

<b>Zeitschrift:</b>	Historischer Kalender, oder, Der hinkende Bot
<b>Band:</b>	266 (1993)
<b>Rubrik:</b>	Das Bernbiet ehemals und heute

### 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:** 21.01.2026

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

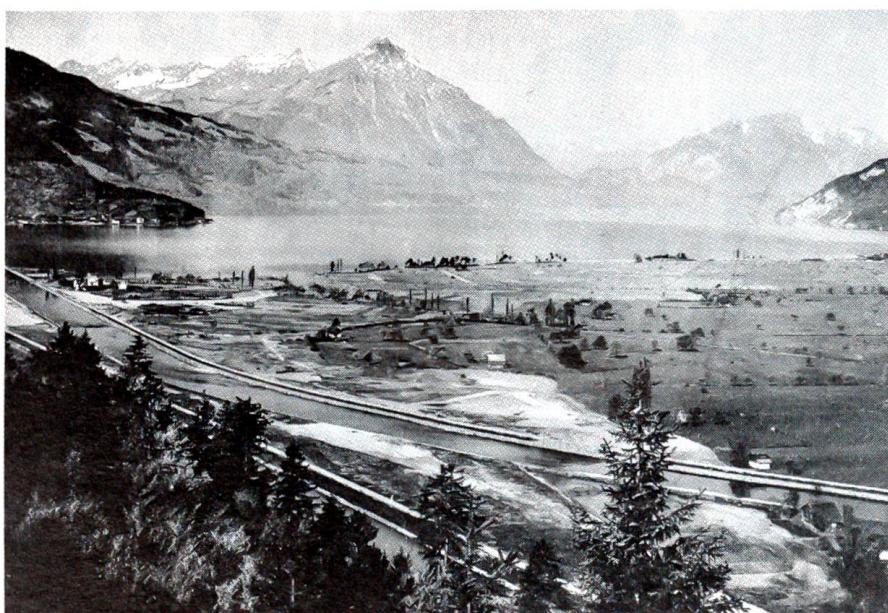
# Das Bernbiet ehemals und heute

## Interlaken

Sie kennen es schon? Der Name ist weltweit bekannt und in jeder Sprache verständlich, seine Bedeutung leuchtet jedermann ein: Zwischen den Seen. Und doch sind es erst etwas mehr als hundert Jahre her, seit man das Dorf auf diesen Namen umgetauft hat. Mit dem bescheidenen ursprünglichen Ortsnamen Aarmühle war weltweit kein Staat zu machen. Und weil die erste Siedlung zwischen den Seen, das ehemalige Augustinerkloster, von seinem Gründer den Namen «inter lacus» bekam, ging die Berner Regierung im Dezember 1891 auf den Wunsch der Gemeinde Aarmühle ein, sich künftig «Interlaken» nennen zu dürfen. Ungeachtet dieser Namensänderung ist Interlaken bis heute ein Dorf geblieben, ein Dorf freilich mit zeitweise städti-

schem Gehabe. Wir meinen, vor allem während der Sommersaison; da herrscht in seinen Strassen mitunter ein babylonisches Sprachengewirr, man trifft Menschen verschiedener Hautfarbe, und vom hocheleganten Abendkleid über den indischen Sari bis zu Bluejeans ist alles zu sehen, was es an kleidenden Hüllen heutzutage gibt. Die Schaufensteinstauslagen zeugen von Geschäftstüchtigkeit und Wohlstand, die Bedienung von Sprachgewandtheit. So kommen Sommer für Sommer zu den ungefähr 5000 ständigen Einwohnern noch einmal so viele Fremde dazu. Man lässt sich den guten Geschäftsgang im Fremdenverkehr, diesem für Interlaken lebenswichtigen Erwerbszweig, etwas kosten. In einer gemeindeeigenen Gärtnerei zieht das Bauamt jedes Jahr Tausende von Jungpflanzen aller Art heran und sorgt für einen prachtvollen Blumenschmuck im ganzen Dorf. Die Gemeinde unterstützt aber auch die jährliche Musikfestwochen mit einem namhaften Obolus. Sie leistet immer wieder zinsgünstige Darlehen für alle möglichen Kurorteinrichtungen, wie Golfplatz, Hallenbad, Kunsteisbahn, an den Unterhalt eines ausgedehnten Spazierwegnetzes usw.

Interlakens Nachbarn Unterseen und Matten sind politisch selbständige Gemeinden; sie pochen auf ihre Eigenständigkeit. Während die



Kanal und Aarekorrektion (1892)  
von der Heimwehfluh aus gesehen  
(Sammlung Gabler, PTT-Museum, Bern)

Aare zwischen Interlaken und Unterseen eine natürliche Grenze bildet, ist Interlaken mit Matten baulich zusammengewachsen. Interlaken befindet sich also «im Sandwich». Es besitzt nur noch geringe Landreserven; seine weiteren Entfaltungsmöglichkeiten sind eng begrenzt. Das mag touristisch gesehen vielleicht sogar ein Vorteil sein, denn viele Gäste kehren gerne an einen Ort zurück, der sich seit ihrem letzten Besuch nicht wesentlich verändert hat, der das vertraute Bild weitgehend bewahrt. Interlaken verdankt die Anziehungskraft seiner herrlichen Lage zwischen den Seen, dem günstigen Klima und den ausgezeichneten Verkehrsverhältnissen als Ausgangspunkt in die Lütschinentaler und zu den Pässen Brünig, Susten und Grimsel.

### *Das Kloster Interlaken*

In der Abgeschiedenheit der Berge, fernab aller weltlichen Geschäftigkeit, gründete Freiherr Seliger von Oberhofen um 1130 herum das Kloster Interlaken. Etwa 30 Mönche führten hier ein gottgefälliges Leben, studierten die Heilige Schrift, oblagen dem Gebet und hielten sich an die strengen Ordensregeln des heiligen Augustin. Fast ebenso viele Laienbrüder hatten das sumpfige Land in einen fruchtbaren Garten umzugestalten und den Haushalt der Mönche mit Speise und Trank zu versehen. Fleiss und Anspruchslosigkeit führten zu einer gedeihlichen Entwicklung. Die Sorge um das ewige Seelenheil veranlasste viele Gläubige, ihr Hab und Gut dem Kloster zu vermachen. So wurde es in kurzer Zeit



*Blick von Süden auf das ehemalige Kloster Interlaken*  
(Foto F. Schobert, Interlaken)

zum grössten Landbesitzer im engern Oberland. Das weckte den Neid des besitzgierigen Adels, dessen Übergriffe den Mönchen oft zu schaffen machten. Weil es keine eigene Hausmacht besass, unterstellte sich das Kloster knapp hundert Jahre nach seiner Gründung dem Schutze der jungen Stadt Bern (1224). Damit war beiden gedient: Das Kloster erhielt einen starken Verbündeten, und Bern vergrösserte seine Macht im Oberland.

