

## Zentralbahn

1740 erliess Bern ein Reglement zum Strassenbau. 1740-64 erfolgte am Brienersee der Bau der alten Landstrasse, der Ausbau vom Säumerweg ('hier': R.-berg-Heggiwald-Gstyg-Tägerlaunen-Rosswald-N.-ried) zum mindestens 8 Fuss breiten Karrweg. 1846-64 wurde die neue Landstrasse gebaut, da mit einer neuzeitlichen Wegführung. 1870 wurde die Zollbrücke wegen dem Bahnbau abgebrochen und durch die Beau Rivage-Brücke ersetzt.

Ein Bahnbillett Zug-Luzern II. Klasse kostete 1865 Fr. 2.20. 1880 lag der Stundenlohn eines Arbeiters bei 23 Rappen. Das Brot war mit 39 Rappen für 1 kg relativ günstig. Ein kurzes Telegramm kostete 80 Rappen!

Vom 30.06.1861 bis 13.06.1888 und dann bis 1902-03 nur noch im Winter wurde von der Tracht bei Brienz bis Alpnach ein "Postwagenkurs" geführt. Diese Postkutschenlinie war die einzige in der Schweiz, die mit Gewinn arbeitete! Dabei wurden auch private Lohnkutscher beschäftigt, wenn es die Situation erforderte; kein Passagier wurde abgewiesen. Die Kutschenfahrt und die Weiterreise mit dem Schiff nach Luzern dauerte 12  $\frac{3}{4}$  Stunden.

Bau und Betrieb der Bahn Brienz-Alpnachstad wurden der Jura-Bern-Luzern-Bahn (JBL) übertragen, die 1886 mit den Arbeiten begann und am 14. Juni 1888 den Betrieb aufnahm.

Am 01.06.1889 erfolgte die Verlängerung nach Luzern. Bis 1903 verkehrte die Brünigbahn über die Bergstrecke nur im Sommer quasi als Touristenbahn. Erst mit dem Übergang der JBL an die SBB im Jahr 1903 wurde der ganzjährige Betrieb eingeführt.

Bereits 1741 projektiert, nahm der Schifffahrtskanal zwischen Thuner- und Brienersee im 19. Jh. immer konkretere Formen an, so 1811 im Zusammenhang mit dem Bau der Sustenpassstrasse oder 1839 mit einem etwas gar 'grosszügigen' Projekt. Für dieses hatte dann aber die Bevölkerung eindeutig zuwenig Verständnis. Am 21. April 1871 wurde ein weiteres Kanalprojekt vorgestellt. Doch hier erschien, zum Glück für die Bahnbefürworter, die Passage durch die notwendige Schleuse als zu zeitaufwendig.

Die Bödelibahn wurde, trotz einiger Opposition, nach dem Beschluss vom 09.12.1871 erst von Därligen bis Aarmühle (17.08.1872, '*Rameli*', heutiges Interlaken) und dann weiter nach Bönigen (01.07.1874) gebaut, da 'zur Sicherheit' zwei Mal die Aare querend zur definitiven Vereitelung jeglichen Schiffverkehrs! Der Personenverkehr zwischen Thuner- und Brienersee erfolgte mit für die damalige Zeit aufsehenerregenden doppelstöckigen Wagen. Eingesetzt wurden drei Loks, drei Leichtgewichte genannt *Föhn*, *Bise* und *Zephir*. Wochentags verkehrten 4 und sonntags 5 Züge, dies hin und zurück, je mit Anschluss an die Schiffe der Dampfschiffgesellschaft. Die Konzession ging 1899 an die 1893 fertiggestellte Thunerseebahn TSB über. 1912 übernahm die BLS die TSB, verstärkte die Trasse und baute neue Brücken für ihre schweren Loks. 1924 wurde die Strecke elektrifiziert. Ende Mai 1969 wurde der Personenverkehr auf der Strecke Interlaken Ost - Bönigen eingestellt und die Brücke über die Lütschine abgebrochen.

