

Zeitschrift: Jahrbuch vom Thuner- und Brienzersee
Herausgeber: Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Band: - (1950)

Artikel: Wie man vor 80 Jahren das Berner Oberland bereiste
Autor: Volmar, F. A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1096536>

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: 25.03.2026

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

WIE MAN VOR 80 JAHREN DAS BERNER OBERLAND BEREISTE

Natürlich wesentlich gemächlicher und umständlicher als heute! Und mit allem Drum und Dran bedeutend teurer auch, wer sich der vielenorts «besserer Kundschaft» harrenden Fuhrwerke, Reitpferde und Tragsessel bediente.

Die über Münsingen führende, 1859 eröffnete Eisenbahn reichte damals nur bis Thun d. h. seit 1861 bis zur Dampfschifffländte Scherzligen*) Gewöhnliche Züge benötigten für die Strecke Bern—Thun über eine Stunde, der Frühzug brachte es sogar auf anderthalb Stunden! Zu den täglich vier Zugspaaen kamen vom 1. Juli bis 15. September 1870 noch zwei beschleunigte Züge mit Halt in Gümligen, Münsingen, Kiesen, Thun, welche die Sommerfrischler in einer Stunde von Bern nach Scherzligen brachten. Bei durchschnittlich mindestens doppelt so langer Reisezeit bezahlte man die Hälfte des heutigen Fahrpreises.

In Scherzligen konnte sofort ins Dampfschiff umgestiegen werden. Die Fahrt über den ganzen See, als noch unumgängliche feierliche Overture einer Oberlandreise, kam auf einen Franken zu stehen (1. Pl. 2 Fr.). Es verkehrten damals auf dem *Thunersee* drei Dampfschiffe: «Niesen» (1843; 150 Personen), «Stadt Thun» (1856; 300 Personen) und «Stadt Bern» 1861; 450 Personen). Als am 13. April 1871 der neue, ebenfalls von Escher Wyss, Zürich, erstellte, 750 Personen fassende Halbsalondampfer «Beatus» vom Stapel gelassen wurde, meinte das «Thuner-Blatt», es werde «bald nöthig sein, die Oberländerseen zu vergrössern», aber ein des Sommers jeden Tag wohlbesetzter «Beatus» sei den Oberländern sicher ein willkommener Heiliger. Diese damals noch mit Holz, Torf und Steinkohlen (ab 1874 nur mit Torf und Steinkohlen) geheizten vier Thunersee-Dampfer beförderten dann 1873 erstmals über 200 000 Personen, wobei übrigens der erst gegen Ende des Jahrhunderts offiziell limitierten Tragfähigkeit der auch dem gesamten Gepäck- und Eilgüterverkehr dienenden Schiffe mitunter allerhand zugemutet worden sein dürfte.

*) Thun-Scherzligen 1861 nur für den Gütertransport, erst 1863 auch für den Personenverkehr.

Fünfunddreissig Jahre nach Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Thunersee (1835) konnte man sich noch mit sieben Schiffsstationen begnügen: Thun-Bellevue, Scherzligen, Oberhofen, Gunten, Spiez, Leissigen, Neuhaus. Jeder der zur Reisezeit täglich fünf, in den Wintermonaten bis 1887 täglich nur drei Kurse bediente wohl Oberhofen und Gunten, nicht aber (werktags) Spiez und Leissigen. Spiez erhielt eine definitive Landungsbrücke erst 1871. Leissigen begrüßte am 1. Juni 1870 morgens halb 6 Uhr mit Böllerschüssen und einem alpenrosengeschmückten Zierbogen an der Haltstelle zum erstenmal das in Neuhaus um 5.20 Uhr abgefahrene Dampfschiff. Es war allerdings noch keine Ländte, die hier bedient wurde; ein sogenannter Anfahrtskahn brachte die Reisenden ans Land, bzw. zum Dampfschiff. (Die in Leissigen erst 1887 angelegte Landungsbrücke setzte dann den letzten der früher da und dort gebräuchlichen Anfahrtskähne ausser Betrieb). Aber auch Därligen, das um jene Zeit bereits erste Feriengäste beherbergte, denen es hier in der stillen Bucht besser gefiel als im international bewegten und entsprechend kostspieligen Interlaken, hatte sich gerührt und wurde im Sommer 1870 erstmals fakultativ vom Dampfschiff bedient. Zwei Jahre später erhielt es dank der Bodelibahn gleich eine Landungsbrücke mit Bahnstation und 1873 sogar eine Trajektschiffanlage, die erst 1893 mit Eröffnung der Thunerseebahn einging. Für den Fremdenverkehr am Thunersee spielten um 1870 ausser Thun als Ein- und Ausgangspforte des Berner Oberlandes, nur Oberhofen, Gunten und Spiez eine Rolle; als bescheidene Luftkurorte geschätzt waren Aeschi, Sigriswil und besonders Beatenberg, seit 1865 durch die Fahrstrasse mit Interlaken verbunden. Die rechtsufrige Thunerseestrasse wurde erst 1884 beendet, die linksufrige datiert von 1835.

