man, nach des Theologen Gelpke glaubwürdiger Erfahrung, in großartiger Umgebung «unter fortrollendem Donner ein Frühstück, Mittag- oder Abendbrod, vorzüglich ein gutes, die innere Erhebung noch hebendes Glas Wein zu sich nehmen» kann. Auch die gegen diverse Schaugelder aus nächster Nähe zu besichtigenden Reichenbachfälle sind «der Verklärung durch bengalische Feuerflammen für würdig erachtet» worden; am obersten Fall steht eine Schutzhütte mit Camera obscura.

Aber man strapaziert sich beileibe nicht jeden Tag; man hat ja Wochen oder gar Monate zur Verfügung, man schätzt Behaglichkeit, wie man sie z. B. auch auf Kutschenfahrten durchs liebliche Bödeli, auf Dampferfahrten über Thuner- und Brienzersee genießt, man liebt im allgemeinen noch ein gutes Stück Beschaulichkeit mit einer Dosis mäßig temperierter Sentimentalität und mit viel Conversation, der die Table d'hôtes und die wöchentlich dreimal erscheinende Fremdenliste Vorschub leisten. Zahllose Kaufläden und Schaubuden mit den Produkten einer üppig prosperierenden Andenkenindustrie wollen besehen sein; man läßt sich voluminöse Sendungen holzgeschnitzter Souvenirs zusammenstellen: Adler und Berghasen, Füchse und Gnome, Gemsen und Kühe, beutebeladene Gebirgsjäger am gähnenden Abgrund oder mit einer jungen Maid schäkernd, die dem glückhaften Schützen ein Alpenröschen an den Hut steckt, Barometer mit einem ein brütendes

Vogelpärchen aufschreckenden Eichhörnchen, stolze Gockel und geschäftige Hennen mit der Schar der pickenden Hühnchen, aber auch eingelegte Stühle und Tische, Gestelle und Portraitsrahmen mit Epheu- und Traubengerank, Veilchen und Vergißmeinnicht, Beeren und Tannzapfen; Spieldosen, Kuckucksuhren und Schweizerhäuschen — und unzählige Bären von Nipp- bis Naturgröße, mit lakiertem Pelz, blutroter Zunge und treuherzigen Glasaugen, schreitend, hockend oder stehend, mit einer Visitenkartenschale in den Pranken, als biedere Hüter eines Garderobenständers oder sogar mit dem Zifferblatt einer eingebauten Uhr auf der Zottelbrust. Es sind namentlich reiche Amerikaner, die ganze Kisten voll geschnitzter Gegenstände in die Heimat führen, um damit das traute Heim auszustatten.

Im herrlichen Rugen gibt es gepflegte Waldwege, wo man auf ärztlich anbefohlenen «specifischen Gesundheitsgängen» den Weymouthkiefern, Lärchen, Dählen, Tannen, Fichten und Arven entströmenden wohltätigen Harzgeruch genießt; Ruhe- und Aussichtsbänke und ein Pavillon laden zur Schau und Lektüre ein. (Des Potsdamer Vielschreibers Philipp Galen in der Gegend von Interlaken spielende mehrbändige Romane erfreuen sich großer Beliebtheit.) Man erfrischt sich in der Trinkhalle, und weiter führt der gemächliche Spaziergang zur Ruine Unspunnen — «zaubervolles malerisches Vordergrundbild zu dem wunderbaren Hintergrund der Jungfrau.» Oder man genehmigt den Nachmittagskaffee auf der Heimwehfluh [36a], ein Aussichtspunkt, der dem deutschen Reiseschriftsteller Emil Zittel «an poetisch romantischem Reiz der berühmten Aussicht des Heidelberger Schlosses» ebenbürtig scheint, und den der erfinderische Interlakner Nationalrat Seiler schon 1868 mit einer hydropneumatischen Eisenbahn beglücken wollte. Man hatte aber dagegen in Interlaken selbst energisch und erfolgreich protestiert, so daß Gelpke in seinem 1870 erschienenen Büchlein über Interlaken die (dann erst 1906 überflüssigerweise doch durch eine Drahtseilbahn «zugänglich gemachte») Heimwehfluh noch überschwänglich preisen konnte als «der heiligste Wallfahrtsort der Kurgäste, der Sammelpunkt aller empfindsamen, schwärmerischen Seelen, aller Gemüther voll von Liebe und Sehnsucht, Seufzern und Thränen!» Man hat auf der Nordseite des offenen Rundtempels sogar verschieden gefärbte Gläser angebracht, durch die sich der Wiesengrund des Bödelis mit dem idyllisch-geruhsam gewundenen Lauf der noch nicht kanalisierten Aare und die silberglänzende weite Fläche des Thunersees in mannigfachen Nuancen und Stimmungen betrachten lassen.

Und nach den gewissenhaft eingehaltenen ärztlichen Vorschriften der täglich zu absolvierenden heilsamen Molken-, Trauben- oder Erdbeerkuren lockt abends der «im Oberländer-Style» errichtete, im Schmuck blühender Topfpflanzen prangende Kursaal mit seinem Riesenspringbrunnen inmitten frischen Rasengrüns, duftender Blumenbeete, dunkelragender Baumgruppen und lauschig bebuschter Schlangenwege. Die berühmte Darmstädter Kapelle hat ihr «harmonisches Tagewerk» schon am frühen Morgen, 7—8 Uhr, «mit einem erhebenden Choral» begonnen, dessen Klänge unentwegte Molken- und Trau-

benkuranten ermuntern; sie hat es mit einem Nachmittagskonzert forgesetzt, und jetzt läßt sie in der lauen Sommernacht ihre Glanznummern ertönen: Beethoven, Mozart, Weber, Schubert, Chopin, Mendelssohn, Wagner, Rossini, Verdi, Bizet, Meyerbeer, Halévy, Suppé, aber auch leichte Potpourris und Johann Strauß' verführerische Walzerrhythmen. Dazwischen treten etwa bayrische oder tirolische Sänger in Volkstracht auf, die ihre mitunter kräftigen und derben Produktionen zum allgemeinen Ergötzen ab und zu handgreiflich illustrieren. Das 1859 gegründete Kurhaus ist bereits 1868 bedeutend erweitert worden, aber sein großer Saal ist so überfüllt mit dem bunten Kranz aus den verschiedensten Nationen — auch die musikliebende einheimische Bevölkerung gehört dazu — daß Stühle aus den benachbarten Hotels herbeigetragen werden müssen. Der «bestens bekannte» Pyrotechniker Edel aus Leipzig erstaunt das entzückte Publikum mit musikalisch umrahmten kunstvollen Riesenfeuerwerken. Und als neue Attraktion des seit sechs Jahren gasbeleuchteten Interlakens ist ein gewaltiger Springbrunnen in der Mitte der Höhenmatte geplant; sein über 200 Fuß hoher Wasserstrahl wird in bengalischen Flammen zur auf- und niedersteigenden Feuersäule werden...

*

Mit etwelcher Berechtigung also, wenn auch im fortschrittsselig-schwülstigen Stil der Zeit, läßt der in Biel erscheinende, der Bödelibahn besonders wohlgesinnte «Schweizer Handels-Courier» (1872, Nr. 233) sich vernehmen:

«Wie konnte der nimmer ruhende Geist, der den Erdkreis mit Eisendraht umzieht und den Gedanken mit Blitzesschnelle verbreitet in alle Welt, der die Menschen und Völker auf Schienenwegen zu einander führt, die Meere, Seen und Flüsse überfliegt, der die Berge selbst mit der Kraft des Genie's und des Dampfes ersteigt, — wie konnte er einem Gebiete ferne bleiben, das — wie das Berner Oberland und insbesondere Interlaken — schon längst sich in Unternehmungsgeist und Schöpfungskraft überbietet, um mitten in den unzerstörbaren Wundern der Alpennatur und dem belebenden Hauche seiner reinen Berglüfte die Pilger anzuziehen und Erholungsstätten für Gäste diesseits und jenseits der Meere in einer Weise herzustellen, daß sie mit allen Gründungen ähnlicher Art in den Hauptstätten der Civilisation den Vergleich auszuhalten im Stande sind, ja im Hinblick auf die kurze Jahreszeit ihn noch überbieten.»

So sei denn der «mit seltener Raschheit in etwa 6 Monaten» gebauten Linie Därligen-Interlaken «eine höhere Bedeutung» zuzusprechen, sie sei als der erste Stein eines größeren Baues anzusehen, der sich ebenbürtig dem Weltverkehr ausschließen werde[37].

*

Nach heftigen Auseinandersetzungen mit der Dampfschiffgesellschaft war es denn also endlich so weit. Noch im April 1872 hatten einige Interlakner Gasthofbesitzer und Handelsleute neuerdings den Standort des zu errichtenden Bahnhofes bemängelt: «Auf jeden Fall ist Interlaken nicht auf dem Siechenmoos oder den Hagmatten, wo der sogenannte Bahnhof Interlaken projektirt ist, sondern auf der ganz entgegengesetzten Seite um das Schloß Interlaken herum und dem Höheweg entlang.»

Der Verwaltungsrat der Bödelibahn-Gesellschaft legte indessen auch diese

«Opposition» ad acta — zumal man sich jetzt noch mit dringenden betriebstechnischen Problemen zu befassen hatte. So geht ca. drei Wochen vor Betriebseröffnung ein von Nationalrat *Friedrich Seiler* als Verwaltungsratspräsident der Bödelibahn gezeichneter Brief an das «Tit. Eidg. Departement des Post- & Telegraphenwesens in Bern» ab, mit dem Gesuch, es möge neben der bereits bewilligten eidg. Telegraphenleitung längs der Bahn eine zweite Leitung für den Signaldienst bewilligt werden: «Da die Bödelibahn [vorläufig 4,3 km] ungewöhnlich viele Wegübergänge und Fußsteige hat, welche bei dem vielfach vom Wasser durchschnittenen Terrain schwer zu vermeiden waren, so sind wir auf den Gedanken gekommen, die Fußgänger und Reisenden durch Glocken, welche mittelst einer elektrischen Leitung in Bewegung gesetzt werden, in Kenntnis zu setzen, daß der Zug abgehe und somit die Bahn nicht betreten werden dürfe, eine Einrichtung, wie man sie in den größeren Hôtels trifft.»

Da dieses System sich dann nicht bewährt haben dürfte, scheint es später durch Hornsignale ersetzt worden zu sein.

Am 31. Juli 1872 konnte die erste *Probefahrt* auf der vorläufig bis Interlaken (Aarmühle) führenden normalspurigen Bödelibahn unternommen werden. Sie brachte «den Verwaltungsrath und einige Eingeladene in 8 Minuten nach Därligen, wo bei Wirth Schärz ein kleines improvisiertes Bankett gehalten wurde, nach welchem die Rückfahrt ebenso glücklich und rasch erfolgte», meldet der «Anzeiger von Interlaken». Mit sichtlicher Genugtuung schreibt Verwaltungsratspräsident Seiler am 2. August 1872 dem Eidg. Postdepartement als der vor Schaffung des technischen und administrativen Eisenbahn-Inspektorates (1873) zuständigen Instanz:

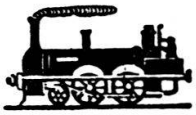
«Wir sind in der erfreulichen Lage, Ihnen hiemit die offizielle Mittheilung machen zu können, daß wir nach verschiedenen mit dem besten Erfolg gekrönten Probefahrten die Eröffnung des regelmäßigen Verkehres auf unserer Bahn auf 12. dieses Monats positif festgesetzt und alle Vorkehrungen getroffen haben, um auf diesen Tag die verehrl. Reisenden und deren Gepäck in Empfang zu nehmen und bequem in 10 Minuten von Därligen nach Interlaken zu befördern.»

Der 5. August brachte die Kollaudation durch die Experten der bernischen Regierung, Oberingenieur Ganguillet und Staatsbahningenieur A. Bodenheimer, und am 8. August wurde eine «*Lustfahrt für Kinder*» veranstaltet, zu der sämtliche Schulen von Unterseen, Aarmühle (Interlaken), Matten, Wilderswil, Bönigen, Ringgenberg, Därligen und Leißigen eingeladen worden waren. «Jede Stunde zog eine fröhliche, festlich geschmückte Kinderschaar, Lehrer oder Pfarrer an der Spitze, in Interlaken ein, um jubelnd sich auf den Bahnhof zu begeben, von wo unaufhörlich Zug um Zug wegdampfte, um nach einer halben Stunde wieder anzulangen, um neue Ladung zu erhalten. Alles ging ohne den geringsten Unfall von Statten...»

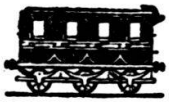
Seltsam mutet es an, wenn man die Entdeckung macht, daß noch wenige hochbetagte Zeugen dieses Ereignisses unter uns weilen. So der 1857 geborene

Fritz Widmer[38], der damals auch mitfahren durfte und sich noch gut der freudig erregten Kinderschar erinnert. «Jitz chunnt ds Gurnäll!» riefen Buben und Mädchen, als es vor Därligen gegen einen 11 m langen (später beseitigten) Tunnel zu ging. Am 9. und 10. August durften auch die Erwachsenen Gratisfahrten machen.

Die *Betriebsaufnahme* «mit täglichen Fahrten im Anschluß an die Dampfboote von und nach Thun in Därligen, sowie in Verbindung mit den Posten in Interlaken» erfolgte wie vorgesehen am 12. August 1872. Es fuhren in der Sommersaison täglich in jeder Richtung vier Züge, Sonntags fünf. Die Taxen einfacher Fahrt waren für die beiden Wagenklassen — die dritte wurde erst nach Eröffnung der Thunerseebahn (1893) eingeführt — auf 80 Rp. I. Kl. und 40 Rp. II. Kl. angesetzt. Pferde, Esel, Maultiere per Stück 90 Rp., Großvieh aller Art, ausgenommen Kälber, 50 Rp. Ab Januar 1873 wurden Abonnementskarten für mindestens 24 Fahrten ausgegeben.



Brünigbahn.



1. Sektion (Bödelibahn).

Einladung an die Aktionäre.

Samstags den 17. August nächsthin findet die Eröffnungsfeier der Bödelibahn in folgender Weise statt:

1) Offizielle Fahrt um 6 Uhr von Interlaken nach Därligen und zurück.
2) Nachtessen im Hotel Viktoria um 7 Uhr.
3) **Bengalische Beleuchtung** von Interlaken nach dem Nachtessen.

Es werden hiemit die Aktionäre der Bödelibahn zu dieser Festlichkeit eingeladen. Diejenigen, welche keine Einladungskarten erhalten, sei es aus Versehen, sei es deßwegen, weil man ihre Namen nicht kennt, sind ersucht, dieselben im Eisenbahnbüreau an der Postgasse dahier zu erheben.

