

Serie – Meiringen–Innertkirchen-Bahn mehr als ein Verkehrsmittel (1. Teil)

Kleine Bahn mit grosser Geschichte

urw. Verkehrswege, Eisenerz und die Nutzung der Wasserkraft haben die Geschichte des Oberhasli geprägt und das Tal immer wieder ins Zentrum der «grossen Politik» gestellt. Besonders beredte Zeugin davon ist ausgerechnet die bescheidene Meiringen–Innertkirchen-Bahn: Was schliesslich zur kürzesten Schmalspurbahn der Schweiz wurde, war einst Bestandteil europäischer Bahnpolitik und Nabelschnur zu grossen Kraftwerkbauten. Zur Zeit ist Innertkirchens Bahnanschluss an die Welt sogar gefährdet. Über das Haslital im Wind «politischer Grosswetterlagen» berichtet der «Oberhasler» in einer Serie zur Geschichte der MIB.

Jahrhundertlang spielte die Grimsel eine bedeutende Rolle im internationalen Nord-Süd-Verkehr: Eine der wichtigen Säumerouten führte durchs Haslital ins Wallis und von dort ins italienische Piemont. Bezeichnenderweise kam der erste Anstoss für eine Bahnverbindung über die Grimsel denn auch aus dem Ausland: Die Regierungen von Preussen und Piemont strebten bereits um 1850 eine gute Bahntransitlinie durch die Schweiz an. Selbst englische Bahningenieure befassten sich mit Plänen für eine Bahn von Luzern via Grimsel und Simplon nach «Domo d'Ossola». Für einen vom deutschen Ingenieur Michaelis 1853 erstellten Bericht zu einer Bahnlinie über die Grimsel rückte die Berner Regierung eine Prämie von 500 Franken heraus. Denn nun war auch ein «Gottthardkomitee» an der Arbeit, das eine Bahnverbindung nach dem Süden durch den Kanton Uri vorantrieb. Ein «Grimselkomitee» unter der Leitung von alt Bundesrat Jakob Stämpfli versuchte sofort, Gegengewicht zugunsten der Grimsel zu geben.

Sind wir bloss Berner ...?

Am 24. Januar 1866 entschied der bernische Grosse Rat nach zwölfstündiger Debatte, das Grimselprojekt fallen zu lassen und die Gotthardroute zu unterstützen. Ausschlag gegeben zu diesem Entscheid hatte ausgerechnet der Verfechter der Grimselroute, alt Bundesrat Stämpfli. Der weitsichtige Berner Staatsmann hatte erkannt, dass die Stimmung im In- und Ausland sich schliesslich doch der Gotthard-Variante zuwenden würde und die Grossratsversammlung mit der Frage konfrontiert: «Sind wir bloss Berner, sind wir nicht auch Schweizer?»

Oberhasli will keine Grimselbahn

Als 1870 das Berner Volk in einer Abstimmung Stellung nehmen konnte, sprach sich das Oberhasli mit 267 gegen acht Stimmen für die bernische Unterstützung der Gotthardbahn aus. Offenbar wollte man sich die lukrative Säumerie nicht von einer Grimselbahn nehmen lassen. Ausserdem mögen die Hasler befürchtet haben, dass eine Grimselbahn die vielen Alpentouristen, die den Saumpfad nun beschritten, zu eiligen «Passanten» machen könnte. Meiringen zählte zu dieser Zeit 18 Hotels, sechs Restaurants und fünf Kaffeewirtschaften. Nicht



Da waren die Träume von einer internationalen Transitbahn über die Grimsel bereits ausgeträumt: Im Herbst 1925 hatte die KWO begonnen, das Kirchetunnel für ihre Werkbahn Meiringen–Innertkirchen auszubrechen.

zuletzt mag aber die Linienführung der Grimselbahn das Oberhasli zur Ablehnung bewogen haben: Als internationale Transitbahn liess sie die Dörfer sozusagen «rechts liegen». Die Bahn sollte den Brünig in einem Tunnel unterfahren und von Unterfluh, immer dem Berghang folgend, direkt ins Gadmental gelangen, den Pfaffenkopf mit einem Tunnel durchbrechen und, auch Guttannen rechts liegen lassend, beim Handeckfall den Eingang zum Tunnel nach dem Oberwallis erreichen. Die Station Meiringen hätte, hoch über dem Dorf, am Berg gelegen.