Von 1873 bis zur Fertigstellung der Thunerseebahn TSB 1893 brachten zwei Schaufelrad-Dampfer mit Schienen auf dem Deck die Güterwagen von Thun-Scherzligen nach Därligen und zurück. Je nach Schiff und Güterwagen konnten in den rund zweistündigen Fahrten vier bis sechs Wagen und dazu 'wetterfeste' Passagiere transportiert werden. 1893 wurden die beiden Traject-Schiffe auf den Vierwaldstättersee verlegt.

Die Dampfschiffahrts-Gesellschaft erwarb 1888 ein grösseres Aktienpaket der Brünigbahn mit der Auflage, diese dürfe bis 1900 die Strecke Brienz - Interlaken nicht bauen.

Zwei 'föhntypische' Grossfeuer vernichteten am 10. Februar 1879 und 25. Oktober 1891 Meiringen, Iselbolgen und Hausen. Beim ersten Brand wurden 110 Häuser, beim zweiten gar 183 Häuser eingeäschert. Sämtliche Feuer-Spritzen bis hinunter zum Bödeli und von Giswil rückten beide Male zur freundschaftlichen Hilfe an.

Dass 1891 "alle 19 Gemeinden" mit dem Telegraph alarmiert wurden und dass die Mannschaften "mit der Bahn" angereist sind, ist eine 'neuzeitliche Phantasie', Fake! Dannzumal hatten nicht alle Orte einen Telegraphenanschluss, sondern Feuerläufer, und die Brünigbahn war erst im Aufbau! Doch sowas Rückständiges kann man sich in der heutigen technisierten Welt nicht vorstellen, und so schreibt man etwas Passendes.

Vor 1883 galt, auch mangels der Möglichkeit, 'überörtlich' zu synchronisieren, in jedem Ort die lokale Sonnenzeit, die wahre Ortszeit WOZ. Und egal welche Uhr am genauesten lief: In der Regel war die Kirchenuhr das Mass der Dinge. Spätestens bei den Zugfahrplänen führten nun aber alle diese lokalen Zeiten zu Problemen. So wurde 1883 in den USA und in den 1890er-Jahren auch in vielen Ländern Europas die 'Eisenbahnzeit' eingeführt.

Der Gemeinderat von Niederried erhielt am 17. Mai 1890 von der Gemeindeversammlung die Vollmacht, gegen die Dampfschiffahrtsgesellschaft Thuner- und Brienersee rechtlich vorzugehen, da diese schriftlich mitgeteilt hatte, vom 1. Juni an die Ländte Niederrieds nicht mehr zu befahren. Die Vollmacht schützte die Gemeinderäte davor, für ihre Handlungen selber kostenpflichtig zu werden. Dennoch war Niederried ein Jahr ohne "ÖV"! Speziell die Einnahmen aus dem Versand vom 'Bienenfreund' von Ulrich Studer bewogen das eidg. Post- und Eisenbahn-Departement, bei der DSG vorstellig zu werden.

Seit 1850 war neben der Grimselbahn ins Bedretto ("Grimseltunnel") auch die 'Brünigbahn' von Luzern nach Interlaken in mannigfaltigsten Versionen im Gespräch, einmal als Schmalspur- oder dann als Normalspurbahn, einmal in Teilen und einmal durchgehend, einmal per Fähre von Bönigen nach Brienz (wie von Thun nach Därligen) den See querend oder dann einmal am linken und ein andermal am rechten Ufer vom Brienersee verlaufend, dabei den Brünig ab Brienzwiler in einem Tunnel unterfahrend oder über Meiringen oberirdisch querend... Erst 1913 wurde die letzte Eingabe behandelt! Nicht förderlich war bei der Planung auch der Konkurs der Diskontkasse Interlaken 1884.