Interlaken, den 13. August 1872.

7. **Die Verwaltung der Bödelibahn.**

Eröffnungsfeier der Bödelibahn am 17. August 1872

Annonce aus dem «Intelligenzblatt für die Stadt Bern» vom 16. Aug. 1872

An der *offiziellen Eröffnungsfeier* am 17. August des Jahres 1872 führt der aushilfsweise durch einige Wagen der Bernischen Staatsbahn ergänzte Zug die Gäste «nach melodischem Pfiff» von Därligen in Windeseile «mit verhängten Zügeln binnen zwölf Minuten» (heute 5—6 Min.) nach dem von Fremden überfüllten Interlaken, «wo man viele Reisende allabendlich umherfahren und eine Stätte suchen sieht, wo sie das müde Haupt niederlegen können — glücklich wenn sie aus der Noth nur noch durch ein Dachzimmer oder

das Asyl eines Kellners erlöst werden, der sich großmüthig aufs Heu oder in eine Hängematte legt».

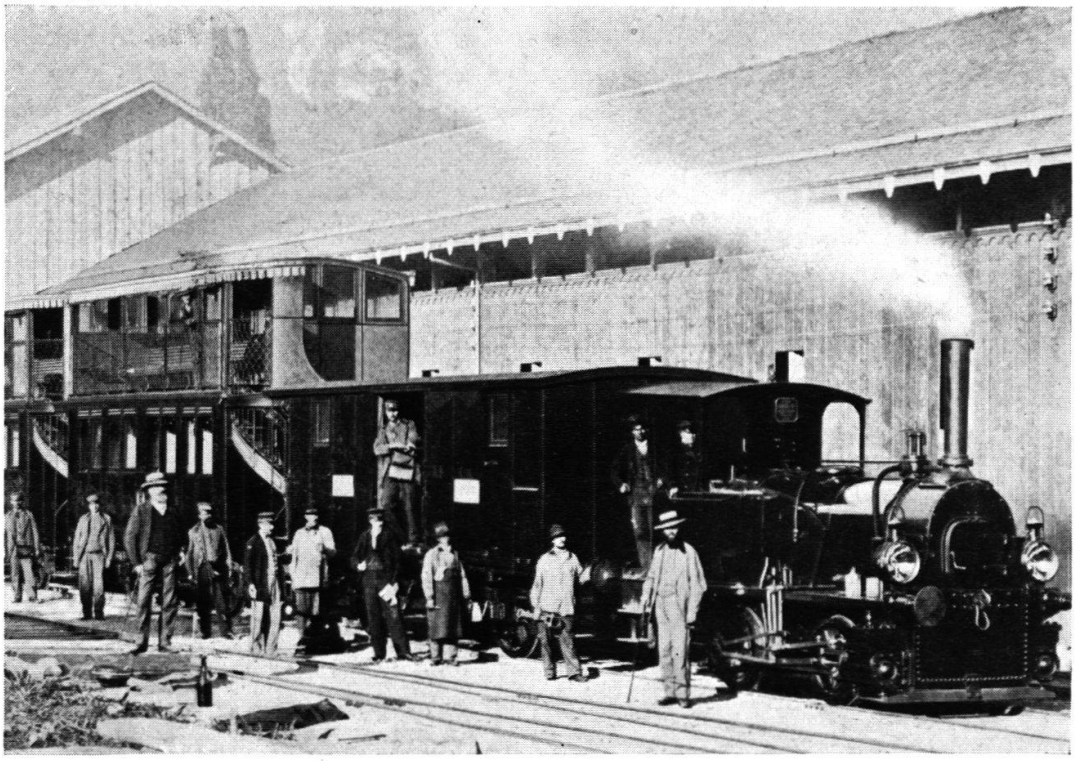
Die Festtafel im «Grand-Hôtel Victoria» vereint eine illustre Gesellschaft: Zwei Bundesräte (Challet-Venel u. Cérésole), drei Regierungsräte (Jolissaint, Hartmann u. Kilian), drei Oberrichter, die Eidg. Bank mit Verwaltungsratspräsident Jakob Stämpfli und drei andern Herren, Vertreter der Kantone Ob- und Nidwalden, Luzern und Solothurn, der Stadt Biel, der Gemeinde St. Imier und zahlreicher Transportanstalten, darunter auch die Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit deren Präsidenten Ed. v. Sinner. Etwas viel Aufwand für eine Lokalbahnweihe? Aber der hohe Besuch hat eine höhere und sogar dreifache Bedeutung: er gilt der ersten Eisenbahn des Berner Oberlandes, er gilt der ersten Sektion der vielbesprochenen Brünigbahn und dann natürlich auch dem schon seit Jahrzehnten sogar unter Fürstlichkeiten eines internationalen Rufes sich erfreuenden und heute, nach dem deutsch-französischen Krieg, wieder besonders florierenden Kurort Interlaken, der gerade auf diesen Zeitpunkt hin eine Gewerbe- und Industrieausstellung veranstaltet hat. Zukunftsgläubig wird an diesem denkwürdigen Tage des Bödelibahn-Wiegenfestes — zu dessen Beschluß um die zehnte Stunde ganz Interlaken in bengalischem Feuer erstrahlt — mit nimmermüder Begeisterung auf weitere Eisenbahnprojekte toastiert: Brünigbahn, Grimselbahn, Thunerseebahn, Simmentalbahn. «Werden nicht gerade in diesem Momente von Ingenieur Kutter die Schluchten technisch gemessen, durch welche sich eine zweite Rigibahn, — die Bergbahn zur Schynigen Platte, winden soll?! Was in diesen Dingen ist noch unmöglich?», triumphierte der Bankett-Berichterstatter des «Schweizer Handels-Courier» — der seinen optimistischen Rundblick mit dem Hinweis auf die eben aufgenommenen Vorarbeiten zum Bau des Gotthardtunnels hätte ergänzen können.

Und in der Tat: Im Zeitraum von rund vierzig Jahren, 1872—1913, wurden im Berner Oberland nicht weniger als fünfundzwanzig Eisenbahnen in Betrieb gesetzt.[39]

*

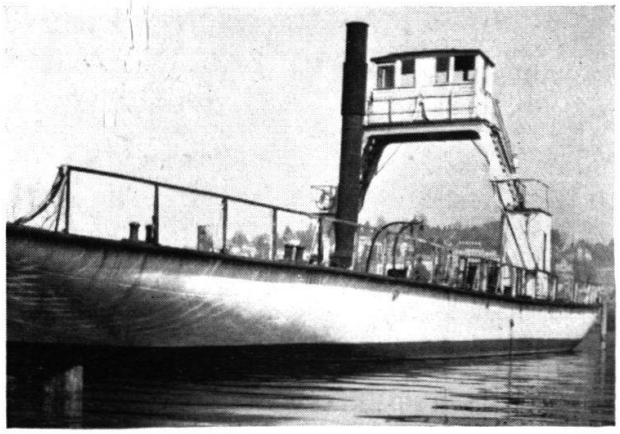
Ein vielfach mißtrauisch betrachtetes oder gar erbittert abgelehntes neuzeitliches Verkehrsmittel hatte damit im engeren Berner Oberland Einzug gehalten. Man hegte ja gerade hier noch teilweise die üblichen Vorurteile: Schädigung des Kutscher-, Träger- und Führergewerbes, rasches Durchreisen zum Nachteil der Gasthöfe. Von den bereits damals diskutierten Talbahnen nach Lauterbrunnen und Grindelwald wollte man noch nichts wissen. Der junge Anwalt und Großrat *Johannes Ritschard*, Verwaltungsratsmitglied der Bödelibahn, der sich schon zu jener Zeit für diese Talbahnen einsetzte — im Mai 1873 mit 28 Jahren dann Mitglied der bernischen Regierung — wurde einmal auf dem Höheweg in Interlaken von einem entrüsteten Kutscher unsanft angefahren: «Wißt Ihr was — Ihr selltid tod syn!» [40]

Aber bereits am 17. August 1872 konnte «Der Bund» aus Interlaken be-



Die erste Eisenbahn des Berner Oberlandes, die normalspurige Bödelibahn Därligen-Interlaken-Bönigen, 1872—1899. Sie ging in der 1893 eröffneten Thunerseebahn auf, deren Rechtsnachfolgerin die 1913 eröffnete Lötschbergbahn wurde. Die vermutlich aus der ersten Hälfte der siebziger Jahre stammende Aufnahme des seit 1865 in Interlaken ansäßig gewesenen Photographen C. Gölz zeigt die 90 PS-Lokomotive Nr. 1, „Bise", mit Lokomotivführer F. Beckmann und Heizer Innerbichler im Führerstand. (Davor wahrscheinlich Oberingenieur Blotnitzki.) Hinter dem Gepäckwagen zwei der in der Sommersaison verkehrenden Personenwagen mit offenem Oberstock. (Bildarchiv BLS., Bern.)

Die „schwimmende Eisenbahn" auf dem Thunersee 1873 — 1893



Das ehemalige Thunersee-Trajektschiff (Eisenbahnfähre) Nr. 2, 1886 – 1893, der Bödelibahn. Gebaut von Escher Wyß & Cie., Zürich. Ca. 43 m lang, kann es 5 — 6 beladene Eisenbahn-Güterwagen aufnehmen. Seit 1896 auf dem Vierwaldstättersee, bis 1931 im Besitz der dortigen Dampfschiffgesellschaft, dann der Seeverlad- und Kieshandels A. G. Luzern. Die Steuerbrücke war ursprünglich offen, sie ist erst nach 1920 gedeckt worden. — Aufnahmen Volmar im Hafen von Luzern, März 1946.

richten, daß die wenigen Tage seit der Eröffnung der Bödelibahn «schon manches Vorurtheil hinweggeräumt und mancherlei Versöhnung angebahnt.» Die Bödelibahn erfüllte sowohl eine volkswirtschaftliche wie eine *eisenbahnpädagogische Mission.* Der Anschauungsunterricht sei beim Volke das Wirksamste, und es sei nicht zuviel gesagt, «daß diese wenigen Tage die Erstellung der Thunerlinie um Jahre näher gerückt haben».

Ein schöner Wunsch — denn die Eröffnung der linksufrigen Thunerseebahn Scherzligen-Spiez-Därligen sollte dann immerhin noch gut zwanzig Jahre auf sich warten lassen!

Wenige Tage nach der offiziellen Eröffnungsfeier der Bödelibahn unternehmen etwa 300 Teilnehmer eines kantonalen Militär- und Volksmusikfestes in Steffisburg eine Fahrt über den Thunersee nach Därligen und von hier mit der als Novum gebührend gewürdigten B. B. nach Interlaken, wo die 19 Musikgesellschaften, darunter die «Schnurranten-Kapelle» von Bern, am Eingang des Kursaalgartens zwischen zwei kunstvoll gemalten trompetenblasenden Bären die sinnige Inschrift empfängt:

«Blechmusiker! Schnurranten!
Spielt ja hier nicht zu leise!
Nehmt eure lautste Weise!
Denn vor euch stehn Giganten,
Lawinen-Musikanten.
Wenn Eiger, Mönch und Jungfrau vor uns stehen,
Da muß der Freiheit Donner-Stimme uns durchwehen!»

Und noch im September dieses für die oberländische Eisenbahngeschichte denkwürdigen Jahres 1872 langt mit der Bödelibahn sogar eine von Bundespräsident Welti und den Bundesräten Challet-Venel und Näf begleitete internationale Kommission in Interlaken an: das Schiedsgericht im eben erledigten Alabama-Handel (Streitfall zwischen Nordamerika und England), dem je ein Nordamerikaner, Engländer, Brasilianer, Italiener und Schweizer angehören. Letzterer ist der sein ehrenvolles Amt besonders ernst nehmende alt Bundesrat Dr. h. c. *Jakob Stämpfli*; zwecks Erlernung des Englischen und gründlichen Studiums des in dieser Sprache abgefaßten Aktenmaterials hat er sich schon Anfangs Mai auf den Beatenberg verzogen. Im «Grand-Hôtel Victoria» wird den bundesrätlichen Gästen ein Frühstück offeriert, worauf sie zu abendlichem Diplomatenbankett nach Bern zurückkehren.

*

Inzwischen hat die Bödelibahngesellschaft auch die Vorbereitungen für den Trajektschiffverkehr Scherzligen b. Thun-Därligen getroffen, der es ihr ermöglichen wird, beladene Eisenbahn-Güterwagen ohne Umlad in Scherzligen und Därligen nach Interlaken zu befördern. Das soll indessen die Ausführung der neuerdings als «Lebensfrage für das ganze Berner Oberland» bezeichneten einheitlichen Brünigbahnlinie (Thun-Därligen und Interlaken-Brünig-Vierwaldstättersee) keineswegs hindern. Die Studien für den Bau der Strecke Scherz-

ligen-Därligen sind bereits am 1. Mai 1872 aufgenommen worden, und eine am 1. Dezember 1872 in Wimmis stattfindende Volksversammlung bestellt einen Aktionsausschuß, dem 21 Mitglieder als Vertreter von Thun (Fürsprecher Engemann, Nationalrat Zyro, Bezirksingenieur Zürcher), Interlaken (Fürsprecher J. Ritschard, Strübin, Dennler) sowie von Oberhasli, Saanen, Ober- und Niedersimmental und Frutigen angehören.

Schon hat den noch ihrer fetten Dividenden sich erfreuenden «Dampfschiffherren» gegenüber ein Einsender im «Thuner-Blatt» reichlich voreilig gewitzelt: «Wer weiß, wie bald die Glocke auf den Stationen Thun-Därligen kräftiger schallt als an den Landungsplätzen der Dampfschiffe.»

