

**Zeitschrift:** Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst  
**Band:** 12 (1922)  
**Heft:** 27

**Artikel:** Berns Anschluss an das schweizerische Wasserstrassennetz  
**Autor:** Bucher, H.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-641021>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 17.03.2025

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

### Berns Anschluß an das schweizerische Wasserstraßennetz.

Von Ingenieur S. Bähler, Bern.

I.

Einem speziellen Gebiet der Wasserwirtschaft, der Binnen- und Seeschifffahrt, wurde bis jetzt im Kanton Bern wenig Beachtung geschenkt. Allgemein begrüßt wurden die Bestrebungen zur Verbesserung der Rhein-Wasserstraße nach Basel, sowie der Bau des Aar- und Thunersees. Schon vor längerer Zeit bekannt sind dagegen die Fortschritte zur Schiffbar- machung der Aare bis Genéve, sowie des Tessin bis zum Lago Maggiore. Die Fortschritte auf diesen Strecken sind natürlich durch die Kriegs- und Finanznöte nicht im erwünschten Tempo weitergeschritten, doch sind nun die ge- schiedlichen Unterlagen vorhanden, so daß die Ausführung nur noch eine Frage der Zeit ist.

Die Vorteile einer großzügigen Beförderung von Mal- len- und Holzwaren wurden im Innern der Schweiz frühzeitig erkannt. Es wurde das Projekt der Ver- bindung der Aare mit der Rhone-Wasserstraße, von Solothurn über Burgau-Kanton-Solothurn-Biel-Lesee-Neuenburgersee-Canal d'Entreeches in den Genéve aufgestellt und eingehend studiert. Dabur könnte das Innere der Schweiz sowohl mit den Mittelmeerhäfen, den Nordseehäfen, als auch mit der Donau und deren reichen Ländern durch den Bodensee-Donau-Kanal verbunden werden. Die gegenüber den Ver- bindungen auf große Strecken 5-6mal billigeren Stadtpreise der Schifffahrt werden den Industrien die Rohmaterialien be- deutend verfügbarer machen. Verbrauchsgüter, die in Massen eingeführt werden, können billiger zu haben. Manche In- dustrie wird durch diese Erzeugnisbilligkeit für den Ex- port erst erlebten, andere wird der Aktienkurs, das Ab- satzgebiet, vielfach vergrößert.

Diese Prognose wird nicht zu optimistisch sein und er- fährt das große Interesse, das man vielerorts in der Schweiz für die Beförderung der Flußschifffahrt findet. Man ging noch weiter als das Rhone-Aare-Projekt und unterludte 1913 und später die Rhone. Die Herren Dr. ing. S. Bähler, Dr. ing. S. Bähler, Ingenieur in Aarau, stellen begünstigte Projekte auf, während Herr Ingenieur Gelpi ein Projekt mit einem Glat-Schiffkanal vom Rhein nach Zürich aufstellte, das jedoch wenig Anklang fand. Auch für die Aare sind schon ziemlich eingehende Studien ge- macht worden, alles durch private oder auf Veranlassung der betreffenden Wasserwirtschaftsverbände.

Vom Herbst dieser Zeit wurde dann 1918 in der Schweizerischen Wasserwirtschafts-Verband eine Studie über die Schiffbarmachung der oberen Aare vom Bielsee bis in den Brienersee veröffentlicht. Die später als Broschüre er-

schienene Arbeit war schon Gegenstand verschiedener Be- ratungen und veranlaßte auch Herrn Dr. Bähler, Inge- nieur in Aarau, zur Aufstellung eines andern großzügigeren Projektes. Im August 1921 erschien in der „Wasserwirt- schaft“ eine Ergänzung und Variante meines Projektes für die Partie der Stadt Bern. Im Herbst 1919 hat der Bundesrat in einem Kreisreiben die Kantonsregierungen ersucht, zu erklären, welche Gewässer in ihrem Gebiete schiff- bar seien und welche für die Schiffbarmachung in Aus- sicht zu nehmen seien. Nach einer Diszussion des Projektes im Vorstand der bernischen Sektion des Rhone-Aare-Schiff- fahrtsverbandes in Biel wurde der Regierung zuhanden des Bundesrates vorgelegt, die Aare vom Bielsee bis zum Brienersee für die Schiffbarmachung in Aussicht zu nehmen, und zwar für 600-Tonnenläden.