Nach $1\frac{3}{4}$ bis rund 2 Stunden mit dem Dampfschiff erreichte Endstation war also bis 1872 Neuhaus, wo zahlreiche Kutschen und Hotelomnibusse auf Fahrgäste warteten. Auf schlechter, staubiger Strasse — sie soll vor achtzig Jahren während der Reisezeit den grössten Personen- und Güterverkehr im ganzen Kanton Bern aufgewiesen haben — ging es für 1 Fr. pro Person nach Unterseen und *Interlaken*, das um jene Zeit als «Mekka und Medina aller sommerlichen Alpentouristen, als Zentral- und Brennpunkt allen Reiselebens in der Schweiz» galt. Interlaken und seine Umgebung zählte 1870 rund 70 Hotels und Pensionen; 244 Fahrzeuge dienten dem Fremdenverkehr: 118 Einspänner, 91 Zweispänner und 35 Omnibusse. Trotzdem klagte man immer wieder über die mangelhaften

Verkehrseinrichtungen zwischen den beiden Seen und insbesondere zwischen Neuhaus und Interlaken. Leidenschaftlich wurden daher vor achtzig Jahren Projekte für eine Thuner- und Brienzersee durchs Böödeli verbindende Pferde- oder Lokomotiveisenbahn diskutiert, wobei neuerdings der Gedanke eines Schiffkanals zwischen den beiden Seen auftauchte. Nach dem 1866 erfolgten bernischen Verzicht auf eine Grimselbahn (Luzern—Airolo) als schweizerischer Zentralalpenübergang suchte das fortschrittliche Interlaken Anschluss an den Gotthard — aber nicht durch eine da und dort in der Presse angeregte Sustenbahn, sondern durch eine, zwei blühende Fremdenverkehrszentren direkt verbindende, normalspurig gedachte Brünigbahn (Luzern—Interlaken—Spiez—Thun—Belp—Bern). Als deren erste Sektion erstrebte das Interlakner Initiativkomitee den 1872/74 verwirklichten lokalen Schienenstrang durchs Böödeli und bekämpfte daher erbittert die mehr eigenen Interessen dienenden Verbindungsbahnprojekte der damals ohnehin nicht gerade beliebten, von Grossrat Ed. v. Wattenwyl-v. Diessbach präsidierten «Vereinigten Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Thuner- und Brienzersee». *)

Hatte der Reisende des Jahres 1870 Bern morgens 5.30 Uhr verlassen, so langte er 8.40 Uhr in Neuhaus an. Reisenden nach Interlaken, Brien, Grindelwald usw. stand freilich auch eine bessere Verbindung zur Verfügung: Bern ab 8.10, Neuhaus an 10.30 Uhr. Die etwa halbstündige Fahrt von Neuhaus nach der Dampfschiffstation Interlaken-Brienzersee liess sich für 1 Fr. ebenfalls in einer Kutsche oder im Postomnibus machen. Auch der *Brienzersee* wurde 1870 von drei hauptsächlich noch mit Holz geheizten Dampfschiffen bedient: «Interlaken» (1857; 150 Personen), «Giessbach» (1859; 250 Personen) und «Oberland» (1870; 300 Personen). Letzteres, ein neuartig eleganter Salondampfer (1926 ausser Betrieb gesetzt und 1932 abgebrochen), war bei den Gebrüdern Sulzer in Winterthur in Auftrag gegeben worden und zwar von der wegen Unzufriedenheit mit der alten Gesellschaft im November 1869 in Interlaken gegründeten «Oberländischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft». Da es jedoch bereits im Mai 1870 zu einer Verständigung und Vereinigung der