Im Jahre 1257 erfolgte die Erweiterung zum Doppelkloster; dem Konvent der Männer wurde ein Frauenkloster angegliedert, das in seiner Grösse das Männerkloster weit übertraf. Die Nonnen führten ein eigentliches Pensionat. Es umfasste um 1300 herum rund 300 Personen. Professor Feller erklärt diese Belegung so: «Der Kindersegen der Familien war so gross, dass nicht alle heirateten. Da es Frauenberufe (damals) nicht gab, fanden die Töchter eine Zuflucht im Kloster, das ein geschütztes und gesittetes Dasein verhiess. Wohlhabende Stadtbürger brachten zwei und

mehr Töchter ins Kloster und steuerten sie reich aus, um ihnen das Leben in der Zelle zu erleichtern, da es harte Entbehrungen auferlegte ...»

Ein so grosser Betrieb, wie ihn das Doppelkloster nun darstellte, erforderte eine straffe Leitung nicht nur in geistlicher, sondern vor allem auch in ökonomischer Hinsicht. Daran aber scheint es zuweilen gefehlt zu haben. Etwas mehr als 200 Jahre nach seiner Gründung (1484) verfügte der damalige Papst Innozenz VIII. die Aufhebung des Frauenklosters, und zwar «wegen eingerissener Unordnung und Sittenlosigkeit der Frauen daselbst». Gewiss wohnten Nonnen und Mönche zu nahe beisammen. Das war aber nicht der Hauptgrund für die päpstliche Verfügung. Im Jahre 1474 brannte nämlich das Frauenkloster nieder; man baute es unter grossen Opfern wieder auf. Fünf Jahre später wurde es erneut ein Raub der Flammen. Der neuerliche Wiederaufbau hätte eine noch rigorosere Eintreibung der Abgaben bei den dem Kloster zinspflichtigen Bauern erfordert als bis anhin. Die ohnehin unter der Last des Zehnten stöhnen den Gotteshausleute standen den «Deckelschnecken und Kuttenbrüdern» je länger je feindlicher gegenüber, so dass es ratsam schien, sie nicht noch mehr zu erzürnen.

Nach der Aufhebung des Frauenklosters waren alle Voraussetzungen für eine Genebung des wirtschaftlich angeschlagenen Männerklosters vorhanden gewesen. Schon bald aber fegten Stürme anderer Art über die geistliche Stiftung hinweg und verschonten das einst mächtige Kloster nicht: Während der Reformation von 1528 ging es mitsamt seinem ausgedehnten Landbesitz in die Hand des Staates über. Das war der grösste Eigentumswechsel in der Geschichte Berns. Noch ahnte niemand, dass er von entscheidender Bedeutung für den späteren Kurort Interlaken werden sollte, weil unter anderem auch die Höhematte zum Besitz des Klosters gehörte. Doch davon später.

Dass das Kloster keinen guten Ruf mehr genoss, zeigt sich in der Sage vom Hardermannndli. Hier wird uns nicht etwa die Geschichte

eines frommen, gottesfürchtigen und seelenreinen Mönches überliefert. Vielmehr tritt uns ein Unhold entgegen, dem die Kutte im wahrsten Sinne des Wortes als Deckmantel diente.

«Einst traf ein hoch am Harder spazierender Mönch ein Unterseener Mädchen beim Holzsammeln. Er stellte ihm nach und jagte es den Waldweg entlang. Da sprang das verfolgte Mädchen in seiner Angst über die furchtbare, jähre Fluh hinaus und fand den Tod. Der Mönch aber wurde vom himmlischen Richter irdischer Untaten in Stein verwandelt und dazu verdammt, unerlöst jahrtausendlang zur Stelle seines Vergehens hinunterzuschauen. Noch heute zeigen die Kinder zum steinernen Antlitz über Interlaken. Die Mütter aber lehren ihre Buben, wie Leidenschaften dem Menschen ein elendes Leben und ein schreckliches Ende bereiten können.»

Der Eigentumswechsel von 1528 brachte den ehemaligen Gotteshausleuten die erhofften Erleichterungen nicht. Von jetzt an residierte ein Landvogt im Kloster, und anstelle der kirchlichen trat die weltliche Macht. Bern forderte Zinsen und Abgaben ebenso pünktlich ein, wie es vorher der Propst getan.

#### *Dichter, Gelehrte und Maler ...*

Nach der Reformation ist es für lange Zeit stille geworden um Interlaken. Die äusseren Umstände liessen es geradezu ratsam erscheinen, das Oberland zu meiden. Unter mehreren Malen suchte die Pest die Täler heim. Sie wütete zeitweise so sehr, dass der Landvogt die öffentlichen Begräbnisse und namentlich die sogenannten Leichenmähler verbieten musste. Erst gegen Ende des 17. Jahrhunderts kamen die ersten Herrschaften, um die bisher so gefürchteten, aber grossartigen Naturwunder der Gebirgswelt aus der Nähe zu betrachten. Bis dahin galt es als Gott versucht, einen Gipfel zu besteigen. Es brauchte Dichter und Gelehrte wie Albrecht von Haller, Goethe, Rousseau, Scheuchzer, de Saussure und andere, welche die Grundlagen zu einem neuen Verständnis des Gebirges legten. Mit ihren Schriften weckten sie den Sinn für die Schönheiten der Natur und machten auf die einfachen Sitten der Alpenbewohner aufmerksam. Die Furcht vor dem Gebirge wich nach und nach und machte sogar einer schwärmerischen

Begeisterung für Berge, Gletscher und Wasserfälle Platz. Das Bödeli, wie die Schwemmebene zwischen dem Brienzer- und dem Thunersee noch heute liebevoll genannt wird, wurde nun zum Ausgangspunkt für die immer beliebter werdenden Reisen in die Lütschinentäler. Was heutzutage mit Plakaten und Werbeprospekten angepriesen wird, besorgten in der Anfangsphase des Fremdenverkehrs vor allem die Maler und Kleinmeister Franz Niklaus König, Lory Vater und Sohn, Aberli, Wolf, Freudenberger, Dikenmann und andere mit ihren wunderbaren Landschaftsbildern. Die Alpenreisenden mussten freilich noch bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts mit einfachster Unterkunft in Pfarrhäusern und Schenken vorliebnehmen.