In Etappen wurde dann gebaut, so das immerwährende 'Gschtürm' gleich mit aufteilend. Fertiggestellt wurden 1872 die Bödelibahn von Därligen bis Aarmühle und 1874 weiter bis Bönigen, 1893 die Thunerseebahn von Thun bis Därligen, am 14. Juni 1888 die Brünigbahn von Brienz bis Alpnachstaad und am 01. Juni 1889 bis Luzern sowie als letztes Teilstück 1916 die Brienerseebahn von Interlaken Ost bis Brienz. Mit der Inbetriebnahme verloren viele ihre Arbeit. Das betraf sowohl Schifffahrer wie Kutscher, und auch Restaurantbetriebe sowie Hotels entlang den Strecken verloren Gäste.

1913 wurde beim Bahnbau westlich vom Weiler *Ursisbalm* in Niederried ein Hockergrab aus dem Neolithikum gefunden. (Lage 2637010 / 1173675 / 584; unter dem nördlichen der zwei Felsvorsprünge.) Das Grab aus 'Goldswilplatten' mit 1 m Länge und 0.4 m Breite enthielt ein Skelett einer 20 bis 25-jährigen Frau.

Ausserhalb des Grabes im Nordosten lagen wirt durcheinander Knochenüberreste zweier 7- bis 14-jähriger Kinder und eine Platte mit Asche (laut Karbon von +/- 4407 und 4432 v.Chr.). Vmtl. waren dies Spuren vom bereits damals üblichen Totenbrand.

Weitere vier Gräber, "in nächster Nähe", wurden ohne Ausgrabung weggesprengt. "Man hatte sie" (oh wie 'praktisch' für den Baufortschritt...) "zu spät gesehen"!

Ebenfalls beim Bahnbau im Jahre 1913 wurden östlich von Niederried unterhalb vom *Milisbach* zwei keltische Gräber aus der Latène II, d.h. um 300 v.Chr., entdeckt.

Die 'zweite' Ländte in Niederried im Schorren diente dem Bahnbau. Die Personenschiffahrt besteht auf der Ausschliesslichkeit ihrer Anleger!

Die sich am Brienersee um 1890 herauskristallisierende Idee der Linienführung ab Böningen über Iseltwald nach Brienz Kienholz gefiel den Gemeinden am rechten Seeufer überhaupt nicht. Die Gemeinden Brienz, Ebligen, Oberried, Niederried und Ringgenberg verfassten 1891 eine Eingabe an die Bundesversammlung. Darin führten sie auf, dass der rechtsufrigen Bahnführung eine Konzession zu erteilen sei, da hier eine wesentlich grössere Bevölkerung ansässig sei, die von der Bahn profitieren könne. Diese Einsprache zeitigte Erfolg, und nach einer langen Planungsphase begann 1912 der Bau der Brienerseebahn, dies noch während letzten 'Diskussionen' über die Spurweite. 1913 wurde das Land expropriert und 'grob' entschädigt. Erst nach dem Bau wurde vermessen und 1920 die Schlussabrechnung erstellt. In Niederried kostete 1 m<sup>2</sup> Land in der Seematte Fr. 1.70, im Breitenacker Fr. 1.30 sowie Fr. 0.20. Am 23. August 1916 wurde die Bahn eingeweiht und per 24. Dezember 1942 elektrifiziert.

Es erwies sich beim Bau der Grimsekraftwerke von entscheidendem Vorteil, dass der Bahnkörper für Normalspur ausgebaut ist. So konnten die Güterwagen 'aus dem Unterland' in Interlaken auf Rollschemel gesetzt und direkt nach Meiringen weiterbefördert werden! Dass Ende 2003 der Güterverkehr ganz eingestellt wurde und so alles und jedes per LKW ins Hasli transportiert werden muss (z.B. jährlich einige Mio Liter Flugbenzin), widerspricht dem Slogan "für Güter die Bahn"! - Ende 2004 'liberierte' die SBB  $\frac{1}{3}$  an die zb.

Die zb ist eine 'Gebirgsbahn', auch wenn die Stadt Bern zum Teil höher liegt. Lawinen, Wasser, Felsstürzen und Rufen gilt es vorzubeugen und gegebenenfalls die Folgen zu bewältigen. Auch von Unfällen bleibt die zb nicht verschont.