*) Diese Bezeichnung datiert schon von 1842; sie bestand also schon vor dem 1870 erfolgten Zusammenschluss mit der nachstehend erwähnten Konkurrenzgesellschaft. (Vergl. des Verf. illustr. Schrift «Die erste Eisenbahn des Berner Oberlandes», Bern, 1946).

beiden Gesellschaften gekommen war, konnte das neue Schiff am 18. Mai gleichen Jahres in Minne vom Stapel gelassen werden; etwa einen Monat später fand die wohlgelungene Probefahrt statt. Kapitän Ferd. Kyd, von Lachen, war bisher als solcher auf dem Zürichsee tätig gewesen; als Experte hatte man den Inspektor der Bayerischen Dampfschiffahrt auf dem Bodensee beigezogen. Der Heizer der «Oberland», Beier aus Frankfurt, ertrank im April 1871, als er mit einem kleinen Boot sein in der Aare ankerndes Schiff erreichen wollte. Wie der Thunersee, erhielt 1871 auch der Brienersee ein viertes Dampfschiff: den 500 Personen fassenden, von Escher Wyss & Cie. gebauten Salondampfer «Brienz». So dienten dem hier ebenfalls jährlich zunehmenden Verkehr (1873 rund 125 000 Personen) gleich zwei Salonboote neuester Konstruktion, wie sie damals noch kein anderer Schweizersee aufzuweisen vermochte.

Auch der Brienersee hatte vom 1. Juni bis 15. September täglich in jeder Richtung fünf, in den Wintermonaten dagegen bis 1887 täglich nur zwei Kurse. Für 1 Fr. bzw. 2 Fr. fuhr man auch hier über den ganzen See. Von den damals bestehenden sieben Stationen Interlaken, Bönigen, Iseltwald, Oberried, Giessbach, Brienz-Bären, Brienz-Tracht wurde von allen Kursen bedient nur Interlaken, Giessbach und Brienz-Tracht. In Iseltwald war der Anfahrtsskahn noch bis Frühjahr 1872 gebräuchlich. In Oberried legte täglich in jeder Richtung nur ein Dampfschiff an; Ringenberg erhielt erst 1888 eine Dampfschiff-Lände. Hauptattraktion des Brienersees waren die damals bengalisch beleuchteten *Giessbachfälle*. Das berühmte Giessbachhotel war am 5. März 1870 von der Dampfschiffahrtsgesellschaft, in deren Besitz es seit 1858 gewesen, um 900 000 Fr. an die Hotelierfamilie Hauser verkauft worden. (1873 veräusserte sie auch das 1861 übernommene Gasthaus zum Weissen Kreuz in Brienz-Tracht). An Beleuchtungsabenden — stürmische Witterung vorbehalten — fuhr ein Dampfschiff abends 8 Uhr in Interlaken ab; die Rückfahrt vom Giessbach erfolgte sofort nach beendigter Beleuchtung. Schon Anfangs August 1870 sah sich die Direktion der Dampfschiffahrtsgesellschaft veranlasst, diese Nachtfahrten zu den Giessbachbeleuchtungen einstweilen einzustellen, da die Gebr. Hauser, welche diese Attraktion ausschliesslich den in ihrem Hotel wohnenden Gästen vorbehalten wollten, die Beleuchtung erst in später Nacht, nach Abgang des Schiffes nach Interlaken vornahmen. Nach Verständigung zwischen den Hoteliers in Interlaken und den Gebr. Hauser wurden dann während der Saison 1871

bei günstiger Witterung wöchentlich zwei Nachtfahrten zu den Giessbachbeleuchtungen ausgeführt; auswärtige Schaulustige hatten nun ein erhöhtes Eintrittsgeld zu bezahlen. (1879 wurde am Giessbach die erste, 330 m lange Drahtseilbahn des Berner Oberlandes eröffnet).