#### *Unspunnen als Wegbereiter des Fremdenverkehrs*

Die ersten Unspunnenfeste waren politisch schwer belastet. Im Jahre 1798 wurde das Oberland auf französischen Befehl hin von Bern losgetrennt. Frankreich hatte es darauf abgesehen, das Alte Bern zu schwächen und für sich selber in einem angeblich selbständigen Kanton Oberland Sympathien zu wecken. Geschickt wusste es die Gegensätze zwischen Bern als Metropole und der Provinz, als die sich das Oberland und namentlich Interlaken fühlte, auszunützen. Unter dem französischen Diktat wurden Stadt und Land einander gleichgestellt, das wirtschaftliche Monopol der Zunftherren und Patrizier durch die gesetzlich verankerte Gewerbefreiheit

abgelöst, Gesetze über die Rechtsgleichheit, die Gewissens-, Religions- und Pressefreiheit erlassen. Alle diese Errungenschaften fielen mit der Mediation 1803 wieder dahin. Ein schwerer Schlag also für die patriotischen Kräfte auf dem Lande! Interlaken als Zentrum der Region hätte das Fortbestehen des Kantons Oberland begrüßt; es blieb nach der Rückkehr in den alten Kanton auf Distanz zu Bern.

Kein Wunder, dass es eines der Ziele der Initianten des ersten Unspunnenfestes – unter der Führung des Berner Schultheissen Niklaus Friedrich von Mülinen – war, Stadt und Land einander wieder näherzubringen. Der Entschluss, das Hirtenfest ausgerechnet auf dem Bödeli, d.h. in einem politisch labilen Gebiet durchzuführen, zeugt von Berechnung, von politischem Kalkül: Wenn für einen Grossteil der Bevölkerung Aussicht bestand, in irgend einer Weise vom Anlass profitieren zu können, dann war sie sicher dafür zu gewinnen, politische Überzeugung hin oder her. Eingela-



*Unspunnenfest 1968*  
Die letzten Unspunnenfeste fanden als Eidgenössisches Trachten- und  
Alphirtenfest 1946, 1955, 1968 und 1981 statt  
(Foto J. Brühwiler, Interlaken)

den waren «alle schweizerischen Alphirten, welche sich entweder in dem Blasen des Alphorns, in dem Schiessen nach der Scheibe mit Feuerröhren und mit der Armbrust, oder in irgendeiner andern dergleichen den schweizerischen Bergleuten eigenen Fertigkeit geübt haben». Gottlieb Jakob Kuhn, der Sigriswiler Pfarrer, verfasste auf den Anlass hin ein Gedicht, in dem es unter anderem heisst:

Zu de-n-alte Schwytzer Spiele  
Sy mer hüt eis zämecho;  
Schwinge, nah der Schybe ziele,  
Ds Alphorn blase chäu mer no;  
Mir hei Mark i üse Chnoche,  
Chäu uf üsi Stärki poche;  
Doch e brave Schwytzera  
Wendet's nie zum Böse-n-a.

Es ist heute kaum bestritten, dass der eigentliche Fremdenverkehr im Oberland mit den Unspunnenfesten von 1805 und 1808 seinen Anfang nahm. Interlaken wurde damit bedeutend früher als andere Dörfer im Alpengebiet von Fremden «überflutet». Man darf diesen Ausdruck wohl gebrauchen angesichts der Tatsache, dass damals im Bödeli erst vier Gastwirtschaftsbetriebe bestanden, nämlich das am oberen Ende des Thunersees gelegene Neuhaus, das Stadthaus in Unterseen, das Klostergasthaus und das Mattenwirtshaus. Die Unspunnenfeste brachten auf einen Schlag zwischen 3000 und 5000 Gäste hierher. Die wenigsten konnten also in Gasthäusern übernachten. Die Einheimischen stellten den Festbesuchern ihre Schlafstuben zur Verfügung und begaben sich selber aufs Heu, getreu der Rousseauschen Forderung «Zurück zur Natur!». Aus solcher Gastfreundschaft heraus entstand ein völlig neuer Erwerbszweig, der guten Verdienst verhiess. Johannes Seiler errichtete im Eckladen am Höheweg die erste Pension, der in kurzer Zeit weitere folgten. Einheimische, die bis dahin aus ihrem Kleinbauernbetrieb ein bescheidenes Einkommen erzielt hatten, fanden neuen Verdienst in den Gastwirtschafts- und Nebenbetrieben, vor allem der Kutscherei.

Dass das zweite Unspunnenfest zugleich

das letzte des 19. Jahrhunderts sein sollte, lag nicht nur an der politischen Umgestaltung unseres Landes. Turner, Sänger und Schützen gründeten Eidgenössische Verbände und führten in der Folge ihre eigenen Feste durch. 1905 endlich rief die Jubiläumsfeier den Geist von Unspunnen wieder wach. Der Anlass wurde als Eidgenössisches Schwing- und Älplerfest aufgezogen, umrahmt von einem farbenprächtigen, historischen Umzug. 1946, 1955, 1968 und 1981 erlebte Unspunnen weitere Auflagen als Eidgenössisches Trachten- und Alphirtenfest.

### *Molkenkuren statt Glücksspiele!*

Franz Niklaus König (1765–1832), Kleinteiler, Radierer, Lithograph und Schriftsteller, war der eigentliche Propagandist für die zu Beginn des 19. Jahrhunderts von Dr. Christian Aebersold eingeführten Molkenkuren. In Höpfners «Gemeinnützigen Nachrichten» von 1810 lesen wir:

«Sei es Mode oder Überzeugung, so ist es interessant, wie die Geniessung von Geiss-Schotten und der Aufenthalt in dem schönen Thal von Interlaken und Unterseen jährlich so sehr zunimmt, dass selten mehr Logis ohne Vorbestellung zu haben sind, obgleich zu diesem Endzweck mehrere neue Häuser gebaut und viele andere dazu eingerichtet worden sind ...»

Trink- und Badekuren gehörten schon lange zum alljährlich wiederkehrenden Ritual einer gehobenen Gesellschaftsschicht. Während andernorts mineralhaltiges Wasser getrunken wurde, bot Dr. Aebersold in Interlaken Molke an, die nach einem komplizierten Verfahren aus reiner Ziegenmilch hergestellt wurde. Die Molke, mehrmals täglich eingenommen und durch kurze Spaziergänge ergänzt, bewirkte eine Entschlackung des Körpers. Trinkkuren hielten die Gäste nicht nur für längere Zeit am Ort, sie führten auch zu neuen Bekanntschaften und kurzweiligem Gedankenaustausch; doch blieb man im Hotel oder in der Pension unter sich, denn ein zentraler Kursaal fehlte noch. Franz Niklaus König dachte sich bereits einen geeigneten Standort an der Aare aus,

aber er fand für sein Vorhaben keine wagemutigen Geldgeber.