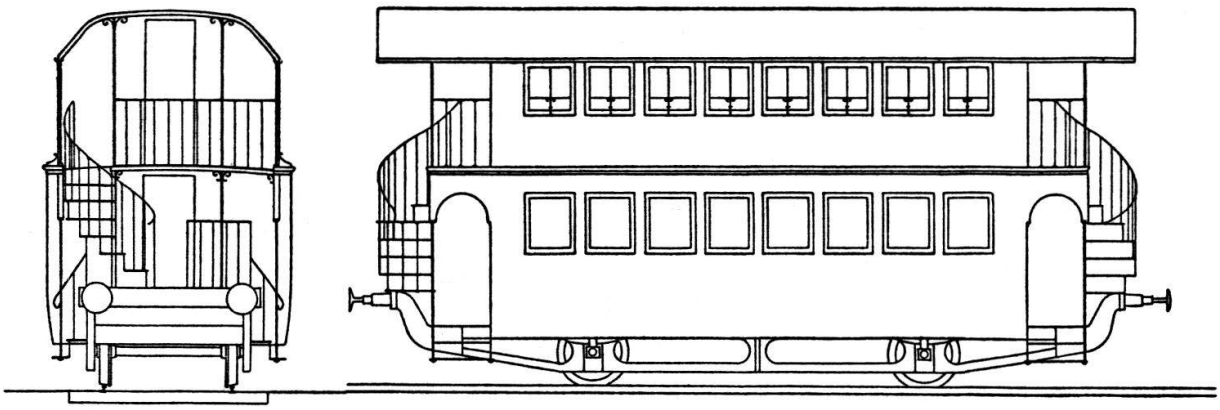
Liliputlokomotiven und zweistöckige Wagen

Originell waren sowohl die Dampflokomotiven wie die Personenwagen der Bödelibahn.

«Das ist kein feuerspeiendes Ungethüm mit gewaltig, kraterartig drohendem, grausigem Rachen; alle Glieder des Dampfpferdes sind schlank und flößen nichts weniger als Furcht ein. Unsre Lokomotive ist unter ihrem Geschlechte was das niedliche Pony unter den hochbeinigen Rossen», hatte der «Anzeiger von Interlaken» auf die Betriebsaufnahme hin geschrieben. Und wirklich, gegenüber den «Dampfelephanten der großen Welt» nahmen sich die bescheidenen Maschinchen der B. B. als zierliche Liliputlokomotivchen aus.

Sie stammten aus der Münchener Lokomotivfabrik Krauß & Cie. Zweiachsig, hatten sie bei einer Länge (samt Puffern) von 5,85 m und einer Höhe (samt dem über 1 m langen Kamin) von 3,30 m ein Dienstgewicht von 14 Tonnen, eine Leistungsfähigkeit von 90 PS (12 Atm.) und eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 25 km. Ihre effektive Zugkraft betrug (ohne Widerstand der Lokomotive) 1230 kg. Sie kosteten 24,000 Fr. und waren auf die amüsanten Namen «*Bise*» und «*Föhn*» getauft, zu welchen im Mai 1874 noch der gleichartige, mit 30,000 Fr. bezahlte «*Zephir*» kam. Weil also sehr klein und niedrig, mußten sie nach A. Moser «mit besonders langem Kamin versehen werden, damit die Passagiere weniger vom Rauch belästigt wurden.» [41]

Über die von der Schweizerischen Waggonfabrik Neuhausen b. Sch. gelieferten, vermutlich nach den Plänen des Bödelibahn-Oberingenieurs Blotnitzki gebauten *Personenwagen* läßt sich der Interlakner Redaktor voller Genugtuung und Zuversicht vernehmen: «Nichts Eleganteres als diese hübschen Wagen! Wie wir im Schiffbetrieb durch unsern «Oberland» (1870) das neue System der amerikanischen Salonschiffe in der Schweiz eingeführt haben, das nun überall auf unsern Seen nachgeahmt wird, so bringen wir auch auf die Schienen des Dampfes neue Wagen, die sicher überall gefallen werden. Das System ist bei Pferdeeisenbahnen, wie zwischen Carouge und Genf, schon durchgeführt, aber nicht in der hübschen und bequemen Ausführung. Die Wagen sind *zweistöckig;* von den untern ziemlich geschlossenen



Ein zweistöckiger Bödelibahn-Personenwagen

der zweiten Serie von 1876, mit geschlossenem Oberstock für den Winterbetrieb, entworfen von Oberingenieur L. Blotnitzki. (Vereinfachte Umzeichnung nach den Plänen in der Zeitschrift «Die Eisenbahn», Zürich 1875, Nr. 1.)

Plätzen führen zierliche Treppen zu einem Verdeck hinauf, das, daneben ganz frei, gegen den Regen durch ein mit Säulen gestütztes Blechdach geschützt ist. Der Wagen scheint dadurch zu seinen sonstigen Größe-Verhältnissen etwas hoch geladen; aber man versichert, daß auch nicht eine Spur von Gefahr des Umwerfens da sei, und das Sitzen da oben muß köstlich sein bei schönem Wetter...»

Und auch der «Schweizer Handels-Courier» äußert sich in seinem Eröffnungsbericht 1872 anerkennend über diese neuartigen Waggons: «Mehrere Wagen amerikanischen Systems, mit schön ausgestattetem erstem Stockwerk, laden die Passagiere ein, während obenauf ein *Bel-Etage*, ein zweites Stockwerk, bedeckt und mit Querbänken der Länge nach und starkem Gittergeländer frischere Luft und Aussicht gewährt.» Es waren 1873 acht zweistöckige Wagen I. Klasse und zwei zweistöckige Wagen II. Klasse, alle zu 64 Sitzplätzen (unten und oben je 32), ferner 3 Gepäckwagen, 4 offene Güterwagen und 2 gedeckte Güter- und Viehwagen vorhanden. Da dies nicht ausreichte, wurden 1874 bei der 1872 in Bern gegründeten «Fabrik für Eisenbahnmaterial» sechs weitere, von Oberingenieur Blotnitzki neu entworfene zweistöckige Personenwagen (4 II. Kl., 2 I. Kl.) bestellt, die 1876 zur Ablieferung gelangten. Von diesen waren zwei auch oben geschlossen. Die Personenwagen beider Serien kamen auf je Fr. 11 250—14 000 zu stehen.

Berlepsch bezeichnet in seinem Reiseführer von 1873 die Waggons als «äußerst elegant, mit Treppen zum Besteigen der Verdecke versehen», wo das Sitzen vorzuziehen sei. Weniger elegant präsentierte sich freilich die ganze Zugskomposition, überragten doch die nahezu 5 m hohen zweistöckigen Wagen das lange Kamin der kleinen Lokomotive um ein Beträchtliches.

Zweistöckige Eisenbahn-Personenwagen mit offenen Sitzplätzen auf dem Dache erscheinen nach 1830 in Amerika und um 1840 auf der Paris-Versailles-

Bahn. Um 1865 führt der englische Oberst Kenedy Doppeletagenwagen mit ausgebautem Oberstock auf den Ostindischen Bahnen ein, ab 1866 erscheinen geschlossene zweistöckige Personenwagen auf verschiedenen französischen Zweigbahnen und namentlich auf den Pariser Vorortslinien, dann auch in Luxemburg, Deutschland (z. B. Altona-Kiel-Bahn 1868), Dänemark, um 1875 auf der Österreichischen Staatsbahn. In den 70er und 80er Jahren des letzten Jahrhunderts sind sie auf Dampfomnibus- und Pferdestraßenbahn-Linien gebräuchlich. In der Schweiz wurden sie aus betriebsrationellen Gründen erstmals also 1872 auf der Bödelibahn eingeführt und zwar durch Oberingenieur *Leopold Blotnitzki*, der sich dann seit 1873 als technischer Inspektor des Eidg. Eisenbahndepartementes durch Ausarbeitung eines eigenen Entwurfes um die allgemeine Einführung dieser beim Reisepublikum der Bödelibahn bereits «äußerst beliebten» Gattung Wagen auf den schweizerischen Eisenbahnen bemühte. Sie wurden von ihm «auf das Wärmste empfohlen», und er sah sie 1873 auch für die II. Sektion (Brienz-Vierwaldstättersee) und für die III. und IV. Sektion (Därligen-Thun-Gürbetal-Bern) der projektierten normalspurigen Brünigbahn vor. Gleicher Meinung waren die Ingenieure *Ganguillet* und *Dapples* in ihrem 1874 abgelegten Gutachten über das Brünigbahn-Projekt: «Die Reduktion des todten Wagengewichtes im Verhältniss zur Nutzlast und die Verkürzung der Zugslänge sind Kardinalpunkte für jeden wohlfeilen Eisenbahnbetrieb, namentlich im Gebirge. Die zweistöckigen Wagen der Brünigbahn sind eine elegante und im Publikum sehr beliebte Lösung dieser Frage, und wir hegen den Wunsch, diese Wagen mögen weitere Verwendung finden und sich auch unter andern Verhältnissen bewähren.»

Aber abgesehen von einem 1875 gebauten Versuchswagen der Nordostbahn, war es nur die 1875 eröffnete *Tößtalbahn*, die diesem Vorschlag durch Bau von sechs solchen Wagen eigener, abgeänderter Konstruktion (Oberingenieur Laubi) entsprach [42]. Auch hier erregten die zweistöckigen Personenwagen «allgemeine Bewunderung». Sie wurden indessen bereits um 1880 außer Betrieb gesetzt oder durch Entfernung der Oberstöcke zu gewöhnlichen Wagen degradiert, während jene der Bödelibahn noch in den neunziger Jahren verkehrten.

So komisch uns diese aus Gründen der Betriebssicherheit und des Lichtraumprofils bei Brücken und Tunnels wegen bald wieder verschwindenden, weil für den durchgehenden Verkehr doch nicht zulässigen zweistöckigen Personenwagen heute auch erscheinen mögen, so stellen sie eben doch einen *ersten Versuch* dar, dem schon damals seit langem beklagten «Mißverhältniss der von den Eisenbahnen zu schleppenden Totallast zur bezahlenden Last» abzuhelfen — ein Problem, das erst durch die modernen Leichtmotorwagen und Leichtzüge in jeder Hinsicht befriedigend gelöst werden konnte. Was Blotnitzki einst erstmals auf der Bödelibahn bezweckte — *Herabsetzung «toten Gewichts»* — hat die B. L. S., deren ältestes Teilstück die ehemalige B. B. ja ist, nach 63 Jahren auf dem Gebiete der sogenannten Leichttrieb-

fahrzeuge seit 1935 durch wegweisende Neukonstruktionen mit gutem Erfolg neuerdings zu verwirklichen begonnen.

*

Der auch als Alpinist bekannte *Abraham Roth* (1823—1880) bedauert zwar in seinem 1873 erschienenen hübschen Führer «Thun und seine Umgebungen», daß nun «von Därligen der Zauber der idyllischen Einsamkeit geflohen, der seit einigen Jahren Besucher in die dort errichtete Pension gezogen hat», ist jedoch der eine internationale Route ankündigenden originellen Bödelibahn freundlich gesinnt: «Wer früher von Neuhaus nach Interlaken kutschierte oder zu Fuß wandelte, wird es nicht zürnen, wenn er nun nicht mehr mit dem Staub und dem Koth der Straße und mit der Zudringlichkeit der Kutscher zu kämpfen hat.»

Und während Neuhaus vereinsamt, sucht das an seiner Stelle zum wichtigen Umschlagsplatz gewordene Fischer-, Schiffer- und Bootbauer-Dorf *Därligen* — Jahn («Chronik») erwähnt 1857 eine auch Bieler-, Neuenburger- und Murtensee beliefernde Schiffswerft — in seiner grünen Bucht aus dem Fremdenverkehr Nutzen zu ziehen: zu der bescheidenen, mit Vorliebe von Basler Familien frequentierten Gasthaus-Pension zum Hirschen (Schärz, 1869) und zur Pension Stähly (1870) kommt nahe der Ländte ein Hotel-Restaurant zum Rößli, und die unmittelbar am See gelegene Bödelibahn-Station erhält ein Buffet. Ein- und Zweispänner holen besonders vornehme Reisende zur direkten Fahrt in die Interlakner Hotels ab, bestellte Zwei-, Vier- und Sechsspänner bringen sie samt ihren oft riesigen Koffern gleich ab Därligen nach Lauterbrunnen und Grindelwald. «Um Gotteswillen, wann fahren wir denn endlich ab?!» rufen ungeduldige Bahnpassagiere. Denn Matrosen, Konduktöre und selbst Weichenwärter der Bödelibahn haben in der Hochsaison Berge von Koffern umzuladen — und freuen sich der reichen Trinkgelder. Inzwischen verkauft ein gutes Dutzend Kinder internationalen Gästen — unter denen auch Russen und Amerikaner vertreten sind — Alpenblumen und Beeren. Sommers schon vor Schulbeginn muß die knapp gehaltene Jugend in aller Frühe eine Stunde weit höhenwärts steigen, um korbweise Alpenrosen zu pflücken. Als Ende der siebziger Jahre im benachbarten Leissigen für ein neues Kirchengeläute geworben wird, macht das kirchgenössige Därligen nicht mit, was den enttäuschten Schulmeister von Leissigen zur Veröffentlichung eines Gedichtes veranlaßt, indem es ironisch moralisierend heißt:

«Wo *Bise*, *Föhn* und *Zephir* pfeifen,
da hat die Glocke keinen Klang!»

Die weitere Entwicklung, Betrieb, Konkurrenzkampf gegen die Dampfschiffgesellschaft und Rettung der Bödelibahn durch die Thunerseebahn finden sich ausführlich in der Buchausgabe dargestellt.

Die «schwimmende Eisenbahn» auf dem Thunersee

Die Idee, Seen auch für Eisenbahnen als Wasserstraßen zu benutzen, und zwar mittels mit Geleisen versehenen Dampffähren (Trajektschiffe), erscheint für die Schweiz schon sieben Jahre vor Eröffnung ihrer ersten Eisenbahn.

Ein zu Unrecht vergessener Mann mit genialem Weitblick und zugleich ein sehr regsamer, vielseitig orientierter Eisenbahnpublizist — gegen Intrigen in der eigenen Heimat nicht gefeit — der preußische Ingenieur-Premierlieutenant a. D. *August Wilhelm Beyse*, besuchte 1839/40 als Abgeordneter der englisch-deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft und des preußischen Handelsministers unser Land, um eine Eisenbahnverbindung mit Italien zu studieren. In einem im Januar 1840 in Fryburg verfaßten Beitrag über «Die schweizerischen Eisenbahnen» bezeichnete er *die Schweiz als «ein bedeutendes Glied in der Kette des Welthandels»:* Der ostindische Handel sollte via Landenge von Suez-Mittelmeer-Venedig (oder Triest)-Mailand nach Locarno, dann über Splügen, Bernhardin, St. Maria oder den Gotthard und via Chur-Zürich-Basel-Rhein nach Deutschland, Belgien Holland und England geleitet werden. «Damit die Haupthandelsbahn aber über Italien, die Schweiz und Deutschland so zweckmäßig als möglich werde, müßten zum Vortheil des Handelsstandes die Verdecke der Dampfschiffe auf den italienischen und Schweizer-Seen so eingerichtet werden, daß sie die unabgeladenen Güterwagen der Eisenbahnen auf Schienen aufnehmen können, um Zeit und Kosten für das Ab- und Aufladen zu ersparen ...[48]» Schon 1836 war von Negrelli die Strecke Zürich-Walenstadt als Wasserweg empfohlen worden; die *Idee der Trajektschiffe* wird aber erstmals von dem auch in England tätig gewesenen Beyse propagiert, nach dessen Vorschlag sie gegen Ende der vierziger Jahre in Schottland realisiert worden sein dürfte.