Das in Interlaken bei der Zollbrücke (Hôtel du Lac) abfahrende Dampfschiff landete nach ca. 1½ Stunden in *Brienzt*-Tracht, wo täglich zweimal Anschluss an die 1½ Stunden Fahrzeit benötigende Pferdepost nach Meiringen bestand. Ueber den *Brünig* nach Alpnachstad (Anschluss ans Dampfschiff) fuhr die Pferdepost sowohl von Brienzt (täglich dreimal) wie von Meiringen (täglich einmal) in 6 Stunden; Reisezeit Interlaken—Luzern rund 8 Stunden. Brienzt-Tracht sah während der Saison jeweils bei Ankunft des Dampfschiffes einen ähnlichen Trubel wie Neuhaus: ausser den Pferdeposten standen da zahlreiche Lohnkutscher mit Ein- und Zweispännern sowie viele ebenfalls verdiensterpichte Führer bereit. Auch hier war ein Platzmeister mit der Aufsicht betraut. Die Holzschnitzerei soll damals etwa 600 Personen beschäftigt haben. Immer noch waren die Schifferinnen von Brienzt ihres dreistimmigen Gesanges wegen berühmt; für 3—5 Fr. konnte man sich von diesen hübschen Trachtenmädchen nach dem Giessbach und zurück rudern lassen. Viel bewundert wurde die grossartige Rundschau des Brienzer Rothorns, wo bereits ein Gasthaus Unterkunft bot.

Das als Passzentrum mit ca. 5 Gaststätten gut frequentierte *Meiringen* (1872 Pferdepost bis Innertkirchen) präsentierte sich bis zu den verheerenden Dorfbränden von 1879 und 1891 noch mehr oder weniger als «Grundtypus eines ächten Berner Oberländer Dorfes», wo die Holzschnitzerei ebenfalls eine grosse Rolle spielte. Auch die gegen diverse Schaugelder zugänglichen berühmten *Reichenbachfälle* wurden an Hochsommerabenden bengalisch beleuchtet; eine Drahtseilbahn aber wurde hier erst zwanzig Jahre nach jener am Giessbach gebaut (1899). Fährt man heute für rund 20 Fr. im Postauto von Meiringen über Grimsel und Furka nach Andermatt, so ritt man damals für 20 Fr. von Meiringen zur *Grimsel* hinauf, in derem oft überfüllten Hospiz, bei ziemlich guter Verpflegung keineswegs billig, noch in primitiven Bretterzellen übernachtet wurde. Wer sich's eben leisten konnte, gelangte auf einem für 20 Franken gemieteten Reitpferd auch ins *Rosenlau* — wo dank einer Mineralquelle noch Badekuren möglich waren — und über die grosse Scheidegg nach *Grindelwald* (ca. 5 Gaststätten). Wagte man sich nach

Besichtigung der Gletscher noch über die Kleine Scheidegg, so entsprach das der in den Reisehandbüchern jener Zeit als kleine dreitägige Oberlandreise ab Bern empfohlenen Standardroute: Thuner- und Brienzersee, Giessbach- und Reichenbachfälle, zu Fuss über Grosse und Kleine Scheidegg, Staubbach, Interlaken, mit Dampfboot nach Thun und Eisenbahn nach Bern. Der Besuch der Schynigen Platte, Mürrens oder des Schmadrifalles erforderte einen vierten Tag. Auch damals scheint aber die schon im 18. Jahrhundert gebräuchliche umgekehrte Route (Lauterbrunnen—Grindelwald usw.) beliebter gewesen zu sein; sie findet sich dann seit 1875 neuerdings auch als Kurztour empfohlen.