Trotzdem erhielt Interlaken 1858 einen Kursaal. Freilich sollte er nicht Kurgäste, sondern Glücksspieler anlocken. Bauherr war der französische Baron d'Azène du Plessis, ein Spekulant, der auf der Aarzelgmatte ein dem Zeitgeschmack entsprechendes Gebäude erstellen und geradezu verschwenderisch ausstatten liess. Tapeten, Möbel, Spiegel und Diwane strahlten in auserlesenen Luxus. Den Mittelpunkt bildete der verhängnisvolle ovale Tisch, an dem viel gewonnen und noch mehr verloren werden konnte. Zu den Verlierern gehörte bald auch der Baron selbst, denn ein Jahr nach der pompösen Einweihung verbot die Regierung das Hasardspiel und besiegelte damit das Schicksal des Salons. Die Eintrittspreise reichten nicht einmal zur Verzinsung der Schulden aus. Der Baron selbst erlitt Konkurs, sein Kursaal wurde 1860 geschlossen.

Nachdem der Franzose aus Interlaken verschwunden, führten Einheimische die Molkenkuranstalt weiter und gründeten 1862 die Kurhausgesellschaft. Der Verwaltungsrat mass den medizinischen Gesichtspunkten ebenso grossen Wert bei wie den gesellschaftlichen. Es war aber nicht einfach, die Milchlieferungen zur Herstellung der Molke sicherzustellen, denn die Zahl der Kuranten schwankte je nach Witterung ganz beträchtlich. Oft fehlte es auch an der ärztlichen Überwachung, hatten doch die wenigen ansässigen Ärzte in ihrer Praxis ohnehin genug zu



*Die Blumenuhr beim Kursaal Interlaken  
(Archiv Oberländisches Volksblatt, Interlaken)*

tun. Zu Beginn der achtziger Jahre geriet der Molkenkonsum aus der Mode. Die ersten Obstsätze kamen auf, und die Kurgäste meldeten neue Wünsche an: Der Kursaal musste dafür sorgen, dass während der ganzen Saison Obst und frische Trauben erhältlich waren. Am Eingang zum Kursaalgarten wurde ein Früchtekiosk aufgestellt. 1898 wurden im Kursaal zum letzten Mal Molken zubereitet. Über Wasser hielten den Kursaal nicht die medizinischen, sondern die gesellschaftlichen Ansprüche der Gäste. Hier suchten sie Erholung, Zerstreuung und Unterhaltung. Lese-, Spiel-, Musik-, Theater- und Ballsaal wurden zu Anziehungspunkten reicher Gäste.

Die mehrmalige Sanierung der Gebäudenheiten erforderte beträchtliche Opfer von Seiten der Kurhausgesellschaft wie der öffentlichen Hand. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Durchführung grosser Delegierten-

versammlungen und Kongresse für den Kurort immer wichtiger. Dies war in den alten Räumlichkeiten nur bedingt möglich. Nach mehreren Anläufen erstellten Kurhaus- und Congresshaus-AG gemeinsam das betrieblich zum Kursaal gehörende neue Kongressgebäude, an dem sich auch die Gemeinde mit 1,55 Millionen Franken beteiligte. 1984 stellte der Regierungsrat den Kursaal in seiner Gesamtheit unter Denkmalschutz.

Kursäle sind «für die Zeit» gebaut. So schreibt der Architekturhistoriker Dr. Martin Fröhlich treffend:

«Weil sich sein Bauträger immer wieder in schwierigen ökonomischen Situationen befand, blieb der Kursaal Interlaken bis heute bestehen. Er ist in seiner Fragilität ein schwierig zu erhaltendes Baudenkmal: ein Fenster in die elegante Zeit zwischen der Jahrhundertwende und dem Ersten Weltkrieg – und einer der gewichtigsten Beiträge der Schweiz zur Tourismusarchitektur überhaupt.»

#### *Der «Seekrieg» war nicht zu verhindern*

Kurortsgeschichte ist immer auch Verkehrsgeschichte. Im Jahre 1835 nahm das Dampfschiff als erstes Massenverkehrsmittel den Betrieb auf dem Thunersee auf. Anstoss dazu gab der Beschluss des Grossen Rates, auf der linken Thunerseeseite eine neue Strasse anzulegen. Das passte den Brüdern Knechtenhofer ganz und gar nicht ins Konzept. Sie besassen in Hofstetten bei Thun, auf der rechten Seeseite also, eine gutgehende Pension. Mit dem Bau der neuen Strasse bestand nun die Gefahr, dass sie vom Verkehr abgeschnitten würde. Kurz entschlossen gründeten die Brüder eine Dampfschiff-Gesellschaft, schafften einen Dampfer an und tauften ihn auf den Namen ihrer Pension «Bellevue».

Vier Jahre später eröffnete der Brienzer Hotelier Matti mit der «Giessbach» die Dampfschiffahrt auf dem Brienzersee. Damit begann ein unerbittlicher Konkurrenzkampf. Die Knechtenhofer-Gesellschaft versetzte die «Bellevue» zum Schaden Mattis 1843 auf den Brienzersee. Mattis Rache folgte auf dem Fuss, indem er die «Giessbach» auf den Thunersee zügeln liess. Hier pflügte der Dampfer

die Fluten unter der Bezeichnung «Matti-Schiff». Kurz danach fand der Stapellauf des zweiten Knechtenhoferschen Dampfschiffs «Niesen» auf dem Thunersee statt. Der Kampf um die Marktanteile endete damit, dass die Knechtenhofer-Gesellschaft das Matti-Schiff käuflich übernahm. Ob die Sache faul war oder nicht – jedenfalls verkehrte die «Bellevue» fortan unter dem Namen «Faulhorn» auf dem Brienzersee.

Die damals bestehenden Pläne für eine direkte Schiffahrtsverbindung zwischen den beiden Seen hätten dem «Seekrieg» auch ohne Übernahme der einen durch die andere Gesellschaft ein Ende bereiten können. In den verschiedenen Ratsprotokollen kehrt nämlich in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts das Thema der «Tieferlegung des Brienzersees» immer wieder. Das Bödeli wurde bei langandauernden Regengüssen, aber auch als Folge der alljährlichen Schneeschmelze, regelmässig überflutet. Wiesen und Äcker standen oft knietief unter Wasser, das bebaubare Land verdete zum Teil, und die Häuser litten Schaden. Abhilfe tat also dringend not. Die Regierung legte dem Grossen Rat 1834 zwei Projekte samt Kostenberechnungen vor. Das einfachere sah eine Tieferlegung des Brienzersees um 6 Fuss (1 Fuss = 30,68 cm) und die Korrektion des Aareufers vor. Das aufwendigere Projekt beinhaltete zusätzlich die Verbindung der beiden Seen durch einen eigenen Schiffahrtskanal. Niemand stellte das Geschäft im Grossen Rat grundsätzlich in Frage. Der Antrag von Alt-Landammann Simon aber bereitete ihm ein Ende. Er zielte darauf ab, vor Inangriffnahme der Arbeiten genaue Bodenuntersuchungen vorzunehmen und erst dann die Wahl zwischen den beiden vorliegenden Projekten zu treffen. Der Antrag fand breite Unterstützung, führte aber dazu, dass die ganze Angelegenheit auf die lange Bank geschoben wurde. Die finanzielle Lage des Kantons verschlechterte sich zusehends, und die Regierung sah sich gezwungen, Prioritäten zu setzen. Die Tieferlegung des Brienzersees fand darin keinen Platz.