1850 erscheint der Bericht der englischen Ingenieure *Robert Stephenson* und *Henry Swinburne*, die damals im Auftrag des Bundesrates als technische Experten den Plan eines schweizerischen Eisenbahnnetzes ausgearbeitet hatten; sie empfehlen darin für Zürichsee und Walensee, falls der Linthkanal nicht schiffbar gemacht werden könnte und zwischen Rapperswil und Weesen eine Eisenbahn erstellt werden müßte, die bereits auf einer der frequentiertesten schottischen Eisenbahnen eingeführten Trajektschiffe.

Diese Anregung wurde für ein anderes schweizerisches Verkehrsgebiet erst fünf Jahre später wieder aufgegriffen, und zwar durch den 1849 als deutscher politischer Flüchtling in die Schweiz gekommenen und in Niedergerlafingen eingebürgerten *Conrad v. Rappard* (1806—1881), Retter der Gießbachwaldung und Erbauer des dortigen Hotels, Ausgestalter des Rugens und Erbauer des Hotels «Jungfraublick» in Interlaken, Vater der bedeutenden Kunstmalerin Clara v. Rappard (1857—1912). (Als Besitzer des Gießbachhotels ließen die Gebrüder v. Rappard übrigens 1856/57 mit einem in Brienz montierten Schraubendampfer regelmäßige Fahrten auf dem Brienzersee ausführen.) C. v. Rappard machte im Mai 1855 den Vorschlag, zwischen Biel und Yver-

don «schwimmende Eisenbahnen» einzurichten, und mit seinem Bruder offerierte er gegen Erteilung der Konzession und mit der Bedingung, daß für die Dauer von 30 Jahren keine mit der schwimmenden Eisenbahn parallel laufende Landbahn bewilligt werden dürfte, einen Beitrag von vier Millionen Fr. samt einem Vorschuß von sechs Millionen Fr. zu billigem Zinsfuß an die längst dringend notwendige Juragewässerkorrektion. Centralbahn-Direktor Speiser in Basel interessierte sich für dieses Trajektschiffahrt-Projekt, das ihm, sowie dem damals eben in den Bundesrat gewählten *Jakob Stämpfli* nützlich und fördernswert schien. Indessen wollte Stämpfli dieses mit der Bundeshilfe benötigenden Juragewässerkorrektion verbundene Unternehmen (entgegen der Darstellung Gagliardis!) nicht der Privatspekulation überlassen. Die bernische Regierung sprach sich denn auch 1856 für die Ausführung der schwimmenden Eisenbahnen in Verbindung mit der Entsumpfung als Staatsunternehmen aus, während der Große Rat auch gegen eine Landeisenbahn, aber für die Konzession an die Gebrüder C. und H. v. Rappard entschied, ebenso die Kantone Neuenburg und Freiburg. Regierungsrat Sahli, Direktor der Entsumpfungen und Eisenbahnen, glaubte als Berichterstatter der Regierung, daß eine schwimmende Eisenbahn zwischen Biel und Yverdon dem Verkehr und seinen Anforderungen vollauf genüge, und er äußerte sich auch über das einer «guten alten Zeit» entsprechende *Geschwindigkeitsverhältnis zwischen schwimmenden Eisenbahnen und Landbahnen:* «Der Gütertransport auf der Landeisenbahn legt per Zeitstunde 3 Wegstunden [1 schweizerische Wegstunde: 4808 m = ca. 14,5 km], der Personentransport per Zeitstunde 5 Wegstunden [ca. 24,5 km] zurück; auf der schwimmenden Eisenbahn beträgt die Geschwindigkeit beim Gütertransport 2½—3 Wegstunden [ca. 13 km] per Zeitstunde und beim Personentransport 4—5 Wegstunden [ca. 21,5 km]. Der Unterschied der Schnelligkeit ist also nicht groß, und am wenigsten beim Gütertransport, wo es auf eine Stunde nicht so viel ankömmt, von Nachtheil...» Man rechnete mit einem bedeutenden Verkehr und daher mit dem Bau von 5 Personen- und 5 Güter-Trajektschiffen, welch letztere 10—12 Güterwagen mit 2400 Zentnern aufnehmen könnten[49].

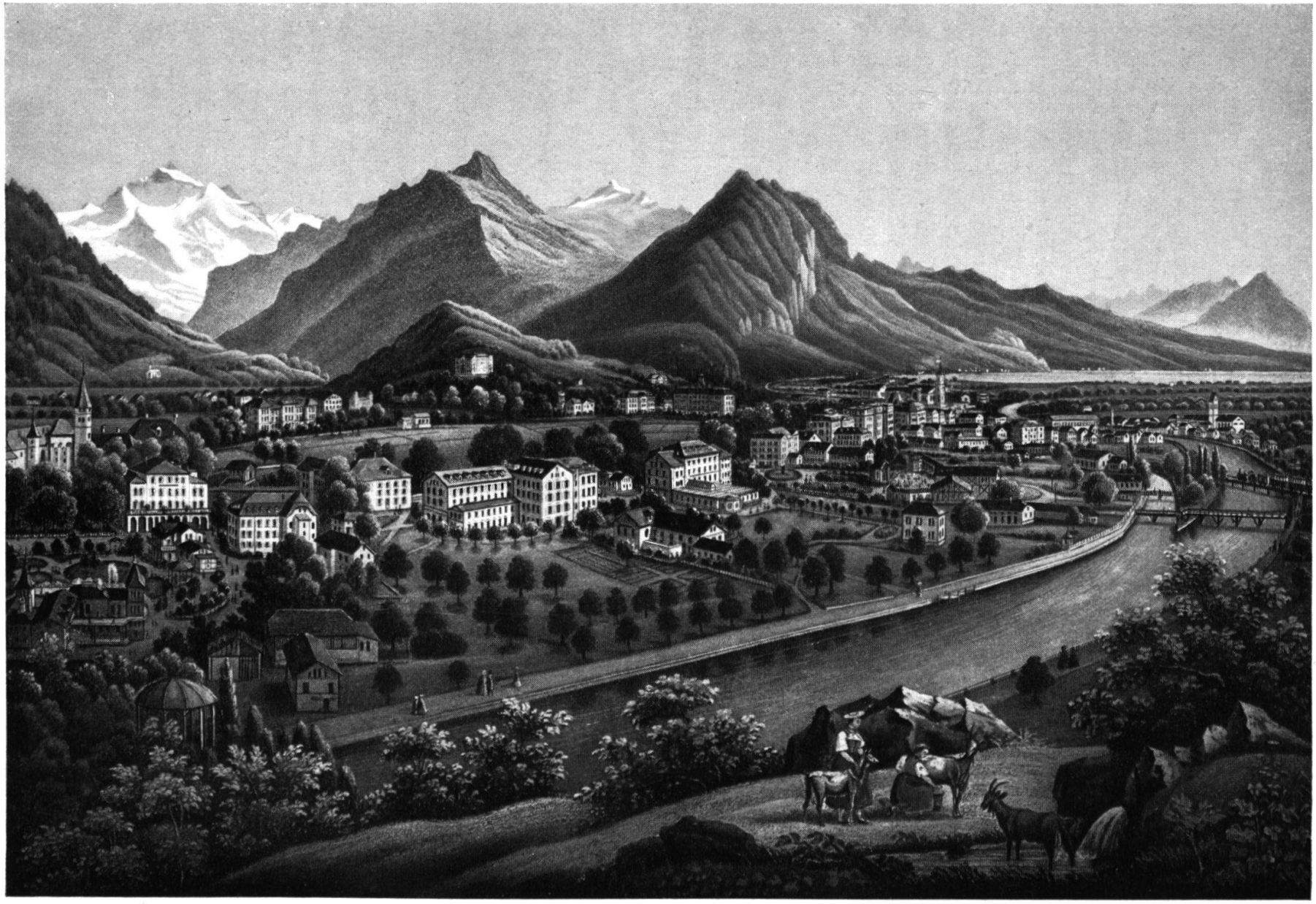
Die zuversichtliche Haltung der bernischen Regierung diesem damals neuartigen Transportmittel gegenüber basierte auf einer im Auftrag des vorbereitenden Ausschusses der Juragewässerkorrektion erfolgten technischen Expertise über das Projekt Rappard. Die Experten, Ingenieur und Oberst *La Nicca* und der kantonalbernische Oberingenieur *Kocher*, waren zwecks Studium der bestehenden «Schwimmenden Eisenbahnen» nach Schottland gereist. Sie überzeugten sich, daß die Eisenbahn Edinburgh-Dundee mit ihren die Meeresarme Firth of Forth und Firth of Tay überquerenden Trajektschiffen — die, mit je drei Geleisen versehen, je 40 Güterwagen transportieren konnten — durchaus befriedigende Erfahrungen gemacht hatte. Sie befürworteten daher in ihrem Bericht vom 8. Mai 1856 für Bieler- und Neuenburgersee nachdrücklich die Einführung der «wohlfeilen schwimmenden

Eisenbahnen», welche «die theuren Landbahnen vollständig zu ersezen im Stande sind».

Da sich für die Verwirklichung der Juragewässerkorrektion bald ein anderer Ausweg zeigte, wurde das Trajektschiffahrt-Projekt Biel-Yverdon fallen gelassen. 1859 wurde die Eisenbahnlinie Yverdon-Neuveville eröffnet, und 1860 folgte Neuveville-Biel.

Die damals auf Bieler- und Neuenburgersee also nicht verwirklichte Trajektschiffahrt wurde 1868 auf dem Bodensee zwischen Romanshorn und Friedrichshafen eingeführt. Sie ermunterte 1869, wie wir bereits gesehen, die Brünigbahn-Interessenten in Interlaken, die *Trajektschiffahrt für Thuner-, Brienzer- und Vierwaldstättersee* in ihr Projekt einer normalspurigen Eisenbahn Thun-Alpnachstad oder Flüelen einzubeziehen, und zwar sollte sie sowohl dem Güter- wie dem Personenverkehr dienen. Vorgeschichte und Geschichte sowohl dieses Eisenbahnunternehmens wie seines Schiffsbetriebes charakterisieren sich indessen gleicherweise: Ursprünglich großartige, umfassende Pläne, von denen schließlich mit Mühe und Not und nach langwierigen heftigen Auseinandersetzungen mit der Dampfschiffgesellschaft ein bescheidenes Teilstück verwirklicht wird. Die aus dem Brünigbahn-Gründungscomité hervorgehende Bödelibahn-Gesellschaft machte sich laut Statuten vom 3. Oktober 1871 zur Aufgabe sowohl den Bau und Betrieb einer Eisenbahn zwischen Thuner- und Brienzersee als I. Sektion der Brünigbahn, wie auch den Gepäck- und Waren-Transport, eventuell auch den Transport von Personen, auf den beiden Seen mittels Trajektschiffen — entweder im Einvernehmen mit der Dampfschiffgesellschaft oder dann mittels eigenen Schiffsbetriebes. Aber bereits 1874 wird für die erweitert und einheitlich konzessionierte, jedoch nie ausgeführte normalspurige Brünigbahn Bern-Belp-Thun-Interlaken-Brienz-Meiringen-Vierwaldstättersee als eines «wichtigen nationalen Verkehrsmittels» auf jegliche Trajektschiffahrt verzichtet, und was inzwischen auf dem Thunersee zustandegekommen, entspricht nur teilweise den anfänglichen Bestrebungen. Hier hatte es übrigens schon vor Einführung der Dampfschiffahrt (1835) eine Art Vorläufer gegeben, denn 1829 vermerkt das «Taschenbuch für Reisende im Berner Oberlande»: «Jeden Freitag Mittags fährt ein großes Schiff für Kutschen, Kaufmannsgüter u. s. w. von Neuhaus nach Thun, und Sonnabend Mittags von Thun nach Neuhaus.»

Nach Einholung von Plänen und Voranschlägen bei Escher Wyss & Cie in Zürich und den Gebrüder Sulzer in Winterthur teilte die Dampfschiffgesellschaft dem Verwaltungsrat der Bödelibahn am 16. April 1872 mit, daß sie von der Bestellung eines Trajektschiffes für einstweilen abstrahiere und den Gütertransport mit ihren neuen eisernen Schleppern vermitteln werde. Daraufhin beschloß eine am 25. Mai 1872 im «Oberländerhof» in Interlaken stattgefundene, vom Verwaltungsratspräsidenten der Eidgenössischen Bank, *Jakob Stämpfli*, präsidierte Generalversammlung der Aktionäre der *Bödelibahn*, auf dem *Thunersee* nun wirklich einen eigenen *Schiffahrtsbetrieb* zu errichten und zu diesem Zwecke das Aktienkapital um 200 000 Fr. zu erhö-



Interlaken und Unterseen um 1875.

Nach einem kolorierten Aquatintablatt von Rudolf Dikenmann, Zürich, 1832—1888. Rechts auf der Aarebrücke ein Zug der 1872 mit der Strecke Därligen—Interlaken-Bahnhof eröffneten und 1874 nach Interlaken-Zollhaus und Bönigen verlängerten Bödelibahn.

hen. Das auch dem Personenverkehr dienende Trajektschiff sollte die direkte Fahrt *Därligen-Scherzligen b. Thun* in etwa 35—40 Minuten zurücklegen und damit den Verkehr Interlaken-Bern wesentlich beschleunigen. Wie das «Intelligenzblatt für die Stadt Bern» (Nr. 126) ferner berichtet, dachte man sich diesen Schiffahrtsbetrieb nur als Provisorium, das nach Erstellung der Eisenbahnlinie Därligen-Scherzligen — deren Studien bereits am 1. Mai 1872 aufgenommen worden waren — mit der Versetzung des Trajektschiffes auf den Brienzersee beendet würde. Ein der Dampfschiffgesellschaft noch bis Ende Juni 1872 gestellter letzter Termin änderte nichts an deren ablehnender Haltung.