Es wäre nun an der Zeit, auch weitere Bevölkerungs- freizeite mit dem Projekt etwas be- kannt zu machen. Freilich ist die Zeit der Ausfüh- rung noch in weiter Ferne, indem vorerst die „Zu- fahrtstraßen“ in die Schweiz und zum Bielsee voll- betriebstüchtig sein müssen. Doch ist bei vielen Reue- rungen, beim Bau von Kraftwerken an der Aare, bei der Regulierung des Thuner- und Brienersees, bei Flußkorrekturen, Beseitigung von Uferabbrüchen und Ansiedelungen von Industrien, Güterbahnhöfen, Anlagen etc., schon jetzt auf diese Schifffahrt Rücksicht zu nehmen, und die ganze Bevölkerung hat ein Interesse daran, daß ihr nicht durch Bauten und Neuerungen der Weg ge- sperrt oder erschwert und verfeuert wird.

Sachliche Diskussion, Prüfung, detailliertere Studien über die Möglichkeiten müssen daher schon jetzt vorgenom- men werden, wie es für die Rhone-Aare-Wasserstraße ge- schah und noch geschieht. Die geringen Ankosten machen sich später reichlich bezahlt, indem dann der Wallertrabe große Hindernisse nicht mehr im Wege stehen.

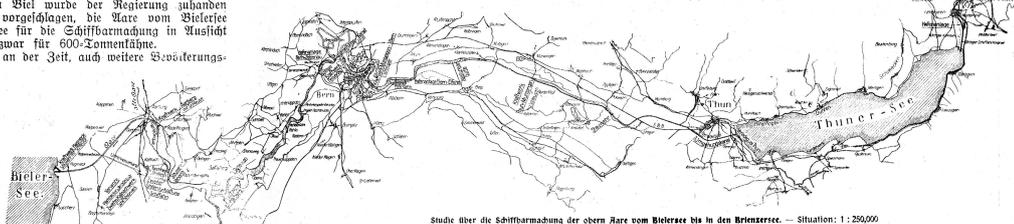
II.

Man könnte sich fragen, ob es dem Kanton Bern nicht genüge, die Röhne vom Meer oder von den Donaualändern her nur bis nach Biel kommen zu lassen und die Güter von dort aus durch die Bahn zu versetzen, und ob der Ausbau der oberen Aare überhaupt wirtschaftlich sei. Zur

Beantwortung braucht man sich bloß die Folgen eines sol- chen Vorgehens zu vergegenwärtigen. Industrien in Bern, im Mittel- und Oberland müßten die für sie bestimmten Güter in Biel auf die Bahn umladen lassen und die Eisen- bahntarife bis zum Bestimmungsort auf sich nehmen, was die Güter (besonders Massengüter) nicht unerschwerlich ver- teuern würde, besonders für etwas von Biel abgelegene Gegenden. In analoger Weise würde sich eine Belastung und Beeinträchtigung des Exportes ergeben. Neue Indus- trien und Großverbraucher würden durch Niederlassung in Biel statt anderswo im Kanton erhebliche Vorteile haben,

die zu erwartende Ersparnis noch erheblich mehr betragen wird. Die zu fallen der Schifffahrt fallenden Baukosten wurden zu circa 40 Millionen Franken bei Fortschritten veranschlagt. Dieser Betrag ist jedoch eher eine Schätzung als eine Berechnung und muß noch genauer ermittelt werden.

Die Bahnen werden auch trotz der Schifffahrt nicht schlimmer belastet, es wer-



Studie über die Schiffbarmachung der oberen Aare vom Bielsee bis in den Brienersee. — Situation: 1 : 250,000