Im Februar 1838 gelangten die Oberländer

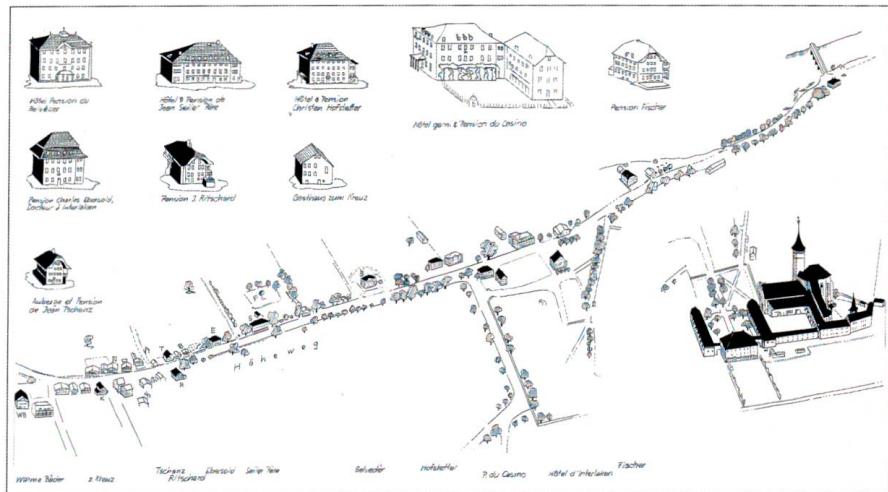
Grossräte mit einer Bittschrift an die Regierung. Sie wiesen darauf hin, dass die getäuschten Hoffnungen zu Misstrauen und bedenklicher Stimmung im Volke geführt hätten. «Weit besser wäre es, der Beschluss vom 24. Juni 1834 wäre niemals gefasst worden, als dass nun dessen Ausführung auf eine solche Weise verzögert wird.» Die Intervention nützte nichts. Im Dezember 1845 (!) beriefen sich noch einmal zehn Grossräte aus dem engern Oberland auf den Beschluss von 1834. Im Februar 1846 wurde dann tatsächlich mit der Ausräumung der Aare in der Lanzenen begonnen. Uneinigkeit und Interessenpolitik setzten dem angefangenen Werk jedoch bald ein Ende. Die Chance, eine durchgehende Schifffahrtsverbindung zwischen Brienzer- und Thunersee sicherzustellen, wurde damit vertan.

Die Brienzereeseschiffe erreichen die ehemalige Station Zollhaus, d.h. den heutigen Ostbahnhof auf der Aare, und seit 1892 werden die auf dem Thunersee ankommenden Reisenden bis zum (West-) Bahnhof herangeführt. Wer ein Massentransportmittel benutzt, ist gezwungen, hier umzusteigen. Mit spöttischem Unterton bemerkt der Wiener Schriftsteller Hans Weigel dazu: «Die Dampfboote werden, wie in manchen vorsorglichen Ferienorten, bis an die Bahnhöfe herangebracht. Man kann in Interlaken vor trefflich umsteigen. Will man aber an einen der beiden Seen, muss man sich von Interlaken entfernen ...»

#### *Die Höhematte, das Erbe der Mönche*

Mit der Einstellung des Dampfs in den Dienst des Verkehrs nahm die Zahl der Reisenden ins Oberland ge-

waltig zu. Es entstanden weitere Pensionen, Gasthäuser und Stubenwirtschaften. Die Umrissradierung «Panorama-Höheweg Interlaken» von Heinrich Keller (um 1840) zeigt bereits die heute noch bestehende Anordnung der repräsentativen Hotelbauten am Höheweg. Die prachtvoll gelegene Höhematte gelangte 1528 als Folge der Reformation in den Besitz des Staates Bern. Er verpachtete sie den ortsansässigen Bauern. Das brachte ihm in der Regel nur einen geringen Ertrag ein. Die Regierung fand sich damit ab. Je stärker nun der Strom fremder Gäste dank grössererem Bettangebot anschwoll, um so stärker wurde auch der Druck auf das noch unüberbaute Wiesland südlich des Höhewegs. Der Regierung kamen laufend Begehren zu, die darauf abzielten, die Matte zu parzellieren und für die Überbauung freizugeben. Damit drohte der Verlust der unvergleichlichen Aussicht auf die Jungfrau. Diese Gefahr wollten die um die weitere Entwicklung unseres Fremdenortes besorgten Bürger, Politiker und Hoteliers nicht nur von Fall zu Fall, sondern ein für allemal abwehren. Unter der Führung von Peter Ober erarbeiteten sie einen Plan, der folgende Massnahmen vorsah:



Panorama Höheweg Interlaken  
Umrissradierung von Heinrich Keller, um 1840  
(Archiv Verkehrsverein Interlaken)

1. ein Kaufangebot an den Kanton für die Höhematte als Ganzes um die Summe von 150 000 Franken;
2. die sofortige Errichtung eines Dienstbarkeitsvertrages mit
  - a) einem vollständigen Bauverbot,
  - b) einem Zerstückelungsverbot und
  - c) einem Baumfällverbot.

In einer als «Memorial» bezeichneten Eingabe an die Regierung zählten die Initianten die Vorteile ihres Kaufangebots für den Kanton auf:

«Die Höhematte hält ca. 40 Jucharten. (...) Der Staat bezog bis jetzt aus derselben durchschnittlich einen Zins von 1860 Franken, d.h. à 5% berechnet von einem Capital von 37 200 Franken. Wenn er nun in den Fall kommt, ein Capital von 150 000 Franken zu erlösen, so wird er für die Zukunft das Dreifache beziehen; wir geben zwar allerdings zu, dass es vielleicht gelingen könnte, einen noch höheren Preis zu erzielen; allein dies könnte eben nur in einer Weise geschehen, die das ganze Oberland in seinen wichtigsten Interessen gefährden würde. Dies kann nun aber die hohe Regierung nicht wollen, und können selbst die Vertreter der andern Landesgegenden im Grossen Rath nicht verlangen: der gebotene Preis steht weit über dem eigentlichen Werth der Liegenschaft, und wenn der Staat gegenüber dem Spekulationspreis noch etwas einbüsst, so ist der dahe- rige Verlust nur ein billiges Opfer, das zu Unterstützung des Haupterwerbszweiges eines ganzen Landestheils gebracht wird ...»