Anschluss an den Gotthard

Natürlich setzte die Eröffnung der Gotthardbahn 1885 der einträglichen Säumerie über die Grimsel ein abruptes Ende. Und bereits am 13. Juni 1888 konnten die Meiringer mit einem Volksfest den Anschluss an die Bahnwelt feiern: Die Brünigbahn hatte nämlich die so genannten «Thun-Boten» abgelöst, welche bis anhin Waren und Touristen über Thuner- und Brienzsee gerudert und per Fuhrwerk ins Hasli gekarrt hatten. Auch Innertkirchen war mit der Eröffnung der Brünigbahn wieder Anwärter auf einen Bahnanschluss geworden, denn nun suchte man, das Berner Oberland mit der Gotthardbahn zu verbinden. Die Ingenieure Alfred Bucher aus Kerns und Elias Flotron aus Meiringen reichten das Konzessionsgesuch ein für eine elektrische Eisenbahn von Meiringen über den Sustenpass nach Wassen. Die Hasliger Gemeinden konnten zu diesem Projekt Stellung beziehen: Gadmen sah keinen Grund, gegen das Projekt zu opponieren und Innertkirchen zeigte sich «weder dafür noch dagegen, hätte aber viel eher den Bau einer Strasse über den Susten begrüss». Einzig Meiringen setzte sich für die Sustenbahn ein, forderte aber Winterbetrieb bis nach Innertkirchen und Postbeförderung bis Gadmen. Als Bucher und Flotron 1898 die Konzession erhielten, liess sich das Geld für die

Verwirklichung der Bahn nicht aufreiben.

Eine «Schienenlose Auto-Bahn»

Zehn Jahre später trat Elias Flotron erneut mit einem Sustenbahn-Projekt an die Öffentlichkeit. Ein neues Argument war, eine direkte Verbindung zwischen dem Waffenplatz Thun und den Gottthard-Festungen zu schaffen. Diesmal hatte Innertkirchen das Nachsehen: Flotrons Bahn sollte von Meiringen via Hasliberg und hoch über Gadmen zu einem Sustentunnel führen. Die Berner Regierung beantragte der Bundesversammlung Nichteintreten, weil das Projekt «den Wünschen der ansässigen Bevölkerung nicht entspricht und ihr auch nicht von Nutzen ist».

Abgelehnt wurde 1912 auch ein Projekt, das auf die schmale Strasse über den Sustenpass ein Geleise aus harten Steinplatten legen wollte, eine «Schienenlose Auto-Bahn Meiringen–Göschenen», wie die Gesuchsteller Römer und Isler ihr Projekt nannten. Sie wollten unter anderem Industrie ins Gadmental bringen und den Holzhandel fördern.

Ein Tram über Grimsel und Furka

Inzwischen war aber der Wunsch nach einer Bahnverbindung über die Grimsel nicht eingeschlafen, obschon jetzt eine Fahrstrasse über den Pass führte und seit 1895 die Pferdepost den öffentlichen Verkehr sicherstellte. Genau dort hakten die Bieler F. Bachschmid und E. Strub ein, als sie 1897 ein Gesuch für eine Grimselbahn einreichten: «Jede Überanstrengung der Pferde ist Tierquälerei», heisst es im Konzessionsgesuch. Bachmann und Strub sahen in Gletsch ein aufstrebendes Verkehrszentrum: «Die schweren Wagenzüge, die sich jeden Sommer über diese Höhen wälzen, und das internationale Leben, das sich im Hotel Gletsch entwickelt, sprechen für die Bedeutung dieser Verkehrsader entlang der Aare.» Die beiden planten eine Strassenbahn über den Kirchet nach Guttannen und von dort über Grimsel und Furka nach Andermatt. Die Geleise sollten auf die Strasse gelegt werden und die Bahn hätte mehr als ein Drittel der 4.20 Meter breiten Grimselstrasse beansprucht. «Zur Warnung von Personen und Fuhrwerken dient eine Lufttrompete», heisst es im technischen Beschrieb. Das Gesuch wurde abgelehnt, nachdem der bernische Regierungsrat es negativ beurteilt hatte: «Die Grimselstrasse wurde von Bund, Kanton und Gemeinden mit grossen Opfern für den öffentlichen Verkehr und nicht für Privatspekulationen gebaut.»