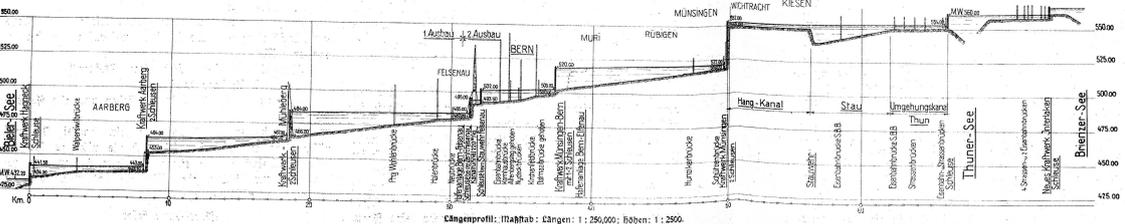
während die alten Industrien im Bernerland gegen die Biel nicht mehr konkurrenzfähig wären. Biel würde eine große, reine Industriestadt, was wohl selbst den Bernern nicht sehr erwünscht sein wird, während der übrige Kanton sich nur noch von der Landwirtschaft, der Verwaltung und den Fremden „ernähren“ würde. Solche einseitige Entwick- lungsmöglichkeiten können aber für eine Gegend zur Katastrophe werden (München im Jahr) und sind daher zu vermeiden. Schon diese Aussicht allein müßte das Berner Mittel- und Oberland, und besonders die Städte Bern und Thun ver- anlassen, ihr Möglichstes zur Verwirklichung der Fluß- schifffahrt zu tun, auch wenn die Wirtschaftlichkeit zweifel- haft wäre.

Diese ist jedoch auch errechnet, unter Annahme, daß die Zufahrtstraßen gut ausgebaut sind. Für 1913 wurde errechnet, daß für das Verbringungsgebiet der oberen Aare eine Ersparnis von 2.3 Millionen Franken eingetreten wäre, wenn die schiffbaren Güter per Schiff hätten transportiert werden können. Bei Eröffnung der Schifffahrt wird der Güterumsatz noch erheblich zugenommen haben. Daß die Eisenbahntraktoren die Vertiefungsarbeiten resp. diese weiter erreichen werden, wird wohl niemand behaupten, so daß

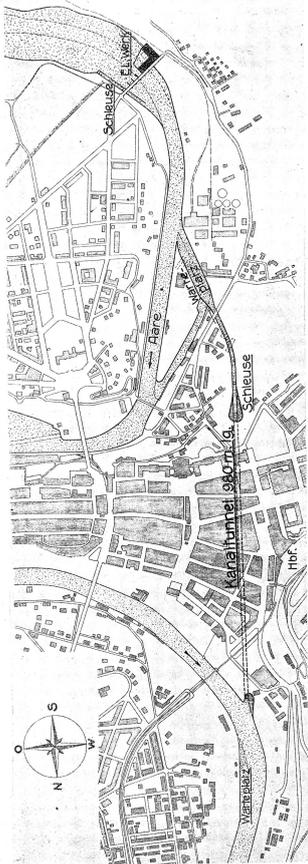
den ihr in meist nur Malen- und Holzwaren, die die niedrigen Tarife bezahlen, abgenommen, dafür profitieren sie von Umschlagverkehre und von der allgemeinen Belebung und Kräftigung von Handel und Industrie, wie dies stets bei neuen Wasserwegen beobachtet wurde.

III.

Zum Schluß sei kurz das Projekt erklärt. Das Haupt- werke bedarf keiner großen Umänderungen, als daß am Stenwerk eine Schleuse eingebaut werden muß. Bei der Halbeswilbrücke kommen die Röhne in den Unterwasser- kanal des Rahnadwerkes. Gleichfalls ist das Rahnad- werke freigelegt nur für 60 m/sek. ausgebaut worden. Sind jedoch einmal die Umflurungsanlagen im Oberland ge- baut, so wird die minimale Wasserenergie der Aare mit 95 m/sek. betragen. Durch Kombination mit dem Hochdruckwerkern läßt sich das Rahnadwerke wirtschaftlich auf 180-200 m/sek. ausbauen, was durch Einbau eines zweiten Tunnels gesehen könnte, der den Bedürfnissen der Schifffahrt entsprechend auszubilden wäre. Bei der Zentrale würden die Röhne vom Unterwasser durch ein Schiffschleu- senwerk und durch den zweiten Tunnel in den Staufen von Niederried geführt. Herr Ingenieur Bärn regte hier an, das Ergänzungswerke etwas oberhalb Aarberg zu bauen und so den Staufen von Niederried bis dort zu verlängern. Unterhalb des Staufen wäre durch Baggerung im Haupt- kanal und durch Überbau des Hauptwerkes die nötige Fahrwasservertiefung herzustellen. Oberhalb der Zentrale Aar- berg ist ein Verbauequivalent vorgezogen. Die Zentrale Rahnad- werke in ihrem jetzigen Zustande weiterbetrieben. Ob diese Lösung vorzuziehen ist, muß eine genauere Untersuchung werden in richtiger Weise bereits darauf acht gegeben, daß später der Großschiffahrt keine Hindernisse entstehen. Oberhalb der Neubrücke, bei der städtischen Zentrale Felsenau, werden die Verhältnisse schwieriger. Der Tunnel ist für 50 m/sek. gebaut, und die konstante minimale Wasserenergie wird 49 m/sek. betragen. Trotzdem ein Aus-