1922 war sehr niederschlagsreich! Da und die folgenden Jahre über finden sich Meldungen zu Lawinen, Schnee, Regen und Gewitter, so:

"Niederried, 25. und 26. Januar 1923: Etwa 1 km östlich der Station ging ein Felssturz nieder, beschädigt Bahnlinie und Strasse auf ca. 50 m Breite und verursachte beträchtlichen Schaden an Scheunen, Wald und Acker."

"Am 05. Februar 1923 verschüttet eine Lawine von niedagewesener Grösse beim Bahnhof Oberried Bahn und Staatsstrasse."

1924 zerstörten Lawinen bei Oberried das Bahngleise und richteten Waldschaden an. Nachdem bereits im Januar 1954 eine Lawine am Bahnhof Ebligen Schäden verursacht hatte, wurde er am 8. Januar 1968 durch eine Staublawine schwer beschädigt. Das Gebäude wurde in der Folge abgebrochen.

Am 20. Febr. 1953 forderte die Kollision vom Personenzug Richtung Interlaken vor dem Tunnel bei Ebligen mit der niedergehenden Bolauwi 13 Verletzte. Der Lokführer leitete eine Schnellbremsung ein und flüchtete nach hinten. Durch den Aufprall wurde er zurück in den Führerstand geschleudert, wo er vom Schnee aufgefangen wurde. Unter Schock stehend wurde er entlassen - effektiv hatte er an diesem Tag frei - musste dann aber auf Geheiss 'von ganz oben' beim Räumen helfen. Spät abends durfte er nach Hause.

Mehrere bis 10 Tonnen schwere Steinbrocken stürzten 1954 in Niederried von *der Feed* durch den *Zylewald* hinunter auf die Kantonsstrasse und die Bahnlinie.

Während den Strassenverbreiterungen stürzten am 02. April 1965 im *Helzli* in Niederried gegen 75'000 m<sup>3</sup> Fels auf die Strasse, die Bahn und ein Ferienhaus. Drei Bewohner konnten zwei Minuten vor dem Unglück gewarnt werden.

Schnell waren die SBB mit einer Schuldzuweisung an die Baufirma zur Stelle, doch wie die Untersuchungen ergaben, lagen sie falsch: Eine geologische Instabilität und deren Schwächung durch die 'Einkerbung' der Bahn beim Bau 1913 hätten auch ohne Sprengarbeiten in näherer Zukunft zum Absturz der Felsmassen geführt.

Bis im Mai waren die Dörfer am oberen Brienersee und im Haslital vom übrigen Kanton Bern aus nur zu Fuss und per Schiff zu erreichen. Eine 'Not'-Stauung vom Brienersee ermöglichte es relativ rasch, mit den grösseren Schiffen die Transporte zu unterstützen.

Als erstes wurde der Bahnkörper instandgestellt. Hinderlich waren da die noch 'geladenen' Sprengkammern, die erst delaboriert werden mussten. Nach gut einem Monat rollten die Züge - mangels Fahrleitung 'mit Anlauf' - über die Strecke. In Niederried stand eine Dampflok bereit, falls einem Zug der nötige Schwung fehlen sollte. Erhöht zum vorgesehenen Niveau der neuen Strasse erstellte die Genie eine Hilfsbrücke, die zugleich auch als Baubrücke für das nun notwendig gewordene Lehnenviadukt diente.

Am 24. Nov. 1984 kollidierten in Oberried ein rangierender Güterzug und ein Regionalzug frontal. Die Platzierung der Weiche im Tunnel wurde als "etwas unglücklich" befunden.

Ende August 2005 musste wegen Hochwasser die Berner Oberland-Bahn ihren Betrieb zur Gänze einstellen, die Zentralbahn befuhr noch ein Teilstück bei Luzern. U.a. stand der Bahnhof Interlaken-Ost komplett unter Wasser, bei Coop Heim-und-Hobby waren die Geldfächer der Kassen voll.