Zwischen Interlaken und *Grindelwald* verkehrte seit 1861 zur Reisezeit täglich einmal nur ein kleiner, sechsplätziger Postwagen: Interlaken ab nachm. 2.15 Uhr, Grindelwald an abends 5.15; 3 Fr. (Seit 1872 im Sommer täglich zweimal). *Lauterbrunnen* (3 Hotels) erhielt erst 1875 Pferdepost. Man benutzte daher für die Reise nach Lauterbrunnen (wie meist auch nach Grindelwald) die als Privatfuhrwerke zahlreich zur Verfügung stehenden Ein- und Zweispänner: Lauterbrunnen bei dreistündigem Aufenthalt mit Rückfahrt Fr. 9 bzw. Fr. 17, Grindelwald retour in einem Tag Fr. 14 bzw. 25. Ein Einspänner nahm bis 3, ein Zweispänner bis 6 Personen auf. Die gleichen Pferde konnten dann für den Saumweg nach *Mürren* hinauf (2 Hotels) und besonders für die berühmte und sehr beliebte *Wengernalp-Rundtour* (Lauterbrunnen—Grindelwald oder umgekehrt) als Reittiere benutzt werden; in Grindelwald oder Lauterbrunnen standen die mittlerweile durch Jugendliche oder sogar Kinder via Zweilütschinen dorthin gebrachten Wagen zur Rückfahrt bereit. Eine solche zweitägige Wengernalp-Rundtour mit einem als Zug- und Reittier benutzten Pferd kam ohne Trinkgeld auf 31—35 Fr. zu stehen, mit zwei Pferden 61—65 Fr. 1873 wurden die Tarife um 5—7 Fr. erhöht, so dass man nun für ein Pferd 38—40 Fr. bezahlte. (Das Bahnbillet 3. Kl. für die Wengernalp-Rundtour ab Interlaken-Ost kostet heute Fr. 22.15, 2. Kl. Fr. 36.—). Vermöglichen Wengernalp-Reisenden standen in Lauterbrunnen und Grindelwald noch bis zur Eröffnung der Zahnradbahn (1893) auch Tragsessel zur Verfügung. Im «Dörfchen Wengen» werden 1873 «Pension Wengen» und «Hotel und Pension Mittaghorn» erwähnt. Auf Wengernalp und Kleiner Scheidegg bestanden schon um 1835 bescheidene Gasthäuser, die bereits vor 1870 als bessere Hotels figurieren. Lästig und des schönen Berner Oberlandes unwürdig war eine allenthal-

ben, da und dort trotz wiederholten behördlichen Bemühungen sogar bis gegen Ende des Jahrhunderts sich bemerkbar machende mehr oder weniger verkappte Bettelei, die einen gehörigen Kleingeldvorrat erheischte.

SAC-Hütten gab es vor achtzig Jahren im Berner Oberland nur zwei: die 1869 inmitten des Grindelwalder Fiescherfirns erstellte Berglihütte und die Glecksteinhütte (1870). Als eines der ersten oberländischen Bergbahnprojekte — nach dem Erfolg der im Mai 1871 eröffneten Rigibahn von Riggenbach und seinen Mitarbeitern erwogen — erscheint bereits im September 1871 die Idee einer Zahnradbahn auf die dann freilich noch während gut zwei Jahrzehnten zu Pferd (Fr. 15) oder im Tragsessel «erstiegene» *Schynige Platte*, wo sich seit 1864 in einem Hotel logieren liess. Damals jedoch war man der Sache so sicher, dass sogar von einer Fortsetzung des Schienenstranges auf das besonders von Grindelwald aus viel besuchte *Faulhorn* (Gasthaus seit 1830) gesprochen wurde. Ein anderes, 1907 konzessioniertes Projekt einer Faulhornbahn sah als Ausgangspunkt die erst noch von Grindelwald nach Meiringen zu überschienende Grosse Scheidegg vor. Aber noch zwanzig Jahre nach der Schynigen Platte, d. h. bis zum ersten Weltkrieg, wurde das Faulhorn bisweilen wie ehemals mit Pferd oder Maultier und Tragsessel erreicht; für einen solchen wurden zwecks Ablösung mindestens drei Träger benötigt, denen ab Grindelwald je 6 Fr. zu bezahlen war. (Hoch über solidem Erdboden dahinschwebende Doppelsessel würden sie wohl als Narrenidee belächelt haben). Ein Reitweg Schynige Platte—Faulhorn war 1868 abgesteckt worden und findet sich 1872 als für rüstige Wanderer gut begehbar erwähnt. Der noch bessere heutige Weg, 1896/97 von der Schynigen Platte-Bahn und Faulhorn-Wirt Fritz Bohren angelegt, wurde noch nach 1910 von Touristen und Touristinnen mitunter als Reitweg benutzt. — In der unmittelbaren Umgebung Interlakens waren *Heimwehfluh* — an welcher der erfinderische Nationalrat und Bödelibahnpionier Friedrich Seiler schon 1868 eine auch für grössere Projekte vorgesehene einschienige hydropneumatische Eisenbahn erproben wollte — sowie *Abendberg* (Reitweg) viel häufiger besucht als der noch sozusagen unwegsame *Harder*, vor dessen Besteigung ohne Führer noch nach 1880 gewarnt wurde. In Saxeten noch nach 1880 «Unterkommen beim Schullehrer».