Längsprofil: Maßstab: Cängen: 1 : 250,000; Böden: 1 : 250,000



Studie über die Schiffanbindung der oberen Aare vom Bärensee bis in den Bärensee. — Passierung der Stadt Bern. — Situation 1:10,000.

trafe wird ein Kanal von circa 100 Meter Länge ausgehoben, an den sich eine Schleufe von 10 Meter Subhöhe anschließt. Von dieser geht der Kanal in einer Kurve von 500 Meter Radius weiter, geht über in einen 220 Meter langen Kanalstumpf und traversiert unterhalb des Felsenauwehres die Aare, setzt sich auf dem andern Ufer fort, wo eine Schleufe eingebaut wird, um die gestaute Wasserpegelhöhe zu erreichen. Unterhalb des Wehres wird durch eine kleine feste Schwelle die Wasserhöhe zur Traversierung der Aare geschaffen.

Nun ist man im Stadtgebiet. In der Studie von 1918 war noch die Umfahrung der Stadt im jetzigen West vorgesehene, mit Umbauten bei der Aare, im Schwelmenmästli etc. Sedoch wurde von Herrn Dr. Käfiger der Radius von 250 Meter bei der Aare als zu klein bezeichnet. Für 600-Tonnenfähre könnte zwar durch Treibeile wohl ein Betrieb eingerichtet werden, aber jedenfalls mangelhaft. Zur Beseitigung dieser Mängel ist eine Variante ausgearbeitet worden, die in der Raupfnummer L 3, der Schweiz, Wasserwirtschaft" erschienen ist, und einen Kanalstumpf von nördlich der Eisenbahnbrücke bis ins Marzili vorstreckt, mit Schleufe im Marzili. Trotz der Lage mitten in der Stadt wird nur sehr wenig an den bestehenden Verhältnissen geändert. Von der Schleufe weg führt der Kanal gegen das obere Ende der Frauenbodenstraße und mündet neben dem Gaswerk wieder in die Aare. Von der Gasanlage an aufwärts wird durch Korrekturen der Aare (Reduktion des Gefälles, Baggerung) der Wasserweg geschaffen, bis zum vorgezeichneten Elektrizitätswert Dählhölzli, das einen Stau in der Felsenau bilden wird mit der Hafenanlage für Bern.

Damit ist die Aare schiffbar bis zur Schützenbrücke bei Münstingen. Dort ist ein größerer Stau nicht möglich. Es wird daher das Stauewehr 400 Meter unterhalb der Mündung der Rothboden, bei Utigen, vorgesehene, von wo ein Kanal den Gang entlang bis zur Schützenbrücke führt, wo Druckleitung, Maschinenhaus und Schleufe projektiert sind. Es ist natürlich leicht möglich, daß für diese beiden Werke von den Bernischen Kraftwerken, die diese Strecke länger auszumäßen beabsichtigen, bessere Lösungen gefunden werden und bei ihnen hierin in keiner Weise vorgegriffen.

In Thun muß die Aare wieder verlassen werden, da die Benützung eines Aarearmes in der Stadt ausgeschlossen ist. Es muß ein Umgehungsstapel über die Allmend mit Schleufe beim Eintritt in den See erstellt werden. Am See ist auch die Thuner Seitenanlage vorgesehene. Auch der Umschlagshafen für den Lößberg wird wahrscheinlich dort placiert und ein wichtiger Punkt werden, denn als der Malen am nächsten gelegene Flußhafen wird er von großer Wichtigkeit für den Nord-Süd-Verkehr werden. Am Thunersee können dann nach Bedarf Verladequais errichtet werden.