Wie unsicher und improvisiert das Vorgehen der Bödelibahngesellschaft trotz ihrer der Dampfschiffgesellschaft gegenüber demonstrierten forschen Haltung war, geht aus einem vom 25. Juni 1872 datierten Schreiben des Verwaltungsratspräsidenten *Seiler* an den oft konsultierten Freund und Berater *Stämpfli* hervor. Er teilte ihm mit, daß er seinem Wunsch gemäß «eine Rencontre mit Hrn. Hummler, Capitain (der Dampfschiffgesellschaft), gesucht und das Gespräch vorsichtig auf diesen Gegenstand», d. h. auf das projektierte Trajektschiff, «gelenkt» habe. «Nach seiner Ansicht sollte das Trajektschiff, wie der (1870 gebaute) ‚Beatus' auf 1000 anstatt nur auf 600 Personen nebst 4—5 Güterwagen berechnet werden... Bezüglich der Schnelligkeit könne eine solche von 25 Ko. m. per Stunde wohl erreicht, aber nicht als Norm angenommen werden. Eine solche Schnelligkeit werde in der Regel nur bei Probefahrten erzielt, wo eben alles aufgeboten werde, um Effect zu machen... So die Äußerungen des Hrn. Hummler, deren Unbefangenheit wir aber aus bekannten Gründen nicht umhin können in einigen Zweifel zu ziehen.»

Nachdem sich die Bödelibahngesellschaft also bei dem zu bekämpfenden Konkurrenzunternehmen vorsichtig über die Zweckmäßigkeit eines sowohl für Güter- wie Personentransport gedachten Trajektschiffes erkundigt hatte, begnügte sie sich, wohl auch aus finanziellen Gründen, mit einem *Gütertrajektschiff* (Eisenbahnfähre). Sie bestellte ein solches bei Escher Wyss & Cie in Zürich und ließ bei den Landungsstellen in Scherzligen und Därligen die nötigen Anlagen bauen. Mit der *Centralbahn* wurde im Februar 1873 eine Übereinkunft geschlossen, wonach sich der Verwaltungsrat der Bödelibahn, vertreten durch J. Stämpfli als Verwaltungsratspräsident der Eidg. Bank und Oberingenieur Blotnitzki, verpflichtete, «auf dem Thunersee zwischen Scherzligen und Därligen eine Trajekt-Schifffahrt einzurichten, damit die Eisenbahnwagen ohne Umlad ihres Inhalts von einem Ende des Sees zum andern, resp. von den Schienen der Schweiz. Centralbahn in Scherzligen auf diejenigen der Bödelibahn in Därligen verbracht werden können.»

Nach seiner offiziellen Probefahrt am 29. September 1873 wurde das 114 557 Fr. kostende Trajektschiff von der «Schweizerischen Handelszeitung» als dem «zweckmäßigen und originellen Eisenbahnmaterial» der Bödelibahn ebenbürtig bezeichnet. Am 15. Oktober 1873 dem Betrieb übergeben, hatte es in der Mitte des 40 m langen und 6,7 m breiten Verdecks ein einzelnes Ge-

leise, welches bequem 4—5 beladene Eisenbahnwagen von zusammen 50—60 Tonnen Bruttogewicht aufnehmen konnte, wobei der Tiefgang 1,4 m betrug. (Ein 1874 von Escher Wyss & Cie erbautes Bodensee-Trajektschiff für die Strecke Lindau-Romanshorn war 73 m lang und vermochte 16—20 beladene Eisenbahn-Güterwagen zu transportieren.) Als mit Saarkohlen, alten Bahnschwellen und Abfallholz geheizter Schraubendampfer von 15 PS legte die erste Thunersee-Eisenbahnfähre die 18 km lange Strecke Scherzligen-Därligen in 1 Std. 40 Min. bis 2 Std. zurück. Die Besatzung bestand anfänglich aus 7, dann aus 5 Mann: Kapitän-Steuermann (Joh. Amstutz), Maschinist und 3 Matrosen. Während sich das Steuerrad mittschiffs auf einer hohen Kommandobrücke befand, war das diese noch überragende und daher sehr hohe, schlanke Kamin, wie bei Trajektschiffen üblich, seitlich aufgebaut, und zwar unmittelbar links hinter der Brücke, von der sich an Herbsttagen zum Zeitvertreib und zur Bereicherung des Schiffsmenus auf Wildenten knallen ließ. Unter Deck befanden sich der Maschinen- und der Mannschaftsraum mit Büro und Küche sowie ein Werkzeugraum. Die genaue Anpassung an das Anschlußgeleise der Landungsstelle, d. h. an die dem wechselnden Wasserstand entsprechend senkbare und hebbare Einfahrtsbrücke, konnte durch Gewichtsverlegung mittels zweier Wasserballast-Reservoire in Bug und Heck mitregliert werden, die je nach Belastung und Wasserstand gefüllt, bzw. entleert wurden.

War schon die damalige Trajektschiffahrt etwas Neuzeitliches — es sollen denn auch in der Saisonzeit mitunter sogar «vornehme Herrschaften» mitgefahren sein — so mutet eine mit dieser verbundene zweite Einrichtung der Bödelibahn geradezu modern an: der ebenfalls am 15. Oktober 1873 aufgenommene Camionnage- oder *Zubringerdienst* zwischen dem Bahnhof Interlaken und den umliegenden Ortschaften. Camioneur war *Anton Tremp* vom «Oberländerhof» in Interlaken, der bisher als Spediteur mit Segelschiff ab Thun und Scherzligen nach Neuhaus und von Neuhaus abwärts den Hauptteil der Güter aller Art befördert hatte.

Beidseits der Eisenbahn-Güterwagen wurde auf dem Trajektschiff und zuweilen auf einem angehängten Schlepper das für Interlaken bestimmte *Schlachtvieh,* darunter auch langhörnige ungarische Ochsen, transportiert. Dagegen wurde der Viehtransport zum und vom Alpweidgang sowie die Beförderung des an den großen Herbstmärkten in Unterseen und im Unterland aufgeführten Viehs bis zur Eröffnung der Thunerseebahn (1893) zur Hauptsache von der Dampfschiffahrt-Gesellschaft besorgt, die zu diesem Zweck jeweilen selbst die I. Klasse ihrer Dampfer herrichtete, welche dazu noch je 10—12 «Böcke» d. h. große, bis zu 30 Stück fassende Lastschiffe ins Schlepp nahmen. Aus- und Einlad für diese Transporte erfolgten seit 1887 statt in Därligen jeweilen wieder im Hafen von Neuhaus.

Neben dem Transport der von der oberländischen Hotellerie in großen Mengen benötigten *Lebensmitteln* — vor allem Getreide, Kartoffeln, Wein und Bier — neben Baumaterialien, Erzeugnissen der Parqueteriefabrik Interlaken und von reichen Fremden als Souvenirs erworbenen großen Holzskulp-

turen, spielte für die Bödelibahn und ihren Trajektbetrieb auch ein heute schon vergessener *Grindelwaldner Eisexport* eine gewisse Rolle.

Dessen Anfänge reichen in den milden Winter 1862/63 zurück, als sich im In- und Ausland starke Nachfrage nach Eis ergab, der die Firma Schegg & Böhlen in Bern nachzukommen suchte, indem sie vom Februar bis Oktober 1863 nicht weniger als 17 473 Zentner Grindelwaldner Gletschereis nach Basel und Paris spedierte. Man hätte sogar nach England liefern können, aber mangels Verständnis und genügender Arbeitskräfte, aber auch infolge von Transportschwierigkeiten auf der damals sehr schlechten Grindelwald-Straße, versiegte diese verheißungsvolle neue Erwerbsquelle bereits in eben jenem Jahre. Die Grindelwaldner widmeten sich damals lieber dem weniger mühsamen und für den Augenblick reichlicheren Verdienst versprechenden Fremdenverkehr. Immerhin wird im März 1866 gemeldet, es gehe aus Graubünden, Bern und Wallis bereits viel Eis ins Ausland und es sei anzunehmen, daß der Handel mit «Gletscherstücken» in diesem Jahre eine große Bedeutung erlange. Es soll denn auch 1866 für über 100 000 Fr. «Gletschereis aus dem Berner Oberland» verkauft worden sein, und im Februar 1867 schließen Sommer & Gaudard in Aarmühle einen Vertrag zur Lieferung von 800 Wagenladungen Eis ab. Aus dem Jahre 1877 sodann vernimmt man, daß die Eisausbeute «einen kolossalen Aufschwung genommen»; die Bestellungen seien so zahlreich gewesen, daß man sie kaum alle habe effektuieren können. Von einer Exportgesellschaft war damals sogar für 30 000 Fr. eine von der Fahrstraße zum unteren Gletscher führende, über 2 km lange Rollbahn erstellt worden. Wie in einem Steinbruch wurde das Eis von 60 Arbeitern in kubischen Blöcken von 150 Pfund ausgebrochen. Täglich wurden ungefähr 600 Blöcke im Gesamtgewicht von ca. 600 Zentner auf Fuhrwerken nach Interlaken transportiert. Sie sollen nicht nur in den Kellereien und Spitälern des In- und Auslandes, sondern während des russisch-türkischen Krieges (1877) in bedeutender Anzahl sogar in den Lazaretten des bulgarischen Kriegsschauplatz Verwendung gefunden haben. Im November 1886 wurde die wegen mangelnder Frequenz schon seit längerer Zeit im Betrieb eingestellte «Gletschereis-Bahn» abgebrochen und das Rollmaterial an die Brünigbahn-Erbauer verkauft [50]. Die früher und später weniger detaillierten Jahresberichte der Bödelibahn erlauben nur die Feststellung, daß während 1883 418 Tonnen Eis transportiert wurden, es 1891 nur noch 37 Tonnen waren. Der noch Anfangs der neunziger Jahre in stark reduziertem Umfang betriebenen Grindelwaldner Eisausbeute machte dann das Kunsteis ein Ende.

Im Januar und Februar 1882 wurden die Transporte wegen Maschinenreparatur des Trajektschiffes durch Dampfboote der Thuner- und Brienzersee-Dampfschiffahrts-Gesellschaft geschleppt. 1886 nötigte der mangelhafte bauliche Zustand des Trajektschiffes zur Bestellung einer zweiten, etwas größeren und stärkeren Dampffähre; in diesem Jahr erscheinen auf der Liste des Rollmaterials erstmals auch vier eigene Trajektwagen. Das *Trajektschiff Nr. 2*, für 86 000 Fr. ebenfalls von Escher Wyss & Cie gebaut, auf der Thunersee-

werft Lachen der Dampfschiffgesellschaft montiert und gegen Ende 1886 vom Stapel gelassen, war ein 20 PS-Schraubendampfer von ca. 43 m Länge, so daß es 5—6 Güterwagen aufzunehmen vermochte. 1888 wurden die Gütertransporte nur von diesem besorgt, während das erste mit einem Kostenaufwand von 20 000 Fr. repariert werden mußte und erst 1899 wieder eingesetzt werden konnte. Im Februar 1890 stieß das mit fünf Güterwagen beladene zweite Trajektschiff in dichtem Nebel an der «Nase» oberhalb der Beatenbucht an das felsige Ufer und erlitt große Beschädigungen.

Da diese langsamen Schiffe einem raschen Gepäcktransport nicht dienlich sein konnten und infolgedessen auch gar keine Gepäckwagen mitführten, vermochten sie dem bisherigen *Übelstand* nicht abzuhelfen: der Gepäck-Aus- und Einlad in Scherzligen und Därligen hatte in der Hochsaison nach wie vor eine Verlängerung der Fahrzeit zwischen Bern und Interlaken von 40—60 Minuten zur Folge. «Dieses grellen Mißstandes» war sich die Bödelibahn-Gesellschaft schon in ihrem Jahresbericht für 1873 bewußt; sie erwähnt zu dessen Beseitigung «die Anschaffung eines zweiten Schiffes mit größerer Geschwindigkeit und zugleich zum Personen-Transporte geeignet oder die Erstellung einer Bahn dem See entlang». Jenes unterblieb — und bis zur Erstellung der linksufrigen Thunerseebahn mußten noch zwei Jahrzehnte verfließen.

Noch 1890, also wenige Jahre vor Eröffnung der Thunerseebahn, schildert *Georg Finsler* das Einschiffen in Scherzligen wie folgt: «Vom Landungssteg sind auf das Schiff zwei Brücken gelegt, und auf jede derselben steuert eine Menschenlawine los. Aber halt! Die eine der Brücken ist für Menschen unpassierbar, nicht wegen ihrer Gefährlichkeit oder der besonderen Kostbarkeit ihres Materials, sondern weil sie ausschließlich für das Gepäck reserviert ist. Dieses ist zwar noch gar nicht ausgeladen, aber das thut nichts, denn Ordnung muß sein. Der ganze gewaltige Menschenstrom wird auf die eine schmale Brücke verwiesen, und es herrscht da ein Geknaule, als wollten die Leute an einer Theaterkasse Queue machen... Wir sind jetzt glücklich auf dem Schiffe angelangt... und sehen zu, wie der Gepäckberg auf dem Schiff wächst und den Platz verengt, bis endlich, endlich der letzte Hühnerkorb seinen Ort gefunden hat und die Abfahrt von statten gehen kann[51].»

Daß die nach Interlaken Reisenden dann auch in Därligen eine Geduldsprobe zu bestehen hatten, weiß der gleiche Autor ebenso drastisch zu schildern.

Mit der Eröffnung der Thunerseebahn wurde der fast zwanzigjährige Trajektdienst auf 1. Juni 1893 *aufgehoben*. Die beiden Trajektschiffe wurden 1895 um die Summe von 14 000 Fr. von der Dampfschiffgesellschaft des *Vierwaldstättersees* erworben.

Sie wurden 1896 in deren Auftrag auf die Thunersee-Werft Lachen der Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzersee verbracht, woselbst das neuere (1886) gleichen Jahres zum Versand nach Luzern demontiert wurde, während das ältere (1873) vorerst in Thun blieb. 1898/99 wurden dessen Maschine, Kessel und Schiffskörper nach der DGV-Werft Luzern verbracht, aber nicht wieder zusammengebaut, sondern 1902 an die Dampfschiffgesellschaft des Comersees weiterverkauft.