Am 04. April 2016 rasten am frühen Morgen über ein Dutzend Fahrzeuge der Blaulichtorganisationen zur Städlen in Niederried. Dort war ein Zugfahrzeug mit Viehanhänger von der Strasse abgekommen und rechts der 'ehemaligen' Wildbachüberführung aufs Bahntrasse gestürzt, dies direkt vor den Regionalzug Interlaken-Brienz. Für den Autofahrer und die Schafe endete der Unfall tragisch. Der 'Adler', die betroffene Zugkomposition, konnte die Unfallstelle selber verlassen.

Am 24. Juni 2021 gewitterte es in Ringgenberg und Niederried. Es zeigte sich die Berechtigung einer Einsprache! Zwei Stunden nach der Alarmauslösung traf die Feuerwehr auch in Niederried ein ... und stand bei der hoch überführten Kantonsstrasse an. Der *Talachergraben* brachte die in der Gefahrenkarte fürs Jahrhundertunwetter prognostizierten 3'500 m<sup>3</sup> Material, dazu Wasser ohne Ende. Der rückgebaute Druckbrecher 'explodierete' und verstopfte! Geröll, Holz, Schlamm und Wasser verteilten sich über 5 Liegenschaften und überschwemmten die Bahn! "Unmöglich! Da ist keine Senke." Na ja. Die Bahn reparierte provisorisch die Trasse. 2025 war keine Korrektur zu sehen.

Am 04. Juli 2022 überführte der Hellgraben bei Brienz, der Fänger war zu klein. Einige Stunden war Selbstsorge der ÖV-Nutzer gefragt. Man sah das Gewitter in Brienz, einen 'falschen' Zug in Interlaken Ost ('Adler' statt 'Fink') und zog die Konsequenzen. Die zb tut das scheinbar auch, werden doch der Lautsprecher für Durchsagen mehr. Am Bahnhof Ost war nichts zu verstehen!

In Brienz fliesst westlich der Kirche der Milibach. Am Bach standen Wasserwerke: Eine Knochenstampfi, eine Ribbi sowie zwei Mühlen, abgesetzt eine Schreinerei und Drechslerei mit Turbine und am See eine Säge. Zur Sicherung vom Wasserfluss wurde ein kleiner Stausee gebaut. Die Wasserwerker am Milibach erlebten nebst der zeitweisen 'Wassernot'

viel Ungemach speziell bei Gewittern, wo 'ihr Bach' öfters alles überführte und auffüllte. Das Hochwasser am 01.08.1922 beendete bis auf die Säge den weiteren Betrieb.

Am 12. August 2024 wurde ein grösseres Gebiet in 'Brienz West' hoch übersaart. Durch den Bahntunnel (!) der zb wurden weiter der Bhf Brienz und die dortige Ländte überführt. Auf der Planalp wurden der Bahnhof und rund 2 km Trasse der BRB überschwemmt.

Die Kriegsmarine auf dem Brienzensee hatte im II. WK hauptsächlich die Aufgabe, Luftlandeunternehmen abzuwehren (wegen der Sperren in der Bahn im *Helzli*/Niederried und bei *Minachri*/Oberried inkl. der zugehörigen Festungen 'vis à vis'). Den zwei "P-Booten 41" '*Brienz*' und '*Bönigen*' waren weitere, zivile, Einheiten beigelegt. Bei der Eisenbahnbrücke Interlaken - Goldswil befand sich nördlich etwas Aareabwärts der Kriegshafen für die 'etwa' 8 Schiffe.

2003 bewilligte das BAV auf der (damals noch) SBB-Strecke Steuerungsversuche zwischen E-Loks und Tests der 'neuen' Zugsicherung! Viele Installationen waren seit der Elektrifizierung 1942 nur lokal angepasst worden, und so war eine klare 'Strom'-Führung, fein ausgedrückt, nicht gegeben. Öfters standen Züge bei den Balisen ... und standen.

Am 14. Juni 2007 erfolgten während 12 Stunden umfangreiche 'Strommessungen' an und bei der Zentralbahn, nachdem jahrelang unterhalb der Bahn im *Breitenacher* unerklärliche, zum Teil effektiv brandgefährliche Schäden an Elektrogeräten auftraten. 100 A Mantelstrom auf dem TV-Kabel war ein Effekt. 'Klebende' Reed-Relais bei zwei Kochfeldern waren unschön. Diese Liste ist lang, Bahneffekte eben.