Sämtliche Einwohnergemeinderäte des Amtes Interlaken, aber auch viele Privatpersonen, unterstützten das Kaufgesuch mit einer Empfehlung an den Grossen Rat.

Der Domänenverwalter, Regierungsrat Johann Weber, stand der Veräußerung der Höhematte mit gleichzeitiger Unterschutzstellung von Anfang an wohlwollend gegenüber. Die Ausarbeitung entsprechender Verträge benötigte einige Zeit, weil sie juristisch hieb- und stichfest sein mussten. Nachdem der Gesamtregierungsrat das Vertragswerk beraten hatte, legte er es am 25. Januar 1864 dem Grossen Rat zur Genehmigung vor. Die wichtigsten Artikel lauteten:

1. Auf der Höhematte nebst Gruebi (...) darf zu keinen Zeiten eine Gebälichkeit irgendwelcher Art errichtet werden.
2. Dieselbe darf dem Eigenthum nach niemals zerstückelt werden, sondern soll stets als ein zusammenhängendes Ganzes erhalten bleiben.

In der Eintretensdebatte machte die Opposition geltend, bei freiem Verkauf der Liegenschaft könnte ein beträchtlicher Mehrerlös erzielt werden. Tatsächlich unterbreitete Grossrat Bützberger aus Langental kurz vor der Beratung des Geschäfts ein entsprechendes Angebot, der Sitzung aber blieb er fern. Drahtzieher war sein Schwager Isidor Jackowski, der Inhaber einer Wechselstube in Interlaken.

Fürsprech Friedrich Michel machte seinen Ratskollegen klar, welche Einbusse Interlaken als Kurort erleiden müsste, wenn die Höhematte der Spekulation zum Opfer fiele und überbaut werden sollte. Nach dreistündiger Diskussion genehmigte der Grosse Rat das Vertragswerk mit 97 zu 18 Stimmen. Bis auf den heutigen Tag ist im Rathaus zu Bern keine für Interlaken so lebenswichtige Entscheidung mehr gefallen wie an diesem denkwürdigen Tag. Ein «Vertrag zwischen den Miteigentümern der Höhematte zu Interlaken» – zur Unterzeichnung öffentlich aufgelegt – regelte die neuen Eigentumsrechte. 37 Käufer schlossen sich zur Höhematten-Gesellschaft zusammen und betrachteten die Matte als in 300 ideelle Anteile zu 500 Franken zerfallend. Jeder Unterzeichner erklärte bei seiner Unterschrift, wie viele solcher Anteile er erwerben wolle. Die finanziell Schwächsten übernahmen einen einzigen Anteil, Peter Ober als Höchstbeteiligter deren 36. Die Anteile haben sich auf die Nachkommen vererbt oder sind seither in andere Hände übergegangen.

Mit der Handänderung allein wäre die Matte allerdings noch nicht für alle Zeiten gesichert gewesen. Jeder Eigentümer einer angrenzenden Liegenschaft war berechtigt, gegen eine Verletzung der Vertragsbestimmungen Einspruch zu erheben. Dazu gehör(t)en auch der Staat und die Gemeinde. Wichtig ist aus heutiger Sicht auch das «Nutzungs-Reglement» vom 31. März 1864. Darin heisst es unter anderem: Die ganze Höhematte soll in Wiesenland angelegt und jede Parzelle vorzugsweise als solches benutzt werden. Eine andere Benutzungsart darf nur unter Bewilligung des Verwaltungsrates erfolgen



*Interlaken: Höhematte mit Blick auf die Jungfrau*  
(Verkehrsverein Interlaken; Foto H. Steiner, Interlaken)

---

## Die Wappen der zwanzig Kantone und sechs Halbkantone

---



Zürich  
1351



Bern  
1353



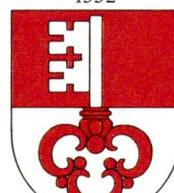
Luzern  
1332



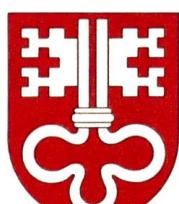
Uri  
1291



Schwyz  
1291



Obwalden  
1291



Nidwalden  
1291



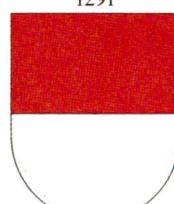
Glarus  
1352



Zug  
1352



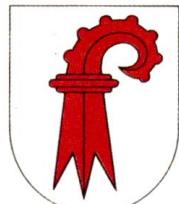
Freiburg  
1481



Solothurn  
1481



Basel-Stadt  
1501



Basel-Landschaft  
1501



Schaffhausen  
1501



Appenzell AR  
1513



Appenzell IR  
1513



St. Gallen  
1803



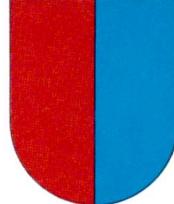
Graubünden  
1803



Aargau  
1803



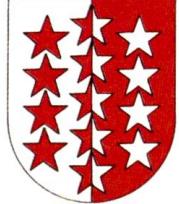
Thurgau  
1803



Tessin  
1803



Waadt  
1803



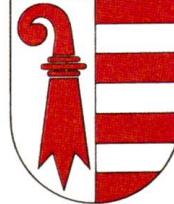
Wallis  
1815



Neuenburg  
1815



Genf  
1815



Jura  
1979

und von diesem nur dann gestattet werden, wenn der Zustand des Landes eine solche nötig macht und der Zweck – Erhaltung der Schönheit der Matte in ihrer Gesamtheit – darunter nicht leidet.

Das juristische Meisterwerk von 1864 hat im grossen und ganzen bis heute seinen Hauptzweck erfüllt. Hinsichtlich des Bauverbots allerdings widersprechen die Gebäulichkeiten des Tennisclubs den Vertragsbestimmungen klar.