Seit 1896 in Luzern stationiert, führte das aus dem Jahre 1886 stammende ehemalige Thunersee-Trajektschiff Nr. 2 mit einer andern Dampffähre bis zum ersten Weltkrieg oft Tag und Nacht die verschiedensten Transporte von und nach Vitznau (Kohlen für die Rigibahn), Buchs, Beckenried, Gersau, Flüelen usw. und während des ersten Weltkrieges zahlreiche militärische Materialtransporte aus. Der heute 75jährige, 1941 pensionierte Schiffführer Fritz Fleischlin in Luzern hat von seinen 48 Dienstjahren etwa 25 Jahre auf den Trajektschiffen verbracht und als bewährter Steuermann-Kapitän auch mit dem Thunersee-Veteran manch gefahrvolle Nebel- oder Sturmfahrt überstanden. 1931 verkaufte die Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees das ehemalige Thunersee-Trajektschiff an die Seeverlad u. Kieshandels A. G. Luzern. Diese verwendete es besonders für den jeweils mit 4—5 Eisenbahnwagen erfolgten Transport von Straßen- und Bahnschotter auf den Strecken Alpnachstad-Luzern und Stansstad-Luzern. Seit einigen Jahren nur noch selten im Gebrauch, wurde es 1942 noch zu Seekabelverlegungen verwendet. Es liegt heute im Hafen von Luzern. [52]

1896 wurden die Trajektanlagen in Scherzligen und Därligen abgebrochen. Deutliche Spuren davon — Mauerwerk — sieht man noch sowohl in Scherzligen, auf dem Verladeareal der Kanderkies AG., wie bei der heutigen Bahnstation Därligen, wo auch noch mehrere Pfähle im See stehen. Daselbst wurde 1896 anläßlich des Baues der neuen Station für die Thunerseebahn auch die 1872 von der Bödelibahn-Gesellschaft errichtete Dampfschiffländte für den Personenverkehr abgebrochen, deren restliche Pfähle ebenfalls noch aus dem Wasser ragen.

Leider sind die *Trajektschiff-Quantitäten* in den Jahresberichten der Bödelibahn-Gesellschaft nicht ausgeschieden. Immerhin ergeben sich aus dem Total der von Bahn und Schiff transportierten Güter Vergleichsmöglichkeiten: Auf der 1872/73 nur von Därligen bis Interlaken-Bahnhof verkehrenden Bödelibahn wurden 1872 420 Tonnen Güter transportiert; diese Zahl stieg schon 1873 infolge der zwar erst am 15. Oktober eröffneten Trajektschiffahrt Scherzligen-Därligen auf 3416 Tonnen. 1875, im ersten vollen Betriebsjahr der fertigerstellten Bödelibahn Därligen-Interlaken-Bönigen und im zweiten Vollbetriebsjahr der Trajektschiffahrt, waren es 16 566 Tonnen. 1892, im letzten Vollbetriebsjahr der Trajektschiffahrt, war die Quantität der von Bahn und Trajektschiffen transportierten Güter auf 30 373 Tonnen gestiegen. Die beiden Trajektschiffe führten in diesem Jahr 619 Doppelfahrten Scherzligen-Därligen-Scherzligen mit zusammen 22 284 km aus. Sie verkehrten, ausgenommen an Sonntagen mit einer Doppelfahrt, abwechslungsweise meistens zwei- und mehrmals im Tag; bei starkem Wageneinlauf in Scherzligen standen sie mitunter auch gleichzeitig im Dienst.

Die im allgemeinen recht günstigen Jahresergebnisse des Trajektbetriebes — das letzte volle Betriebsjahr (1892) wies an Einnahmen Fr. 64 259, an Ausgaben Fr. 31 908 auf — hatten für die Bödelibahn eine fühlbare Unterstützung gebildet.

Heute weiß kaum jemand noch von jener eigenartigen und bedeutsamen Verkehrseinrichtung, durch welche während zwei Jahrzehnten (1873—1893) Tag für Tag — oft auch in Nebel und Sturm — die hauptsächlichsten Transportmengen des engeren Berner Oberlandes über den Thunersee als dessen Hauptverkehrsstraße befördert wurden. Versetzen wir uns in jene Zeiten zu-

rück, da es zwischen Thun und Interlaken (bzw. Scherzligen und Därligen) noch keinen Schienenweg gab, so mutet dieser den Unbilden der Witterung ausgesetzte relative Groß-Güterverkehr über einen Gebirgssee mittels auf Dampffähren beförderten Eisenbahnwagen heute schon fast abenteuerlich an. Auf dem die Trajektschiffahrt während dieser zwanzig Jahre betreuenden Steuermann-Kapitän *Johann Amstutz* (1834—1913) lastete jedenfalls ein volles Maß der Verantwortung.

*

Das letzte Überbleibsel der ca. 150 Jahre alten Zukunftsvision einer verheißungsvollen Trajektschiffahrt Thun-Brienz war somit liquidiert. Das nie greifbare Gestalt annehmende und doch naheliegende Bild eines großzügigen durchgehenden Waren- und Personen-Schiffsverkehrs war in einigen Jahrzehnten gründlich zerstückelt worden: Zwischen Thuner- und Brienzersee fristete ein nach vielem Zank zustandegekommenes und vielfach eher hemmend empfundenes Eisenbahnkuriosum ein mühsames Dasein, und erinnert man sich des einst von den Bödelibahngründern in Aussicht genommenen Trajektverkehrs auf den beiden Seen, so entsprach ja auch die seit 1888 schmalspurig in Brienz endende Brünigbahn nicht dem seit 1861 normalspurig bis Scherzligen am Thunersee reichenden Schienenstrang der Centralbahn.

Was ein ehemaliger Bödelibahn-Lokomotivführer zu erzählen weiß

Es ist der 1869 geborene, heute also 77jährige alt Lokomotivführer *Paul Beckmann* in Interlaken, der die Entwicklung von der ersten bis zur modernsten Eisenbahn des Berner Oberlandes aktiv miterlebt und uns als einer der letzten Bödelibahn-Veteranen allerlei eisenbahnhistorisch wissenswerte und für die damalige Zeit charakteristische Einzelheiten erzählt hat.

Sein 1825 in Schweinheim bei Aschaffenburg (Bayern) als Sohn eines Knopfdrechslers geborener Vater, *Friedrich Beckmann*, kam nach sehr harter, entbehrungsreicher Lehrzeit bei einem Nürnberger Schlosser zur 1835 eröffneten ersten deutschen Eisenbahn Nürnberg-Fürth und wirkte dann als Obermaschinist beim Bau verschiedener deutscher Eisenbahnlinien und schließlich auch bei jenem der Brennerbahn mit, in deren Dienst er auch nach der Betriebsaufnahme 1867 blieb. 1872 überbrachte er mit seinem Landsmann, dem Heizer Franz Innerbichler — der dann nach wenigen Jahren nach Amerika auswanderte — im Auftrag der Münchener Lokomotivfabrik Krauss & Cie die für die Bödelibahn bestimmten Lokomotiven «Bise» und «Föhn» nach der Schweiz. Nach dem Transport über den Thunersee besorgte er in Därligen ihre Montage. Mittels der Dorf-Feuerspritze wurden sie daselbst mit Wasser gefüllt und nach Interlaken gefahren. Mit Innerbichler führte er auch die Probezüge sowie die Gratisfahrten für junges und altes Publikum auf der im

August 1872 eröffneten ersten Teilstrecke Därligen—Interlaken-Bahnhof; ihnen lag es auch ob, weiteres Personal anzulernen.

Da es Vater Beckmann im Berner Oberland sehr gut gefiel, und da sich damals niemand fand, der die Stelle eines Lokomotivführers hätte übernehmen können, blieb er als solcher mit einem Monatslohn von 200 Fr. in Interlaken, wohin er seine aus Aschaffenburg gebürtige Frau und vier Kinder — drei Mädchen und den in Mehrenbach (Österreich) jüngstgeborenen kleinen zweiten Sohn Paul — nachkommen ließ. So wuchs der 1885 mit dem Vater in Lütschental eingebürgerte Paul Beckmann in Interlaken auf, wo er mit des Vaters Metier bald so vertraut wurde, daß er diesem bereits als zehnjähriger Knabe die Lokomotiven anheizen und schon mit vierzehn Jahren auf der Fahrt als *Hilfsheizer* assistieren konnte.

Nach Erstellung der zweiten Teilstrecke Interlaken-Bhf.—Bönigen 1874 hatte sich zu den beiden Lokomotiven «Bise» und «Föhn» als dritte im Bunde der «Zephir» gesellt. Die 1873 vorhandenen zehn *zweistöckigen Personenwagen* (8 I. Kl., 2 II. Kl.) waren von weinroter Farbe, das Geländer des vorn und hinten durch Wendeltreppen erreichbaren Oberstockes war gelb gestrichen. Die 1876 hinzugekommenen sechs Doppeletagenwagen (4 II. Kl., 2 I. Kl.) waren schokoladebraun mit schwarzem Geländer; ihres halbrunden Daches wegen wurden sie als «Rößlispielwagen» bezeichnet. Da die an den Stirnseiten aller Oberstöcke angebrachten Windschutzscheiben ständig verrust waren, verlängerte Lokomotivführer und Depotchef F. Beckmann die Kamine der kleinen Lokomotiven. Zwei II. Kl.-Wagen der zweiten Serie hatten, weil für den Winterbetrieb bestimmt, einen geschlossenen Oberstock. Sie wurden in der untern Etage durch einen in die Scheidewand zwischen Raucher- und Nichtraucherabteil eingebauten kleinen Kohlenofen geheizt und in der obern durch das Ofenrohr erwärmt. Fast 9 m lang, hatten alle Personenwagen unten beidseits 8 schmale Fenster und zwei an den Stirnwänden angebrachte Öl- oder Petroleumlämpchen, während man sich oben mit Kerzenbeleuchtung begnügte. Die I. Klasse war mit Polsterbänken, die II. Klasse mit Geflechtsitz-Holzbänken ausgestattet. Die «Bel-Etage» der ersten Serie hatte zwei Längsbänke, jene der zweiten Serie Querbänke, die ebenfalls für 32 Personen Platz boten. Sämtliche Wagen wiesen total je 64 Sitzplätze auf.

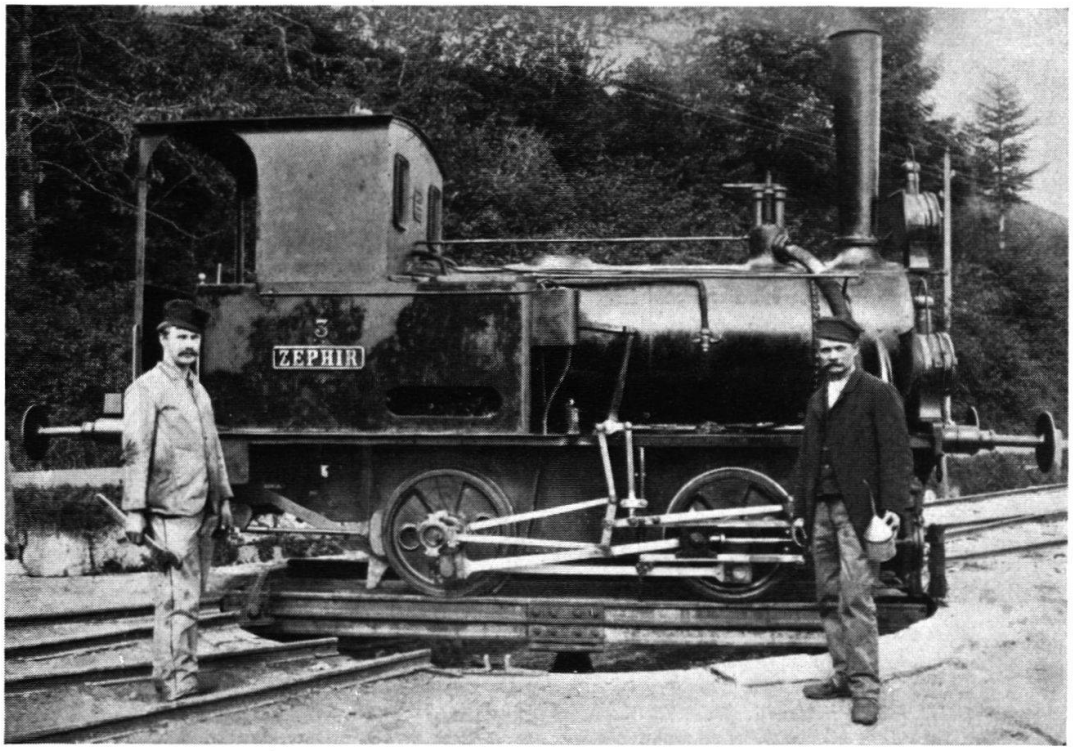
Die Handbremsen hatten Pappelholzklötze; nur die Wagen der zweiten Serie waren mit Puffern versehen, während jene der ersten Serie durch ein auswechselbares kurzes Verbindungsstück gekuppelt wurden. Als Eisenbahn und Trajektschiffahrt symbolisierendes gelbes bzw. schwarzes Signet prangte auf dem roten bzw. braunen Grund eine mit Alpenrosenblättern verzierte kunstvolle Kombination von Flügelrad und Anker, links und rechts die Initialen B. B. Die Jura-Bern-Luzern-Bahn, die den Betrieb der Bödelibahn ab September 1876 besorgte, nahm die Revision der Wagen jeweils in ihrer Werkstätte in Biel vor; zu diesem Zweck mußten die Oberstöcke der fast 5 m hohen Vehikel der damaligen Eisenbahnbrücken zwischen Thun und Biel wegen in Därligen abgenommen und besonders transportiert werden.

Fuhr man in der Sommersaison, zur Zeit des hauptsächlich aus Deutschen und Engländern bestehenden größten Fremdenandranges, mit maximal 6 zweistöckigen Personenwagen, 2 Gepäckwagen und 1 Eilgutwagen, so konnte man sich in der damals noch recht stillen Wintersaison — die erst ab 1888 einige Grindelwald aufsuchende, in Interlaken mit mehrspännigen Schlitten abgeholte Engländer brachte — mit den zwei Personenwagen mit geschlossenem Oberstock sowie mit zwei Gepäckwagen begnügen.