Kurz vor den Messungen behob die Bahn einige der zum Teil schwerwiegenden Fehler. Der Rückleiter, der auf Höhe Fahrdrabt geführt die Strahlung reduzieren soll, kreuzte zwei Mal die Trasse und war nicht mit allen Masten verbunden. Eine der zwei Schienen soll durchgehend als Strom-Rückleiter dienen und isoliert sein. Doch im besagten Bereich wechselte dieser Rückleiter von links auf rechts und kurz waren beide Schienen isoliert! Die Rückleiter-Schienen waren bei der 'Isolierstelle' über Erddrähte mit diversen Masten und den Erdseilen verbunden. Es wurde nun neu isoliert und ein Rückleiter zu den Liegeschäften gezogen, 4 galvanische Verbindungen vom Bahn- zum 'Strom'-Netz wurden getrennt und 5 Erdschlüsse beseitigt. 5 weitere konnten nicht lokalisiert werden.

Das Gesetz gibt vor: "Die Verbindungen unterschiedlicher Bahnerden müssen getrennt sein!" Weiter: "Metallteile wie Stahlträger und Geländer neben Schienen müssen mit der Bahnerde verbunden sein!" In Interlaken Ost finden sich BLS, BOB und zb. 2007 überspannte ein Blechdach den ganzen Bahnhof. So wurden alle Störungen weitherum verteilt.

Am Messtag dann "sah man jeden Zug", bis Grindelwald, Leissigen und Brienz! Doch waren alle Messresultate, gemäss dem Starkstromgesetz vom 24.06.1902 über 24 Stunden gemittelt, absolut unkritisch. Hochfrequenzereignisse wurden dabei - logischerweise - nicht bewertet. Nach dem rechnerischen 'Mitteln' von Betriebszeit und Betriebspause lag auch der Gleichspannungswert der BOB knapp unter dem gesetzlich festgelegten Interventionswert. Dass sich Korrosionsschäden in Betriebspausen nicht beheben, ist dem Gesetzgeber 1902 entgangen. Hier nahm 'Bern' das gerne hin!

Im Gebiet *Breitenacher-Ursisbalm* wurde 2007 das Wasser-Leitungsnetz von 1937 und die später gelegte Hydrantenleitung (Totwasser!) ersetzt. Dabei waren ursprünglich nebst dem Alter der Durchmesser von einem Teil der Zuleitung von 6 cm massgebend. Dann zeigten Messungen auf, dass die Gleichspannung der BOB 'noch hier' zu Korrosionen führt. Auch konnten sonstige allgemeine Bahnstromeinflüsse nicht ausgeschlossen wer-

den. Mit Kunststoffleitungen und neuer 'individueller' Hauserdung wurde dann auch gleich diesen Problemen begegnet. 2012 wurde 'der Ring' Seematteweg-Breitenackerweg zur Netzverbesserung verbunden.

Ende September 2010 wurde die im 'kritischen' Bereich befindliche Fahrdrabt-Trennstelle elektrisch verbunden und im November das 'kreuzisolierte' Gleisstück bei der ehemaligen Trennstelle komplett ersetzt. Doch auch 2014 fielen trotz aller Korrekturen und Glasfaser beim Internet Geräte und Datenverbindungen scheinbar mystisch 'nach Fahrplan' aus. "Störungen in der Nähe der Bahn sind normal und hinzunehmen."

Lichtblick! Der Chronist besitzt einen in Australien gebauten Rollstuhl, mit welchem er die bis 34 % steilen Wege Niederrieds und den Uferweg nach Ringgenberg befahren kann. In die Unterflurzüge der Zentralbahn kann der Extrême X8 problemlos 'zusteigen'.