In Interlaken ist eine durchgehende Kanalverbindung vorgesehene, mit einer neuen Kraftanlage, die die circa 6 Meter betragende Niveauunterschieds zwischen den beiden Seen ausnützt und Gelegenheit zur Errichtung einer Schleusenanlage zur Regulierung des Brienzersees gibt. Ähnlichen sind dort etwas nähere Untersuchungen angefleht worden, die ergeben, daß die in der Studie von 1918 fixierte Lösung zu ganz erheblichen Veränderungen führt, die die Frage aufwerfen, ob es nicht wirtschaftlicher wäre, die Flußschiffahrt in Interlaken-West ihren Endpunkt finden zu lassen. Genauere Studien werden auch hier mit der Zeit Abklärung verschaffen.

Auf das Projekt von Herrn Dr. Käfiger hier auch noch näher einzutreten würde zu weit führen, es sei dazu auf die Abhandlungen in der „Schweiz. Wasserwirtschaft" vom 10.25. Januar 1920 und 10.25. August 1921 verwiesen. Erwähnt sei nur, daß es vom Stauewehr bei Utigen aus einen Kanal durch Mättelach-Münstingen-Muri bis ins Bundenfeld vorstreckt, mit Seitenanlage auf dem Bundenfeld. Von dort erfolgt der Abstieg in die Aare unter-

bau auf 80-100 m³/sek. noch wirtschaftlich sein könnte, wird sich wohl kaum die Anlage eines zweiten Tunnels, der auch der Schiffahrt zu dienen hätte, rechtfertigen. Weniger lohnspielig erscheint folgende Lösung: Nördlich der Zen-

halb der zentrale Felsenau vermittelt Schleusen und Quaeaufbau. Gleichzeitig würde damit der Bau einer Kraftanlage Thun-Bern (eine einzige Stufe) ausgeliefert. Neben erheblichen Vorteilen hatten doch dem Projekt große Nachteile an, wie die Inanspruchnahme eines großen Streifens besten Kulturlandes. Ferner würde die Aare bei Bern nur noch min. 15-20 m³/sek. Wasser führen, die der Kraftausnutzung entgegen. Diese Lösung ist doch wohl für hier

zu großartig. Die Strecke Felsenau-Bierensee ist von Herrn Dr. Käfiger nicht weiter studiert und nicht erklärt worden, daß wohl keine besondere Hindernisse im Wege seien. Aus allen Bevölkerungsgruppen sollte dem Projekt ein reges Interesse und tatkräftige Hilfe ertheilen, damit es sich langsam entwickelt. Die Behörden müssen ihr Augenmerk stets darauf richten und zu verbinden suchen, daß durch zweckmäßige Neuerungen der Schiffahrt der Weg erschwert wird.



Aus dem „Vändütsch“-Besamung in Bern. — Links: Hant- und Stadhaus Ins; Mitte: Bauernbockzeit; rechts: Schafteild. (Phot. Janski, Bern.)

### Das „Vändütsch“-Fest in Bern. (1. und 2. Juli.)

Wie tief der „Vändütsch“-Gehane, d. h. der bewußte Wille des Berner Volkes, an keiner angestammten Mundart festzuhalten und sie nicht kamplos der Verflachung und Verwässerung preiszugeben, zu Stadt und Land Mutzel gefaßt hat, das bewies das wohlgeungene „Vändütsch“-Fest vom letzten Samstag und Sonntag. Man darf sich dieses Volks- und Traditionsfest als eine Demonstration des Berner Volkes für seine Mundart und das durch sie bedingte und geförderte Kulturgut betrachten. Die unermüdete Arbeit eines Otto von Greiner für die Förderung des „Vändütsch“-Gedankens, die literarischen Vorträge eines von Taubel und Simon Geller, die das gleiche Ziel verfolgten, und nun die hingebende und glaubensvolle Fortschreibung Dr. Emanuel Friedlis, sie haben an diesen Festtagen eine glänzende Verwirklichung erfahren.