Bedeutend weniger frequentiert als das heute als Jungfraugebiet bezeichnete engere Oberland waren vor 80 Jahren Kandertal und Simmen-

tal. Im *Kandertal* erfreute sich das damals jeden Sommer Hunderte von Kurgästen beherbergende, mit Thun durch Omnibus verbundene Heustrichbad eines vorzüglichen Rufes, während Kandersteg mit zwei Hotels wohl als Durchgangsstation zur Gemmi, aber noch kaum als hervorragendes Exkursionszentrum Beachtung fand. Der Blausee war touristisch eben erst entdeckt worden, der schon viel früher gelobte Oeschinensee und das Gasterntal hatten noch lange keinen Massenbesuch. Adelboden, von Frutigen her nur auf schlechtem Weg erreichbar, war so gut wie unbekannt, desgleichen das Kiental. Beliebt war dagegen der sowohl vom Heustrichbad wie von Wimmis aus zu Fuss oder zu Pferd (13—15 Fr.) erstiegene *Niesen*, dessen erstes Gasthaus 1857 eröffnet wurde. Täglich einmal erreichte ein Pferdepostkurs ab Thun in drei Stunden Frutigen; von hier ging es zu Fuss oder zu Pferd nach Kandersteg hinauf. Das *Simmental*, vor allem seiner Heilbäder in Weissenburg und Lenk wegen besucht, wurde von drei Pferdepostkursen bedient: Thun—Saanen (8 Stunden), Thun—Zweisimmen (5½ Stunden) und Zweisimmen—Lenk (1¾ Stunden). Wenig frequentiert blieb noch das Saanenland; Gstaad wird noch nach 1870 touristisch kaum erwähnt, lobend dagegen Saanen, Lauenen und Gsteig. Saanen hat zweimal täglich Pferdepostverbindung mit Château d'Oex—Bulle (5 Stunden) und seit 1872 einmal täglich mit Gsteig (1½ Stunden).

*

Vergleichen wir einige *optimale Reisezeiten* von 1870 ab Bern mit optimalen von heute, so kommen wir zu folgenden Gegenüberstellungen: Interlaken 2½ : 1 Stunde; Meiringen 7½ : 2 Stunden 7 Min.; Grindelwald 5 : 1 Stunde 47 Min.; Mürren 8 : 2 Stunden 6 Min.; Kleine Scheidegg 9 : 2 Stunden 14 Min.; Kandersteg 7½ : 1¼ Stunden; Zweisimmen 7¼ : 1 Stunde 25 Min.; Lenk 10 : 1 Stunde 49 Min.; Saanen 10¼ : 1 Stunde 53 Min.

Aber die Anfänge der in diesen Vergleichen frappant zum Ausdruck kommenden erstaunlichen Entwicklung im Sinne einer *Beschleunigung* und zugleich *Verbilligung* des Reisens sollten noch rund zwanzig Jahre auf sich warten lassen. Abgesehen von der die Reisezeit kaum verkürzenden lokalen Bödelibahn, der vorläufig bis Brienz reichenden Brünigbahn (1888/89) und der Beatenbergbahn (1889), begannen erst um 1890 *Eisenbahnen* das Berner Oberland einem immer grösseren Reise-

und Ferienpublikum immer rascher und bequemer zugänglich zu machen. 1890 erreichte das Dampfross von Interlaken Ost aus Grindelwald und Lauterbrunnen, wo es schon folgenden Jahres auch die Lauterbrunnen—Mürren-Bahn alimentiert, 1892 erklimmt es gar das Brienzer Rothorn (mit 2252 m ü. M. damals die höchste Bahn Europas), 1893 die Schynige Platte und die Kleine Scheidegg. Zugleich ist Interlaken — schon 1892 dank dem Kanal vom Dampfschiff direkt bedient — nun mittels der bereits 1867 geplanten Thunerseebahn via Spiez endlich auch an den internationalen Schienenstrang angeschlossen. 1897 findet die Eisenbahn den Weg ins Simmental d. h. bis Erlenbach, und 1902 reicht sie bis Zweisimmen, das 1905 Bahnverbindung mit dem Saanenland, durchs Pays d'Enhaut sogar mit Montreux und 1912 mit Lenk erhält. Und mit dem Schienenweg von Spiez nach Frutigen hat sich 1901 die zwölf Jahre später verwirklichte internationale Transitlinie der Lötschbergbahn angekündigt. Ihr folgt 1913/14 die Rechtsufrige Thunerseebahn. Mittlerweile sind innert sechs Jahren fünf weitere Bergbahnen dem Betrieb übergeben worden: Heimwehfluh (1906), Harder (1908), Niesen (1910), Jungfrauojoch (1912), Mürren-Allmendhubel (1912).