"E-Rollstuhlfahrer können die zb selbständig nutzen!" Jäää-ääh. Wenn eine Lok alte Wagen zieht, fallen  $\text{S}$ -Züge aus, was die App nicht immer mitkriegt. Die Fink-Fahrzeuge mögen den BehiG-Vorgaben 'Berns' entsprechen, aber mitnichten DIN 18040. Im Eingangsbereich sind ein  $\text{S}$ -Klo, ein Gepäckfach und ein Skiständer. Für Stell-Plätze können zwei Abteile umgebaut werden. Sind der Gäste mit Rollkoffer viele, kommen gar Kinderwagen hinzu, wird es schnell einmal eng. Dann muss der Lokführer einschreiten.

Umorganisationen erlaubten es der Post, am 31. März 2014 auch auf die letzte Bahnpostverbindung Härkingen-Brig zu verzichten. Die letzten 6 Bahn-'Pösteler' gingen in Rente. Begonnen hatte die Arbeit im Postbüro auf Rädern, die Umsortierung, am 12.10.1857 in einem Wagen der NOB. Maximal verkehrten täglich bei der SBB und Privatbahnen 691 Bahnpost- und Postgüterwagen, 'bedient' von 600 Fahrdienstmitarbeitern der Post.

Die Idee von der Grimselbahn ins Bedretto wird 2016 neu in ähnlicher Form wieder aufgegriffen. Das Ziel ist eine Verbindung der ursprünglichen Werkbahn Meiringen-Innertkirchen über Guttannen zur Handegg nach Oberwald. Zur Diskussion stehen zwei Varianten. Die eine führt oberirdisch als Zahnradbahn mit 120 ‰ Steigung zur Handegg und mit einem 8.7 km langen Tunnel nach Oberwald. Die andere 'unterquert' mögliche Gefahrenstellen mit zwei weiteren Tunnels, was die Möglichkeit einer Adhäsionsbahn mit 60 ‰ schafft.

Die zb modernisierte bis 2018 die gesamte Bahnstrecke. Eine Personenunterführung vom Bahnhof Niederried zum Seematteweg bleibt ein Traum ... auch 2025!

Nach Jahren reduzierter Informationspolitik seitens des Gemeinderates kam es an der Gemeindeversammlung vom 01. Dezember 2017 zu einem 'Show-Down'. Diverse Themen wurden emotional diskutiert. Die Wahlen waren interessant. "Wir mauscheln nicht!" "Ihr lügt!" "Kann sich 'der' nicht endlich setzen und schweigen!?" Die Demokratie war gefordert. "Ein schwerer LKW mit vier Achsen belastet wegen der grösseren Auflage die Strasse weniger als ein Zweiachser!" Man war immer noch bei den Wahlen, auch wenn es 'da' plötzlich um mehrfach unkontrollierte Strassenschäden bei der Bahnhofstrasse ging.

2025 zeigte sich einmal mehr, wie mittlerweile Fünf-Achser die für 3.5 t ausgelegte Strasse belasten. Es ist zu hoffen, dass sie nach den Bauarbeiten repariert wird.

Vom Herbst 2017 bis 2019 wurde das Netz der "Brünigbahn" umgebaut. Zum ETCS, dem digitalen Bahnsicherungssystem, kann man sich anderswo tiefgründig bilden. In Kurzform: Die Digitalisierung hat beim kleinsten Ausfall, so beim Funk, grösste negative Auswirkungen. Im Umbau von September bis Dezember 2018 war weiter die Sanierung der Brücken und Tunnels der Zentralbahn von Interlaken bis Brienz enthalten. Tröge bilden

neu die Brückenaufsätze und schützen so den Unterbau vor Wasser. Bei den Tunnels wurden wo nötig die Lichtraumprofile korrigiert, Gewölbe eingebracht und drainiert sowie die Geleise und Fahrleitungen ersetzt.

Im Gegensatz zu sonstigen 'überraschenden' Betriebsausfällen der Bahn konnte die Totalsperre der zb vom 15.10. bis 08.12.2018 akribisch geplant werden! Die aufgebaute Infrastruktur war gewaltig. Allein in Niederried standen westlich vom Bahnhof bis 30 Container. Rund um den Bahnhof parkten Autos aus der 'ganzen' Schweiz bis Slowenien. (Tunnel-)Baumaschinen wechselten aufs Gleis.