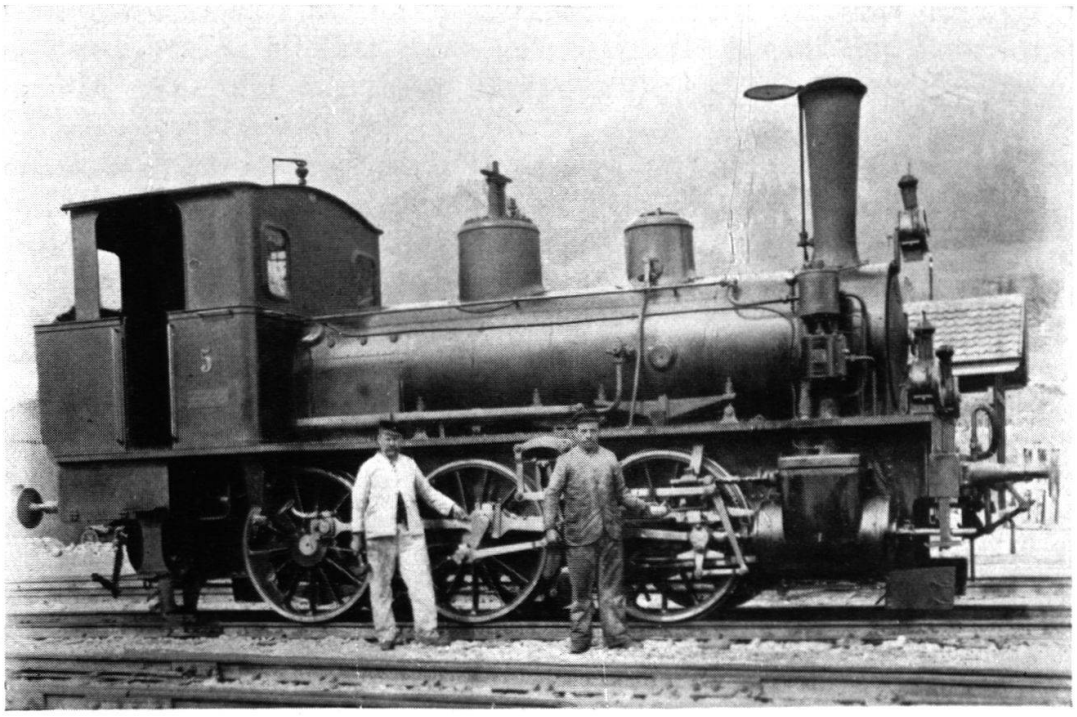
Diese originellen zweistöckigen Personenwagen bildeten im Sommer eine *Attraktion für die Reisenden* und natürlich besonders auch für die auf Schulreisen begriffene, jeweils den Oberstock stürmende Jugend. So erinnert sich Paul Beckmann des Ausrufes einer Deutschen, die ihre Tochter ermunterte: «Aujuste, komm' mal rauf — es ist reizend hier oben!» (Und schmunzelnd soll das Bahnpersonal jeweilen den Aufstieg auf den außen angebrachten Wendeltreppen der mehr oder weniger eleganten weiblichen Fahrgäste einer ja sonst keineswegs freigebigen, aber bei solcher Gelegenheit mit Dessous-Intimitäten doppelt reizvolle Anblicke gewährenden Zeit der langen Röcke verfolgt haben...)

Am 7. X. 1877 ereignete sich der einzige *tödliche Betriebsunfall* während der 27jährigen Lebensdauer der Bödelibahn: Beim Bahnübergang zur Buche der damaligen, durch den 1891/92 erstellten Schiffskanal nun unterbrochenen Straße Därligen-Weißenau-Unterseen — wo das ehemalige Wärterhäuschen der Bödelibahn noch heute als Privatbesitz steht — sprengte an diesem Sonntagabend in der Dämmerung ein von Wimmis heimkehrender leichter Einspänner unmittelbar vor einem von Därligen heranfahrenden Zug trotz vorhandener Kettensperrung ins Geleise hinein. Der damals während zwei Jahren ebenfalls als Lokomotivführer auf der Bödelibahn tätige ältere Sohn Josef des Friedrich Beckmann gab dem «Zephir» Gegendampf, aber es war schon zu spät — das Fuhrwerk wurde zertrümmert, zwei Insassen erlitten tödliche Verletzungen, während der Lenker des Fuhrwerks, Architekt und Major Paul Risold von Interlaken, mit einem Armbruch davonkam, aber als Fehlbarer gerichtlich bestraft wurde. Die beiden Todesopfer waren Revierförster Samuel Häusermann von Unterseen und der erst 23jährige Ingenieur Eduard v. Steiger [62], der damals im Auftrag der Forst- und Domänendirektion im Oberland Vermessungen vorzunehmen hatte. Das davonsprengende Pferd war unversehrt geblieben, und ein mitfahrender, beim Unfall spurlos verschwundener Jagdhund fand sich zwei Tage später erheblich blessiert, doch lebend unter einem Busch in Häusermanns Garten zu Unterseen. Die Bahngesellschaft hatte wegen Verschuldens der Gegenpartei keine Entschädigungen zu bezahlen.

Nach einer dreijährigen Lehrzeit in der Bieler Reparaturwerkstätte der Jura-Bern-Luzern-Bahn stand Paul Beckmann während des Sommers 1888 als *Lokomotivführer* im Dienste der eben eröffneten Brünigbahn, und zwar für die Bergstrecke Meiringen-Giswil. Zu dieser Zeit war sein zwölf Jahre älterer Bruder Josef auf der gleichen Bahn Lokomotivführer. Zur besseren



„Zephir", eine der drei aus der Münchener Lokomotivfabrik Krauss & Cie. stammenden 90 PS-Lokomotiven der Bödelibahn, 1890 auf der Drehscheibe in Därligen. Links der ca. 21jährige Lokomotivführer Paul Beckmann, rechts Heizer Hans Flück †. Als einzige in der Schweiz noch existierende, im Jahre 1874 gebaute Bödelibahn-Lokomotive ist „Zephir" seit ca. 30 Jahren im Besitz der Metallwerke A. G. Dornach, auf deren Industriegeleise er heute gelegentlich aushilfsweise Rangierdienst leistet. (Bildarchiv BLS.)



Ältester Lokomotivtyp der Thunerseebahn 1893—1912, mit der die Bödelibahn 1899 fusionierte, nachdem die T. S. B. schon seit 1893 bis Interlaken-Bahnhof gefahren war. Vier solche Lokomotiven wurden 1892/93 in der Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur für die Thunerseebahn, zwei 1896 für die 1897 eröffnete Spiez-Erlenbach-Bahn gebaut. Obiges Bild zeigt die der S. E. B. gehörende Nr. 5, die mit andern, ebenfalls 1902/03 umgebauten Lokomotiven derselben Serie 1916 nach Italien verkauft wurde. Links Lokomotivführer Paul Beckmann, rechts Heizer Jakob Laubscher, Spiez. (Bildarchiv BLS.)

Kenntnis der im Bau befindlichen neuen Brünigbahn-Lokomotiven verbrachte P. Beckmann dann ein Jahr in der Schweizerischen Lokomotivfabrik Winterthur. Nach 1889 in Bern geleisteter Rekrutenschule fuhr er als Lokomotivführer der Jura-Bern-Luzern-Bahn während eines Jahres auf den Strecken Delsberg-Basel und Delle-Biel.

1890 ersetzte der Einundzwanzigjährige seinen all die Jahre auch als Depotchef in Interlaken tätig gewesenen und nun durch ein Augenleiden teilweise behinderten Vater als *Lokomotivführer auf der Bödelibahn* — mit einem Monatslohn von 120 Fr., der ihm 1892 die Eheschließung mit einer Oberländerin erlaubte.

Das waren noch gemütliche Zeiten! Zwar hatte es der Proletarier wahrhaftig nicht leicht. Aber trotz längerer Arbeitszeit erstreckte sich eine ausgeklügelt rationelle, Individuum und Individualität oft stur und kaltschnauzig ignorierende Ausnützung der menschlichen Arbeitskraft noch nicht auf alle Gebiete industriellen Schaffens. Neuartige Maschinen, von Vollkommenheit gottlob noch weit entfernt, verrieten ihren gelehrigen und strebsamen Knechten von morgen nur teilweise die kommenden Herrenallüren, und immerhin waren die mit wenigen Ausnahmen zwar ziemlich ahnungslosen Menschen mehrheitlich doch noch nicht so musterschülerhaft dumm, sich von ihnen gänzlich versklaven und gesundheitlich schädigen zu lassen.

Damit der Konduktör zwischen Interlaken-West und Interlaken-Ost zu der sowohl unten wie in der «Bel-Etage» vorzunehmenden Billettkontrolle genügend Zeit fand, fuhr man auf dieser kurzen Strecke extra langsam. In Därligen und Bönigen gab es jeweilen zwei und mehr Stunden Aufenthalt — man klopfte einen Jaß oder man ging fischen und ließ sich die Beute in einer der Stammbeizen als leckeres Gericht auftischen; man ruderte sogar zu den Beatushöhlen hinüber oder nach Iseltwald hinauf und kam bisweilen erst zurück, wenn das mit mehr oder weniger ungeduldigen Reisenden besetzte Zügli abfahrtsbereit auf der Station stand. Man lud Därliger Meitschi in einen mit Bänken versehenen Gepäckwagen, dampfte mit ihnen bis zur Heimwehfluh und vergnügte sich droben bei Wein und Tanz. Kam auf dem Seespiegel, der sich da unten samt dem Bödeli so schön und weit ausbreitete, das Dampfschiff in Sicht, so wurden Abstieg und Rückfahrt nach Därligen angetreten. In Bönigen kehrte man bei «Hans am See» (Mühlemann, später Wirtschaft Seiler) ein, und wenn er an heißen Sommertagen gerade kein Bier mehr hatte, so entschloß man sich etwa zu einer Lokerli-Spritzfahrt nach Interlaken, wo man sich im schönen Gartenrestaurant der «Bayrischen Brauerei» (Hofweber) gütlich tat. Man kaufte Kutteln und reinigte sie mit heißem Lokomotivwasser, dessen man sich öfters auch zur Selbstbereitung eines Milchkaffees bediente.

Aus dieser Zeit erinnert sich der Veteran auch eines *Wettrennens mit Velozipedisten,* die auf den damals noch gebräuchlichen Hochrädern ein Bödelibahn-Zügli zwischen Interlaken und Därligen überholen zu können glaubten — legte man doch die 4,3 km lange Strecke Interlaken-Bhf.—Därligen

in der reichlich bemessenen Fahrzeit von gut 10 Minuten mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von nur ca. 20 km zurück. Aber oha! Die Hochradrennfahrer waren an den Lätzen geraten. Der sonst gebührend vorsichtige Lokomotivführer Paul Beckmann ließ sich nicht unterkriegen und rettete die Ehre der Bödelibahn: er holte aus seinem lieben 90 PS-Lokerli das Letzte heraus, und seinen Namen verleugnend, fuhr der sonst gemächlich säuselnde «*Zephir*» wie der Teufel und legte die Strecke Interlaken-Bhf.—Därligen mit annähernd 50 km Geschwindigkeit in der Rekordzeit von 5 Minuten zurück. Die Velozipedisten waren geschlagen. Aber nur mit Mühe konnte der temperamentvolle Lokomotivführer sein wildgewordenes «Zephirli» in Därligen zum stehen bringen. Und zu seinem nicht geringen Schrecken befanden sich hier gerade der Verwaltungsratspräsident der Bödelibahn, Oberst *Des Gouttes*, und der junge Betriebsinspektor *Rathgeb*[63], die beide zufällige Zeugen dieser tollen Fahrt geworden waren.

Aber merklich erleichtert, hörte er den behäbigen Herrn Oberst in seiner gsatzligen Art nur sagen: «Das hätt i jitz bim Tonner nid gloubt, daß me mit däne Maschindli so schnäll cha fahre!»

Worauf ihm der Betriebschef ebenso gelassen zur Antwort gab: «Ja — es isch drum drna eine druff!»

Ein anderes Abenteuer mit dem «Zephir» bestand unser Veteran am Abend des 9. Januar 1893, zur Zeit der Linienkorrektur bei Därligen. Als er nach Arbeitsschluß mit sechs leeren Schotterwagen von Därligen nach Interlaken fuhr, sanken hinter seinem Zug infolge einer plötzlichen Rutschung ca. 20 m Geleise in den See, wo sie, teilweise sichtbar, noch heute liegen. Ein bald darauf folgender Personenzug, der einer die Sicht verwehrenden Kurve wegen unfehlbar in die Tiefe gestürzt wäre, konnte durch das entschlossene Eingreifen des Bahnwärtersohnes Hans Dietrich gerade noch rechtzeitig angehalten werden.

Als Maschinist hatte Paul Beckmann unter Kapitän Amstutz auch noch die letzten acht Wochen des Ende Mai 1893 infolge der Eröffnung der Thunerseebahn eingestellten *Trajektbetriebes* auf dem Thunersee erlebt — eine Zeit, die ihm meist unerfreuliche Eindrücke hinterlassen hat, denn das schlecht bezahlte Personal dieser Gütertransportschiffe der Bödelibahn war eine unehrliche, rabiate Gesellschaft, die sich nicht scheute, Weinfässer und Spirituosen anzuzapfen (was nach einer Meldung aus dem Jahre 1858 seinerzeit auch wiederholt auf den Dampfschiffen praktiziert worden war) und mit Seewasser aufzufüllen und gelegentlich auch anderes Gut zum Schwinden bzw. Verschwinden zu bringen. Wen diese Bande nicht zum Mitmachen veranlassen konnte, den suchte sie auf übelste Weise zu schikanieren. (Das spurlose Verschwinden des im März 1891 angeblich in Därligen über Bord gefallenen, aber möglicherweise auf der Fahrt verbrecherisch beseitigten Maschinisten Jakob Kunz blieb unaufgeklärt.) Immerhin brachte Beckmann noch so viel Humor auf, daß er für die letzte Fahrt des Trajektschiffes eine schwarz gewordene Wolldecke als Trauerfahne hißte...

Er kam dann auf die eben eröffnete Thunerseebahn — deren Züge nach der Fahrt Scherzligen-Interlaken-Bahnhof er, jeweils maschinenwechselnd, immer noch mit seinen Lieblingen «Bise» und «Zephir» nach Interlaken-Ost bzw. Bönigen weiterführte — war erster Lokomotivführer auf der 1897 eröffneten Spiez-Erlenbach-Bahn, fuhr auch auf der Gürbetalbahn, auf der Spiez-Frutigen-Bahn und seit 1916 auf der ersten normalspurigen elektrischen Alpenbahn Europas, der 1913 eröffneten *Lötschbergbahn* — bis er 1930 nach 45 Dienstjahren in den wohlverdienten Ruhestand trat. Früher ein gern gehörter humorvoller Sänger schalkhafter Lieder, der eine gewisse Popularität genoß, und ein eifriges Mitglied der Tell-Freilichtspiele in Interlaken — er wirkte 1932—1938 neunzigmal als Darsteller mit — erfreut sich der nach zwar gut überstandenen körperlichen Leiden seit Jahren stiller gewordene und seit 1929 als Witwer von einer Tochter betreute Eisenbahner noch gesunder Geisteskräfte.

Mit dem am 2. Juni 1900 nach langem, schmerzhaftem Leiden im Alter von über 75 Jahren in Interlaken verstorbenen ersten Lokomotivführer der Bödelibahn und damit des Berner Oberlandes, Friedrich Beckmann, mit dessen Söhnen Josef und Paul und des letzteren 1899 geborenen gleichnamigen Sohn als in Goldau stationierter SBB-Lokomotivführer ist die Familie Beckmann während dreier Generationen diesem verantwortungsvollen Beruf treu geblieben.