### Bahnbauten erregen die Gemüter

Dem Schiffsverkehr auf den beiden Seen schloss sich 1872/74 der Schienenverkehr durch das Bödeli an. In der Rekordzeit von nur sieben Monaten wurde unter Mithilfe von rund 500 Italienern das 4,3 Kilometer lange erste Teilstück der Bödelibahn von Därligen nach Interlaken gebaut und am 12. August 1872 in Betrieb genommen. Die Fortsetzung bis Bönigen stand zwei Jahre später betriebsbereit. Ein grosser Teil der Bevölkerung stand der Eisenbahn misstrauisch gegenüber. Man befürchtete eine Schädigung des Kutscher-, Träger- und Führergewerbes und ein rasches Durchreisen der Fremden zum Nachteil der Hotels und Gastwirtschaftsbetriebe. Die Verfechter der Eisenbahn zogen sich offene Feindschaft zu. So wurde z.B. Grossrat Johannes Ritschard, der spätere Regierungsrat, auf dem Höheweg von einem Kutscher unsanft angefahren: «Wisst Ihr was? – Ihr selltid tod syn!»

Die Bödelibahn darf als eine der interessantesten und originellsten Bahnen bezeichnet werden, die je in der Schweiz gebaut worden



*Parade der Hotelportiers an der Schiffslände Interlaken Ost um 1900  
(Archiv Verkehrsverein Interlaken)*

sind. Sie knüpfte weder im Westen noch im Osten an eine bestehende Eisenbahnstrecke an, sondern war als erste Sektion einer durchgehenden Brünigbahn Bern–Interlaken–Lucern gedacht. Als aber die Initianten der Brünigbahn merkten, dass die Finanzierung des ganzen Projekts wesentlich mehr Zeit beanspruchte als vorgesehen, entschlossen sie sich zur gesonderten Finanzierung der Bödelibahn und zu deren raschem Bau. Eile war auch deshalb geboten, weil die Dampfschiffahrts-Gesellschaft ihr Kanalprojekt zwischen den beiden Seen wieder aufzunehmen oder aber zwischen Neuhaus und Bönigen selber eine Lokalbahn zu bauen gedachte. Zudem waren die Verkehrsverhältnisse im Bödeli während der Saison unerträglich geworden. Das Konzessionsgesuch für das völlig isolierte Teilstück der Brünigbahn betraf die Strecke «vom östlichen Ende des Thunersees Neuhaus, anschliessend an den Hafen und Landungsplatz der Dampfschiffe am Ausfluss des Brienzersees (I. Section)». Inzwischen verlautete, dass das Teilstück Thun–Interlaken der Brünigbahn dem linken Seeufer entlang verlaufen sollte. Die Bödelibahn verlegte deshalb

kurz vor Baubeginn und ohne eine Konzessionsänderung anzufordern ihren Ausgangspunkt nach Därligen. Das brachte vor allem die Kutscher in Harnisch. Ihre Befürchtungen trafen nun ein: Durch den Wegfall der Strecke Neuhaus–Unterseen–Interlaken erlitten sie beträchtliche Erwerbseinbussen.

Als sich in den 1870er Jahren die Konzessionsgesuche für weitere Schienenwege von Interlaken aus nach Lauterbrunnen und Grindelwald, über die Grosse und Kleine Scheidegg und nach verschiedenen Aussichtsgipfeln häuften, schlossen sich die Kutscher zum «Fuhr- und Droschkenhalterverein von Interlaken» zusammen. Unterstützt wurden sie nicht nur von vielen Bewohnern des Bödelis, sondern auch von besorgten Mitbürgern und Behörden aus der näheren und weiteren Umgebung. So entnehmen wir dem Schreiben des Gemeinderats von Iseltwald an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung (1873):

«... Der Kutscherberuf und das Führer- und Trägergewerbe bilden einen bedeutenden Erwerbszweig des engen Oberlandes; einzig Interlaken wies im verflossenen Jahr 1872 bei 300 Führern und nicht weniger als 211 angeschriebene Fuhrwerke mit ungefähr 350 Pfer-

den auf. Nach vorgenommenen Zählungen bewegten sich auf der Strasse nach Grindelwald und Lauterbrunnen in den besten Monaten oft per Tag 500 Fuhrwerke mit Fremden (...) Welch enorme Summen hiebei für Fuhrwerke, Sattel- und Gepäckpferde, Führer und Träger im Lande bleiben mussten, liegt auf der Hand, wobei nicht ausser Acht gelassen werden darf, dass gerade der dahерige Verdienst sich sozusagen in alle Hütten vertheilte ...»

Die Kutscher mussten sich tatsächlich als die Geprellten vorkommen, denn noch im September 1871 empfahl man ihnen im «Anzeiger von Interlaken», ihren Widerstand gegen die Bödelibahn aufzugeben und statt der unrentablen Kundenjagd beim Neuhaus die lohnenderen Strecken nach Lauterbrunnen und Grindelwald zu befahren.

Nach dem Bau der Berner Oberland-Bahnen (1890) beschränkte sich der Kutschenverkehr hauptsächlich aufs Bödeli. In den Kriegs- und Krisenzeiten versiegte der Fremdenstrom fast ganz. Schon 1914 musste deshalb ein grosser Teil der Interlakner Kutscher ihr Geschäft aufgeben. Bald drohte eine neue Gefahr: Vermochte man der Konkurrenz der Eisenbahn noch einigermassen Paroli zu bieten – dem motorisierten Verkehr war man nicht mehr gewachsen. Heute sind es nur noch neun Betriebe, die vor allem während der Saison mit ihren schmucken Kutschen dem Strassenbild Interlakens das typische Gepräge verleihen.

#### *Interlaken heute*

Es ist unbestritten: Den Hauptanteil am Gedeihen unseres Dorfes trägt der Fremdenverkehr. Interlaken allein, d.h. ohne seine Nachbargemeinden Unterseen und Matten, zählt heute rund 3000 Hotelbetten. Sie verte-



*Die Berner Oberland-Bahnen (BOB) auf Nostalgiefahrt  
(Archiv Oberländisches Volksblatt, Interlaken)*

len sich auf 35 Betriebe verschiedener Kategorien. Während die Gäste zur Zeit der Belle Epoque (1870–1910) meist eine bis drei Wochen hier verbrachten, beträgt die durchschnittliche Aufenthaltsdauer jetzt nur noch zwischen zwei und drei Tage. Um so wichtiger ist der Tagungs- und Kongress-tourismus in den letzten Jahren geworden; fast 30 Prozent der Übernachtungen werden ihm zugeordnet. Welche Bedeutung die grossen Versammlungen erlangt haben, mag das nachstehende Beispiel aus dem Jahre 1989 zeigen: Das «Drehbuch» für einen

2200 Personen zählenden zweitägigen Kongress umfasste acht A4-Seiten. Das Organisationsteam zählte 63 Personen. 150 Personen arbeiteten im Service, wobei allein 10 Personen mit Schöpfen beschäftigt waren. Es wurden 560 Liter Suppe, 350 Kilogramm Kalbscarré, 600 Kilogramm weiteres Fleisch und 180 Kilogramm Salm gegessen. Und um dieses Essen überhaupt servieren zu können, waren 10 500 Teller nötig! Dieser einzige Kongress brachte über eine halbe Million Franken nach Interlaken. Die Lieferanten von Milch, Fleisch, Gemüse, ja sämtlichen Lebensmitteln profitieren vom guten Geschäftsgang ebenso sehr wie die Inhaber der Uhren-, Schmuck- und Souvenirgeschäfte.