Die Idee war, die in Dr. Friedlis „Vändütsch“-Bänden behandelten Landschaften in einem Trachtenumzug in der Hauptstadt auftreten zu lassen und damit eine lebendige Propaganda für das „Vändütsch“-Werk Dr. Friedlis zu initiieren. Sie fand begeisterten Anklang in den Kreisen, die am Jubiläumskomitee des großartigsten Volks- und Sprachtunwesens interessiert sind. Man rüstete sich allerorten: in Grindelwald, Saanen, Thun, in Schwarzenburg, im Emmental, im Oberaargau und ganz besonders drüben am Bielersee: in Ins, Twann und Yperz, aber auch in der Stadt selbst, um mit farben- und formreichen Kostümgewandungen betragene zu können am Gelingen des Festtages. Samstag nachmittags gegen halb 3 Uhr setzte sich der bunte Zug in Bewegung. Er bot der vieltausendköpfigen Volksmenge, die auf den Straßen und in den Laubengängen Spalier bildete, ein interessantes und frohbewegtes Schauspiel. Die Schritten unter der Führung von kostümierten Reiterherolden und unter den Klängen der Metallharmonie erkund und würdig die Oberpaster und Grindelwaldner, Saaner und Guggisberger in ihren altertümlichen Originaltrachten einher: es folgten — wir haben die genaue Reihenfolge nicht mehr im Gedächtnis — die Kübelträger mit einem Emmentaler Schöpfzweig und einem Wagn, auf dem die „Rätere in der Wästere“ lustig vorgehen; schließlich war, die Werber Läder in hübscher Bernertracht, die Iner mit einer Spinnstube und einer Erinnerung an Papa Anler, die Twanner und Yperzer mit verschiedenen, den Weinbau, den Fischbau und die Fischerei symbolisierenden Gruppen; man sah die Schwarzburger vertreten, sogar

mit einer lebendigen Schafherde vom „Schaffid 3 Haffematt“ her; zwischen diesen Gruppen marschierten als willkommene Füllung die Studenten und Turner, die jugendlichen Turner Armbrustschützen, das „Fähnlein“ von der alten Grasburg, eine liebliche Mädchenchor mit Blumen- und Gewinden, und den frohlichen Schütz endlich bildeten die Seemannschaftschoristen mit dem „Schwadler“, der populärsten Erfindung unterst bernischen Dialektstämme. Das Ganze war ein wohlgeungenes, außerordentlich reizvolles und frohliches Bild aus dem bernischen Volksleben; es wird dem Zuschauer noch lange angenehm im Gedächtnis bleiben. Der Zug bewegte sich vom Bielersee nach Stadtmitte bis zum Pöschelplatz und über den Parlaments- und Rathausplatz zum Marktplatz, wo das eigentliche Festleben sich abwickeln sollte. Er wurde am Sonntag vormittag unter freudiger Teilnahme der ganzen Stadtbevölkerung wiederholt. Ein Spendetuch, am Schluß des Tages von vier Gemelern getragen, soll einen gewaltigen Münz- und Rollenfesten eingeschifft haben.

Ein frohes Festtreiben entwickelte sich allseitig nach Schluß des Tages auf der Marktplatz, die zu einer kleinen Substanz mit den mannigfaltigsten Kauf-, Tanz- und sonstigen Vergnügungsgelegenheiten umgestaltet worden war. Der Platz, so ideal er Juni für diesen Zweck eingerichtet war, erwies sich als viel zu klein für die vieltausendköpfige Volksmenge, die sich hier frei und harmlos vergnügen wollte bei Spiel und Tanz, an den kleinen Attraktionen einer bunten Bühne, einer Werf- und Schütze etc., bei Tockern und Alphornbläsern. Weit aus den reisten Jährern fanden die beiden Tanzbühnen vorn auf der Marktplatz, wo es sich beim kalten Spiel einer Gemelers- und Bauernkapelle unter roten und gelben Kampions herrlich forttraten; ein nach der Nachfrage bemessenes Eintrittsgeld wehrte den Ueberdang; doch sollten nichtbedauerlicher diese beiden Tanzbühnen die ergiebigsten Einnahmequellen des Festes dargestellt haben. Da für frohliche und harmlose Unterhaltung gefordert war, vertief in ungetrübter Selbsteit. Festlich hat am guten Gelingen auch das herrliche Wetter ein Wesentliches beigetragen.

Der großartige finanzielle Erfolg des Festes, — man vermisst, daß die Bruttoeinnahmen ohne den Betrag aus der Wirtschaft 57,000 Franken betragen — dürfte die glücklichen Organisatoren des Festes ermutigen, die Idee eines periodisch wiederkehrenden „Vändütsch“-Festes, das jeweils einer guten kulturellen Sache, ähnlich dem „Vändütsch“-Werk, gewidmet wäre, auszuführen. Wir glauben, daß sie hierfür die nötige Unterstützung im Publikum finden wird.