Anmerkungen

36a Ihr Taufpate war *Arnold Halder* (1812—1888), ein aus St. Gallen stammender verdienter Interlakner Lokalpoet und Verfasser verschiedener Reiseerzählungen aus dem Berner Oberland. Von 1859—1884 in Interlaken ansäßig, gilt er auch als der touristische Entdecker der 1863 mit der Heimwehfluh «Modesache» gewordenen Schynigen Platte. — Projekt Seiler: «Thuner-Blatt» 1868, Nrn. 15 u. 17; Manual des Regierungsrathes No. 232 (31. III. 1868).

37 Dieser dominierenden technischen und merkantilen Begeisterung gegenüber macht sich doch auch hier die Erkenntnis der *Relativität allen «Fortschritts»* bemerkbar. *Heinrich Runge*, 1817—1886 («Die Schweiz» III., 1866, S. 105/06) beklagt einen durch die Eisenbahnen verursachten «schweren Verlust» wertvoller, die Phantasie anregender Reiseeindrücke, deren Mannigfaltigkeit, Intensität und Stimmungsgehalt durch das rasch sich fortbewegende neue Verkehrsmittel bereits in Eintönigkeit, Gleichgültigkeit und Abgestumpftheit verwandelt worden sei. Kaum mehr kennt man das Erlebnis der ersten Begegnung mit einer Stadt, der wandernd man sich nähert, deren geheimnisumwitterte Mauern, Dächer und Türme sich bildhaft einprägen und deren Straßen und Gassen man nach dem Eintritt durch das Stadttor mit offeneren Sinnen durchwandelt, als wenn wir mit der Eisenbahn «oft mitten in eine Stadt hineinsausen, bevor wir von draußen her auch nur einen Blick auf sie geworfen» und auf einem Bahnhof aussteigen, «der genau so aussieht als alle andere.» — 1859, nach Eröffnung der Eisenbahnlinie Bern-Thun, wollte man in Thun von einer im Ausland bereits üblichen *größeren Fahrgeschwindigkeit* nichts wissen: Das mag «in weiten öden Ebenen wünschenswerth sein. Hier aber, wo bei jedem Schritte vorwärts das Auge angenehm angesprochen, das vieler Fremden von nie gesehenen Naturschönheiten zum Erstaunen überrascht wird, wäre stärkeres Fahren als in einer kleinen Stunde von Bern bis Thun Versündigung an denselben.» («Thuner-Blatt» 1859, Nr. 69.)

38 Dank der liebenswürdigen Vermittlung von Herrn Redaktor Rudolf Wyss, Interlaken, der uns auf diesen sich noch sehr guter Gesundheit erfreuenden ehrwürdigen Veteranen aufmerksam gemacht.

39 H. A. Berlepsch bemerkt in seinem Reiseführer «Schweiz», Ausgabe 1873, nach einem Hinweis auf «die projektirten Eisenbahnlinien nach Lauterbrunnen, Grindelwald, Mürren, Rosenlaui, Meiringen»: «Die Bergbahn auf die ‚Schienige Platte' ist bereits gesichert und soll später sogar auf das ‚Faulhorn' geführt werden.» *Betriebseröffnungen 1872—1913:* 1872/74: Bödelibahn, 1879: Hotelbahn Brienzersee-Gießbach (erste Drahtseil-Zahnradbahn des Berner Oberlandes, ca. 350 m lang, eingestellt 1939), 1888: Brünigbahn (Alpnachstad-Brienz, 1916 Brienz-Interlaken), 1889: Beatenbergbahn, 1890: Berner Oberland-Bahnen nach Lauterbrunnen u. Grindelwald, 1891: Lauterbrunnen-Mürren-Bahn, 1892: Brienz-Rothorn-Bahn, 1893: Thunerseebahn Scherzligen-Därligen, Schynige Platte-Bahn, Wengernalpbahn, 1897: Spiez-Erlenbach-Bahn, 1899: Reichenbachfall-Bahn (Meiringen), 1901: Spiez-Frutigen-Bahn, 1902: Erlenbach-Zweisimmen-Bahn, 1905: Montreux-Berner Oberland-Bahn, Spiezer Verbindungsbahn, 1906: Heimwehfluh-Bahn, 1908: Harderbahn, 1910: Niesenbahn, 1912: Jungfraubahn, Zweisimmen-Lenk-Bahn, Meiringen-Reichenbach-Aareschlucht-Bahn, Mürren-Allmendhubel-Bahn, 1913: Lötschbergbahn, Rechtsufrige Thunerseebahn Steffisburg-Thun-Beatenbucht (1914 Beatenbucht-Interlaken, Ende 1939 durch Autobus ersetzt). — Weitere Angaben über alle diese Bahnen in E. Mathys, «Hundert Jahre Schweizerbahnen, 1841—1941», 2. Aufl., Bern 1943.

Aus den Jahren 1890—1912 stammen nach H. Hartmann («Das große Landbuch», 1913) folgende 17 *unausgeführte Eisenbahnprojekte:* Grindelwald-Große Scheidegg-Meiringen, Lauterbrunnen-Breithorn-Lötschental-Visp, Kleine Scheidegg-Eiger, Interlaken-Matten-Wilderswil-Gsteig, Grimsel-Furka, Kleine Scheidegg-Lauberhorn, Kleine Scheidegg-Männlichen, Spiez-Gemmi-Leuk, Meiringen-Susten-Wassen, Spiez-Aeschi-Heustrich, Meiringen-Hasliberg, St. Beatenberg-Interlaken, Grindelwald-Bäregg, Gunten-Sigriswil, Frutigen-Adelboden, Lenk-Hahnenmoos-Adelboden, Beatenberg-Niederhorn. Außerdem war 1884 in Interlaken von einer Rugenbahn die Rede. — Der nicht unter den Begriff «Eisenbahn» fallende Wetterhorn-Aufzug bei Grindelwald wurde 1908 eröffnet und 1914 abgebrochen.

40 Emil Lohner, Aus dem Leben Johannes Ritschards. Bern 1932.

41 Alfred Moser, Der Dampfbetrieb der schweizerischen Eisenbahnen 1847—1922. (Basel 1923.) Maße und weitere technische Angaben nach der amtlichen «Statistik des Betriebs-Materials der Schweizerischen Eisenbahnen» 1873. Ausführliche Angaben über die baulichen Verhältnisse und Betriebsergebnisse (1877—1883) der Bödelibahn in A. Furrer, Volkswirthschafts-Lexikon der Schweiz, Bern 1885.

Die modernen *Schnellzugslokomotiven der B. L. S.*, die heute auch bis Interlaken-Ost fahren, sind rund 20 m lang und 142 Tonnen schwer; sie haben eine Leistungsfähigkeit von ca. 6000 PS und eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km. Sie wurden von den S. A. des Ateliers de Sécheron, Genève, (elektrischer Teil) und von der Schweizerischen Lokomotiv- u. Maschinenfabrik Winterthur (mechanischer Teil) erbaut und kosteten ca. 1 Million Franken. Der Verkehr Interlaken-Ost—Bönigen wird heute durch rund 22 m lange, 61tönnige BLS-Schwertriebwagen besorgt, deren Leistungsfähigkeit 515 PS mit 65 km Höchstgeschwindigkeit beträgt. Gemeinsame Erbauer: Maschinenfabrik Oerlikon, Schweizerische Industrie-Gesellschaft Neuhausen/Sch., Schweizerische Lokomotiv- u. Maschinenfabrik Winterthur.

42 v. Röll, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Berlin-Wien, Bd. 4, 1913, Bd. 8, 1917; «Die Eisenbahn», Zürich 1875, Nrn. 1 u. 16; G. Geilfus, Das Tößtal, Zürich 1880, darin Abbildung eines zweistöckigen Personenwagens nach einer Zeichnung des galizischen Genrebildermalers Julian Falat, nachmaliger Professor und Direktor der Kunstakademie in Krakau. Reproduziert auch in G. u. F. Hegi, Das Tößtal und die Tößtalbahn, Zürich 1913, sowie im SBB-Jubiläums-Wandkalender 1947, für dessen sämtliche Bildtexte F. A. Volmar die nötigen Unterlagen beschaffen hat — ohne für die nun vorliegende, leider nicht durchwegs einwandfreie Redigierung verantwortlich zu sein.

48 A. W. Beyse, Beiträge zum practischen Eisenbahnbau, 2. Theil, Karlsruhe 1841. — Beyses Anregung zu einem durch die Schweiz führenden großen interkontinentalen Handelsweg — aber ohne jegliche Erwähnung seiner Trajektschiffahrt-Idee — würdigt A. Merian in seiner Schrift «Über Eisenbahnen in der Schweiz und insbesondere eine Stammeisenbahn von Basel nach Olten als erste Verbindung und Fortsetzung der benachbarten großen Bahnen», Basel 1845. Hinweis auf Beyses «große Idee» eines Trajektverkehrs auf den

naturgegebenen Wasserstrecken (ohne Quellenangabe!) in der verdienstlichen Schrift von Diethelm Fretz, Schweizerische Eisenbahn-Pioniere vor 1844, Zollikon 1944. — Bemerkenswert ist folgende Äußerung Beyses in der Einleitung zum zweiten Heft seiner «Neuesten Erfahrungen im Eisenbahnwesen» (Karlsruhe 1844): «In England, wo man lange Zeit an die Preßfreiheit gewohnt ist, und sie als ein kostbares Gemein-Gut betrachtet, wird Derjenige, welcher in der Technik liegende Fehler rügt, keine Feinde durch Aufdeckung der Wahrheit erhalten, wenn er festen Fußes und blos aus wissenschaftlichem Interesse damit vortritt; bei uns ist es das Entgegengesetzte, und die Satelitten unserer Baubürokratie werden Denjenigen mit tötlichem Hasse und Verfolgungen jeder Art beehren, der es wagt, an den von ihnen ausgeführten Bauten den Probirstein der unparteiischen Kritik zu legen...»

49 Fr. Volmar, Geschichte und Entwicklung der bernischen Eisenbahnpolitik 1845—1902, «Schweizer. Blätter für Wirtschafts- u. Socialpolitik», Bern 1902 (S. 217—19); Jakob Stämpfli als Verkehrspolitiker. (Eine Verteidigung des bernischen Staatsmannes und der bernischen Eisenbahnpolitik.) Bern 1927. — Tagblatt des Großen Rathes des Kantons Bern 1856, S. 185. — Denkschrift der Regierung des Kantons Bern an die h. Bundesbehörden u. an die bei der Juragewässerkorrektion betheiligten Kantone über die Angelegenheit der Juragewässerkorrektion u. der schwimmenden Eisenbahn, 12. VII. 1856. — A. Peter, Die Juragewässerkorrektion, Bern 1922.

50 «Der Bund» 1864, Nr. 6; 1867, Nr. 37; «Thuner-Blatt» 1866, Nr. 22. — «Saison von Interlaken» 1877, Nrn. 29 u. 38. (Die Einsichtnahme in den ersten und vermutlich einzigen Jahrgang dieses frühesten «Organs für den Fremdenverkehr des Berner Oberlandes» verdanken wir Herrn Dr. Hans Spreng, Unterseen.) «Oberland 1886, Nr. 140.

51 Vgl. Anm. 44. Finsler wundert sich, daß man unter den das Hauptkontingent der Reisenden bildenden Engländern und Norddeutschen nur vereinzelten Schweizer Touristen begegne. Diese vermutlich auf einen Wochentag sich beziehende Wahrnehmung allein würde allerdings ein unrichtiges Bild von der *Zusammensetzung des damaligen Reisepublikums* geben. Denn in eben diesem Jahr (1890) meldet «Der Bund» (Nrn. 203 u. 210) an Juli-Sonntagen Hunderte von Besuchern des engeren Berner Oberlandes aus der Bundesstadt, «worunter auch das weibliche Geschlecht recht zahlreich vertreten war». Seit der Eröffnung der Berner Oberland-Bahnen nach Lauterbrunnen und Grindelwald am 1. Juli 1890 war es namentlich die Wanderung über Wengernalp-Kleine Scheidegg, die sich gerade auch unter den Einheimischen wachsender Beliebtheit erfreute.

52 Wir danken Herrn E. F. Raeuber-v. Steiger, Interlaken, für seinen gefl. Hinweis auf das also noch vorhandene ehemalige Thunersee-Trajektschiff Nr. 2, ebenso Herrn Werftchef Ing. R. Furrer von der Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees, sowie der Seeverlad- u. Kieshandels A. G. Luzern für ihre gefl. Angaben.

62 Nach gefl. Mitteilung des über die Genealogie der «weißen» v. Steiger bestorientierten Herrn Peter v. Steiger, Bern, ein Onkel des heutigen Bundesrat Eduard v. Steiger.

63 *Gottfried Rathgeb,* geb. 1860, lebt als 86 Jähriger in Bern. Zuerst bei der Emmentalbahn tätig, war er der Initiant eines Zusammenschlusses der losen lokalen Organisationen schweizerischer Eisenbahn- und Dampfschiffsangestellter zu einer einheitlichen Organisation, die dann 1889 mit der Gründung des «Vereins Schweizerischer Eisenbahn- und Dampfschiffsangestellter» (eines Vorläufers des heutigen, 1919 gegründeten Schweizerischen Eisenbahnerverbandes) verwirklicht wurde. 1889—1894 Betriebsinspektor der Bödelibahn und deren Güter-Trajektschiffahrt auf dem Thunersee, trat er dann in den Dienst des Eidg. Eisenbahndepartementes und war 1904—1930 Inspektor der Sektion für Rechnungswesen und Statistik. Verfasser des «Graphisch-statistischen Verkehrs-Atlas der Schweiz», Bern 1915. — Sein Nachfolger bei der Bödelibahn war für kurze Zeit der seit 1888 im Betriebsbüro tätige *Adolf Stauffer* (1872—1940), der dann 1895—97 im Dienste der Dampfschiffgesellschaft Thuner- u. Brienzersee stand, später Direktionssekretär der mit der Bödelibahn fusionierten Thunerseebahn wurde und dann von 1913—28 erster Generalsekretär der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon war. — Hier sei auch des seit 50 Jahren (1896) im Dienste der Dampfschiffahrt Thuner- u. Brienzersee stehenden *Jakob Ammann* gedacht, seit 1898 Chef des Verkehrsbüros, seit 1911 Direktor, als welcher er auch heute dem Dampfschiffbetrieb der BLS vorsteht, deren Kommerziellen Dienst er außerdem leitet.