Der Pfarrer hilft

Von einem Versuch der Oberhasler, eine Bahnverbindung über die Grimsel selber zu bewirken, zeugt ein handgeschriebener Brief vom Juni 1899. Der Basler Ingenieur W. Hertzelt schreibt an den Baudirektor des Kantons Bern, dass er auf Wunsch der Gemeinden im Oberhasli sein vor zehn Jahren abgebrochenes Projekt für eine elektrische Bahn von

Meiringen nach Brig wieder aufnehmen möchte. Die Gemeinde Guttannen habe ihm diesen Wunsch durch ein Schreiben ihres Pfarrers mitgeteilt. Hertzelt gab dem Projekt jetzt eine Chance, weil Grossrat Nägeli nun nicht mehr Gemeindepräsident von Guttannen sei und der Neue vom Projekt eingenommen. «Wird uns Ihr lieber Kanton unterstützen», fragt Hertzelt den bernischen Baudirektor. Unter dem Brief steht lediglich: «ad acta».

Eisenerz und Elektrizität

Im Mai 1901 reichte der Zürcher Ingenieur J.R. Müller-Landsmann beim Eisenbahndepartement ein Gesuch ein für eine Schmalspurbahn von Meiringen nach Innertkirchen, die er zuerst mit Dampf, später elektrisch betreiben wollte. Vom bernischen Regierungsrat hatte Müller-Landsmann vorher eine «Konzession zur bergmännischen Ausbeutung und Verhüttung der Eisenerze im Oberhasli» erhalten sowie die Zusage für eine Konzession zur Ausbeutung der Wasserkräfte der Aare und ihrer Zuflüsse. Den Strom wollte Müller-Landsmann zum Betrieb seines Bergwerkes, seiner Bahn und für Luftseilbahnen und andere industrielle Anlagen im Oberhasli verwenden. Die geplante Meiringen–Innertkirchen-Bahn sollte am Eingang der Aareschlucht eine Zwischenstation erhalten. Dies bewog die Gemeinde Meiringen, das Projekt in der Vernehmlassung abzulehnen: Man befürchtete eine Verzögerung bei der Realisierung der bereits konzessionierten Trambahn Meiringen–Aareschlucht. Schattenhalb und Innertkirchen begrüsssten das Bahnprojekt, Müller-Landsmann erhielt 1902 die Konzession und verlängerte sie 1906.

Zwei Bahnen nach Innertkirchen

Bereits 1904 hatten aber die Ingenieure Vontobel aus Winterthur und Probst aus Luzern ein weniger spekulatives Bahnprojekt zur Konzessionierung eingereicht. Weil die Eröffnung des Simplontunnels bevorstand und eine Bahn von Gletsch nach Visp geplant, war eine Schmalspurverbindung von Meiringen nach Gletsch wieder interessant geworden. Die «Grimselbahn» sollte mit einem Scheiteltunnel die Touristensaison verlängern und, wie die Gesuchsteller schrieben, den Handel mit Granitsteinen als Einnahmequelle für das Haslital und die Bahn ermöglichen. Um die Grimselbahn anzutreiben, planten Vontobel und Probst, den Gelmerbach zur Stromproduktion zu nutzen. Auf Antrag des bernischen Regierungsrates wurde ihnen die Bahnkonzession am 22. Dezember 1904 erteilt. Sowohl die Regierung wie Vontobel/Probst waren überzeugt, dass zwischen Meiringen und Innertkirchen gleich zwei Bahnen nebeneinander existieren könnten: Die «Grimselbahn» und die ebenfalls konzessionierte Transportbahn von Müller-Landsmann.

Schwieriger Entscheid in Bern

Wegen Verzögerungen ihrer Pläne mussten sowohl Müller-Landsmann wie Vontobel/Probst ihre Konzessionen mehrmals verlängern. Inzwischen war aber ein gewichtiger anderer Interessent

Weiterbestand der MIB gefährdet?

urw. Aus grossen Eisenbahnträumen hat die Politik die bescheidene Meiringen–Innertkirchen-Bahn gemacht. Heute stellt Sparpolitik auch deren Existenz in Frage.