Der Unterhalt und die Erneuerung der Hotels und Gastwirtschaftsbetriebe verschafft dem örtlichen Handwerk und Gewerbe immer wieder lohnenden Verdienst. So sind auf dem Platze Interlaken die Berufe der Maler und Gipser, der Schlosser, Dachdecker, des Zimmerei- und Schreinerhandwerks sowie der Möbel- und Einrichtungsbranche besonders



*Kutschen gehören zum Strassenbild Interlakens  
(Archiv Oberländisches Volksblatt, Interlaken)*

stark vertreten. Es liegt in der Natur der Sache, dass im Gastgewerbe überdurchschnittlich viele Ausländerinnen und Ausländer beschäftigt sind, sei es in der Küche, auf den Etagen, im Keller, in der Wäscherei oder anderswo.

Fremdenverkehr und Industrie vertragen sich nur bedingt; letztere sollte weder Lärm- noch Geruchsimmissionen erzeugen. Aus diesem Grund wies der Zonenplan von 1964 dem Gewerbe Standorte ausserhalb des Zentrums zu. So entstanden in der Lanzenen, bei der Güterexpedition Ost und im Moos eine ganze Anzahl Klein- und Mittelbetriebe verschiedener Branchen, wie z.B. der Elektronik, der Herstellung von Präzisionsinstrumenten, aber auch von Grossküchen und Kälte- und Wärmeanlagen.

In der Mitte des letzten Jahrhunderts wurden zwei Parketteriefabriken gegründet, von denen die eine allerdings wieder einging, während die andere ihre Spuren mit dem Bau etlicher Pensionen und Privathäuser hinterlassen hat, bevor sie ihren Wirkungskreis auf die

ganze Schweiz und ins benachbarte Ausland ausdehnte. Sie besteht heute noch unter der Bezeichnung «Hoch- und Tiefbau AG Interlaken» (HTI). Mit ihren 150 Mitarbeitern zählt sie zu den bedeutendsten Arbeitgebern des Bödelis.

Im Jahre 1920 siedelte sich die Kammgarnspinnerei hier an, weil sie auf freie Arbeitskräfte aus der damals krisengeschüttelten Hotellerie zählen konnte. Nach dem Konkurs ging der Betrieb 1983 an die Südwall-Gruppe Nürnberg über. Die alte «Kammi» wurde abgebrochen und durch einen stark automatisierten Betrieb ersetzt, der dank modernster Elektronik mit dem gleichen Personalbestand wie vorher die vierfache Menge Garn herstellt. 1988 beschäftigte die SWI in drei Schichten 110 Personen aus neun verschiedenen Nationen. 85 Prozent des hergestellten Garns werden exportiert.

Die personalintensiven Betriebe des Bödelis stehen alle auf dem Gebiet unserer Nachbargemeinden: das Bezirksspital in Unterseen, die Werkstätten des Militärflugplatzes in Matten/Wilderswil und jene der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) in Bönigen. Von volkswirtschaftlich hervorragender Bedeutung sind selbstverständlich die Berner-Oberland-Bahnen (BOB), die zum tragenden Element gehören, auf das sich der Wohlstand der ganzen Region heute stützen kann.

Das Bild von Interlaken wäre unvollständig, würde man die Tatsache unerwähnt lassen, dass sich dieses Dorf in den letzten drei Jahrzehnten zu einem eigentlichen Schulzentrum entwickelt hat. Interlaken besitzt einen Kinderhort, drei Kindergarten, ein Tagesheim für praktisch bildungsfähige Kinder (mit angegliederter Behindertenwerkstatt), zwei Primarschulen, eine dreireihige Sekundarschule mit Vorbereitungsklasse, ein Gymnasium, eine kaufmännische und eine gewerbliche Berufsschule (die zum regionalen Berufsschulzentrum ausgebaut wird), sowie verschiedene private Sprachschulen. An Möglichkeiten, ihre Bildungschance zu nutzen, fehlt es der Interlakner Jugend nicht!

Rudolf Gallati

ALEXANDER SACHER-MASOCH

## Der Apfel

Der Professor hüstelte an diesem Vormittag im Juni.

Die Lateinschule ging ihrem Ende zu. Dreissig Paar Knabenaugen wandten sich von den Heften fort zum Katheder. Der Professor rückte die Brille auf seiner Nase zurecht und fuhr sich während des Lesens mehrmals durch das schüttende Haar. Er war ein kleiner, hagerer Mann, aber von der zähen Art, die famose Nerven hat.

Vor ihm, auf dem Katheder, lag der Apfel ...

Das war nämlich eine Angewohnheit des Professors, dieser tägliche Apfel. Vermutlich pflegte er ihn stets nach der Stunde im Professorenzimmer zu verspeisen, die Knaben hatten ihn jedenfalls noch nie Apfel essend erlebt. Aber der Apfel, täglich, war da und lag auf dem Katheder. Manchmal nahm ihn der Professor zur Hand und roch daran. Mit der Zeit hatten sich alle an diesen unvermeidlichen Apfel gewöhnt, er war ein Schulrequisit geworden, wie etwa die Kreide, der Schwamm, das Lineal.

Der Professor las Philemon und Baucis. Einmal nahm er zwischen zwei Sätzen den Apfel zur Hand und roch daran. In diesem Augenblick rutschte der Notizblock Michaels (der in der hintersten Reihe ziemlich vereinigt sass) unter die vordere Bank. Es waren grosse, breite Bänke. Niemand hatte was bemerkt. Michael liess sich geräuschlos unter die Bank gleiten, suchte nach dem Büchlein. Da schrillte die Glocke. Grosses Gepolter war ringsum, alle stürzten hinaus. Zuletzt verliess der Professor das Schulzimmer. Nicht zuletzt. Denn Michael steckte noch unter der Bank, was aber niemand wusste. Als er hervorkroch, war der Raum leer. Er wollte schnell den anderen nach, in den Hof. Da fiel sein Blick auf den Katheder. Er traute seinen Augen kaum: Dort lag der Apfel. Das war noch niemals vorgekommen. Der Professor vergass sonst seinen Apfel nie. Und wie schön war er.