Viele Eisenbahnprojekte einer spekulativ betriebsamen Zeit blieben glücklicherweise unausgeführt; andere aber sollten nach Jahren oder Jahrzehnten ganz oder teilweise als *Postautokurse* oder *Sesselbahnen* Verwirklichung finden, so Gunten—Sigriswil (1914), Frutigen—Adelboden (1917), Meiringen—Gletsch (1921), Spiez—Aeschi (1923), Gstaad—Col du Pillon (1923), Gstaad—Lauenen (1924), Brünig-Hasliberg (1926), Meiringen—Schwarzwaldalp (1933), Meiringen—Wassen (1946), Beatenberg—Niederhorn (1946), Grindelwald—First (1947), Interlaken—Beatenberg (1949).

War die Jungfraubahn 1898 mit ihrer ersten Teilstrecke Kleine Scheidegg—Eigergletscher die erste elektrische Zahnradbahn des Berner Oberlandes, so ist die 1892 eröffnete Brienzen—Rothorn-Bahn die letzte dampfbetriebene Bahn unseres Gebietes. Sozusagen totale Elektrifikation, grössere Zugsdichte und zahlreiche Postautokurse haben die Reisegeschwindigkeit abermals erhöht. Fahr- und Reisezeiten werden aber im Interesse möglichst rascher Erreichbarkeit nicht nur örtlich fixierter Reiseziele, sondern auch regionaler Bereisungs-, Wander- und Wintersport-Möglichkeiten weiterhin herabgesetzt — da und dort nicht zuletzt auch einer jährlich wachsenden Autocarkonkurrenz wegen. Während das

früher so recht behaglich empfundene besondere Erlebnis sehr gemächlicher Fahrt mit Zahnrad und Drahtseil steigenden Frequenzen entsprechend durch fahrzeitverkürzende Modernisierungen reduziert wird, bieten gleichen Tendenzen dienende Sesselbahnen neuromantische Schwebegenüsse. Und nach und nach werden leider auch die auf unsern schönen Seen an Bord der entwicklungsgeschichtlich ältesten und letzten Dampfvehikel meist als Selbstzweck genossenen Kreuz- und Querfahrten durch Einsatz betriebsrationell vibrierender Dieselmotorschiffe beschleunigt.

Dem alles relativierenden Zeitenwandel unterliegen indessen auch die Begriffe des *Reiseerlebnisses* und des *Reisegenusses*. In einer an die bernische Regierung gerichteten Eingabe besorgter Bürger gegen die 1839 durch David Gottlieb Matti, Dragonerhauptmann und Weinnegotiant in Vivis, erfolgte Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Brienzersee war u. a. auch die Befürchtung geäußert worden, der Reisende werde «durch den schnellen Lauf des Dampfschiffes um den Genuss der Naturmerkwürdigkeiten gebracht». Ein halbes Jahrhundert später ruft ein die Dampferfahrt behaglich genießender Dichter als feinsinniger Kündler landschaftlicher Schönheiten — J. V. Widmann — bedauernd aus: «Seltsam, dass man dieses wohlige Hingleiten auf dem schönen See durch eine Uferbahn ersetzen oder doch beschränken will!» Man hat es dann erst nach geraumer Zeit getan — und die Reisenden begannen die seit 1916 also auch dem Brienzersee entlang eilende Brünigbahn in solchem Masse zu benutzen, dass dessen während vielen Jahrzehnten prosperierende Dampfschiffahrt fortan defizitär blieb.

Scheint uns heute eine Dampferfahrt auf Thuner- oder Brienzersee als Inbegriff des Geruhnsamen und als gegenüber der Eisenbahn jedenfalls besinnlicherer, sozusagen maximaler Landschafts-genuss, so glaubte Abraham Roth noch 1873 als bestes Mittel, die Reize des Thunersees kennenzulernen, nachdrücklich ein Segel- oder Ruderboot empfehlen zu müssen — nicht aber den Dampfer, wo «der tyrannische Fahrplan regiert»...

F. A. Volmar.