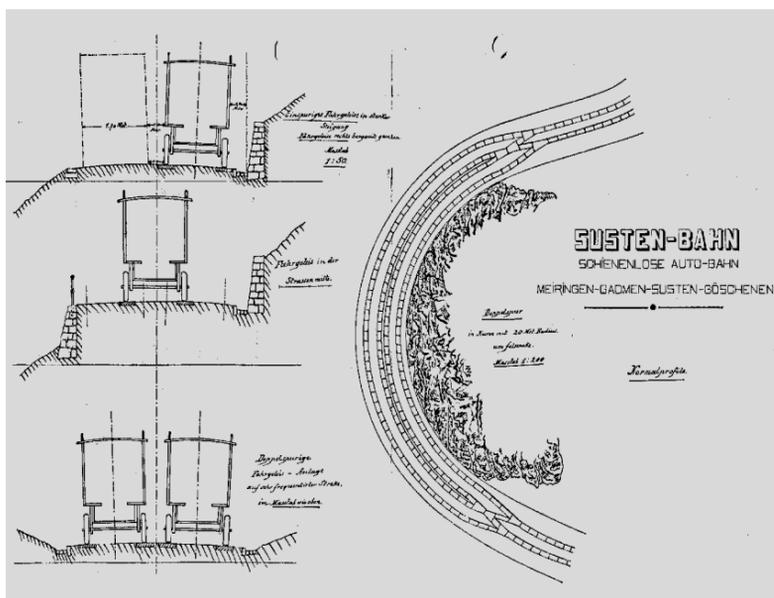
Die Meiringen–Innertkirchen-Bahn ist ein umweltfreundliches Verkehrsmittel mit einem dichten Fahrplan, den Einheimische zu schätzen wissen. Ausserdem ist sie Teil eines touristischen Angebots, das die Kraftwerke Oberhasli AG noch ausbauen möchten. «Bahnliebhaber lieben die MIB», sagt Max Ursin, Direktionsassistent der KWO AG, welche die Bahn betreibt. Als «Bahn des öffentlichen Verkehrs» erhält die MIB vom Kanton einen Beitrag an die Betriebskosten. Trotzdem ist sie defizitär und sie könnte schon bald ein Opfer des allgemeinen Trends zur Kostensenkung werden.

Für die Erhaltung einsetzen

«Wir sind es der Talschaft schuldig, uns mit allen Mitteln für die Erhaltung der MIB einzusetzen», sagt Max Ursin. Es seien aber nicht mehr alle KWO-Partner ohne weiteres bereit, das jährliche Defizit zu tragen. Eine weitere Schwierigkeit besteht laut Ursin darin, dass neben der MIB auch die Postauto Berner Oberland den öffentlichen Verkehr zwischen Meiringen und Innertkirchen abdeckt. Der Kanton entschädigt heute nicht mehr gerne zwei Verkehrsmittel, die parallel praktisch das gleiche Angebot erbringen würden. Welche Möglichkeiten sieht Max Ursin, um den Weiterbestand der MIB zu sichern? «Wir müssen unsere Vorteile ausspielen und mit einem attraktiveren Angebot versuchen, das Defizit zu verringern.» In Gesprächen mit der Brünigbahn und der Postauto Berner Oberland werde versucht, Zusammenarbeit und Angebot zu verbessern. Und schliesslich solle der Kanton angegangen werden um eine angemessene Anpassung der Entschädigung an die effektiven Leistungen der MIB.

aufgetreten: Im April 1905 fasste die Bernische Kraftwerke AG (BKW) den Beschluss, ein Konzessionsgesuch zur Nutzung der Wasserkräfte an der Grimsel einzureichen. Jetzt hatte die bernische Regierung den schwierigen Entscheid zu treffen, welchem Bewerber der Vorrang für die Nutzung der Wasserkraft zu geben sei, der kantonseigenen BKW AG oder den privaten Bahn- und Industrieplanern. Jedenfalls sollte es noch lange dauern und einige politische Wirbel absetzen, bis Innertkirchen zu seinem Bahnanschluss kam.

Fortsetzung folgt



Diese «Schienenlose Auto-Bahn» auf der alten Sustenstrasse sollte 1912 das Berner Oberland mit der Gotthardbahn verbinden.



Heute muss diese Passagierin im Triebwagen der MIB um die Zukunft ihres Verkehrsmittels fürchten. (Fotos: KWO)