Beim Durchlass im Schoren brachte ein LKW die 6 Trogelemente und baute sie direkt ein. Der Aushub wurde im Mätteli zwischengelagert. Für den Neubau der Brücke über den Raindligraben wurde bei der Rossgumm ein Kran aufgebaut. Ein Teleskopkran half bei der Montage. Mit dem Kran wurde das Material direkt ab der Hauptstrasse zugebracht.

Für die Sanierung vom Viadukt wurde ein Kran aufgebaut. Weiter setzte ein Mobilkran die Trogelemente auf. Die dabei im Mätteli zerdrückte Hydrantenleitung blieb erst einmal unrepariert. Doch der Bauplatz im Mätteli brauchte Wasser. Man zapfte deshalb einen anderen Hydranten an. Vermutlich wegen Druckschlägen versagte eine Dichtung und ein Ferienhaus wurde geflutet.

Des weiteren flogen an zwei Tagen Hubschrauber neue Leitungsmasten ein. "Lose Materialien entlang der Bahntrasse sind vorsorglich zu sichern oder zu entfernen."

Im Februar 2021 wurde die Zufahrt zu Ursisbalm und Breitenacher unten am See so weit möglich den Gegebenheiten (Breite, Steilheit) angepasst. Dabei wurde die ehemalige Wildbachableitung vom *Talachergraben* über die Bahn saniert und weiter rückgebaut. Eine Einsprache dagegen wies der Regierungsstatthalter 2020 zurück. Entgegen der Gefahrenkarte sei alles in Ordnung, was mit nachgereichten Studien untermauert wurde! Auch die Ableitung von Oberflächenwasser wurde nicht verbessert. Man baute sogar eine Quermauer ins Gerinne! "Das ist bautechnisch aktueller Standard."

Man lese dazu auf Seite 4 "24. Juni 2021". Nicht jede Einsprache ist 'blöd'!

Mit grossem Einsatz baute die zb vom 17.10. bis 27.11.2022 und vom 27.02. bis 02.04.2023 die Perrons von Interlaken bis Meiringen barrierefrei um. Dabei wurden auch behelfsweise behobene Unwetterschäden an der Strecke repariert. Der Ersatzverkehr mit Postautos war trotz der von den Passagierzahlen her 'günstigen' Zeitplanung eine Herausforderung. Zur Vorbereitung hätten eine Ortsbegehung und eine Ausbildung "mit dem Elektrorollstuhl" gehört, nicht nur das Ordern von Bussen bis St. Gallen! Was "in Brig täglich viele Male problemlos klappt", dauerte zu Beginn in Interlaken bis 25 Minuten; E-Rollstühle brauchen beim Ein- wie beim Ausfahren Platz. Zu Interlaken Ost: Ein Taxi- und Busbahnhof mit gedeckten Warteräumen und Verladerampen wäre idealer als ein noch so schöner Brunnen!

In jedem Bus findet ein (!) E-Rollstuhl Platz. Zuweilen warteten vier Rollis, nebst Müttern mit Kinderwagen und Touristen mit Gepäck! Mit der Zuordnung auf Meiringen direkt, Brienz direkt, den Regio- und den Ortsbus nach Ringgenberg kriegte man es hin. Wegen Einsprachen konnte der Bahnhof Oberried erst später angepasst werden.

Die zb nahm im Herbst 2025 weitere Projekte von Interlaken bis Innertkirchen in Angriff. Ein Vorhaben war die Kreuzungsstelle Niederried. Bis 2003 zweispurig, wurde in einer Zivilschutzübung eine Spur abgebaut. Diese kam nun wieder neu, diesmal für längere Züge. Die Qualität der Bauplanung war sehr gut! Nun fahren alle  $\frac{1}{4}$  h oben an der Hauptstrasse Gelenkbusse! Aber: "Stempeln müssen Sie am Bahnhof." Das und die immer noch fehlenden Einstiegsrampen waren weniger gut. Barrierefrei kostet.