

Zeitschrift: Jahrbuch vom Thuner- und Brienzersee
Herausgeber: Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Band: - (1997)

Artikel: Zum Jubiläum "100 Jahre touristischer Dachverband des Berner Oberlandes 1897-1997"
Autor: Gallati, Rudolf
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1096870>

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>

Rudolf Gallati

Zum Jubiläum «100 Jahre touristischer Dachverband des Berner Oberlandes 1897–1997»

OVV – VBO – BOT, drei Namen, ein Begriff!

Abkürzungen haben es in sich. OVV? Dahinter versteckt sich weder eine «Oberländische Vieh-Versicherung» noch ein «Oberländischer Volkskunde-Verein». Im Handelsregister des Amtsbezirks Interlaken heisst es unter dem Kürzel OVV schlicht und einfach «Oberländischer Verkehrsverein». Gegründet wurde er am 10. Oktober 1897 im Hotel Kreuz in Interlaken. Seine erste Namensänderung erfolgte 1919; aus dem Oberländischen Verkehrsverein wurde der «Verkehrsverein Berner Oberland» (VBO). 1995 erfolgte die Umbenennung in den uns noch nicht so geläufigen Namen «Berner Oberland Tourismus» (BOT). Verschiedene Gründe sprechen nun dafür, das Jubiläum «100 Jahre Berner Oberland Tourismus 1897–1997» auch im Jahrbuch des «Uferschutzverbandes Thuner- und Brienzersee» (UTB) festzuhalten.

Der Vereinszweck wird in den ersten Statuten wie folgt umschrieben:

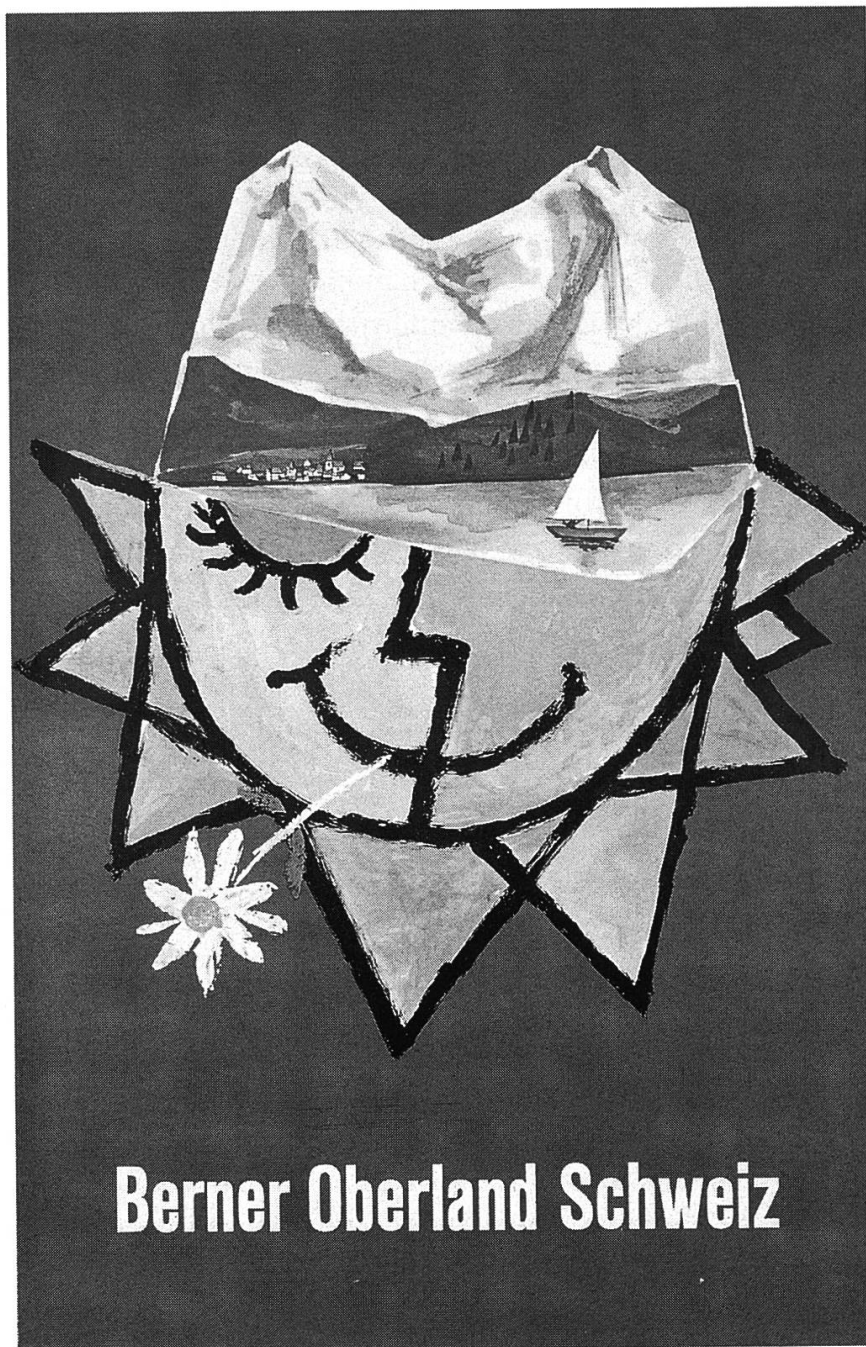
«Der OVV bezweckt – in Verbindung mit Behörden, Korporationen, Verkehrsanstalten, Vereinen und Privaten – die Wahrung und Förderung der Verkehrsinteressen des gesamten bernischen Oberlandes. Sein Hauptbestreben soll namentlich auch darin liegen, auf geeignete Weise die Vorzüge und Naturschönheiten unseres Landesteils im In- und Ausland bekanntzumachen, Einheimische und Fremde hieher zu ziehen und ihnen den Aufenthalt im Oberland angenehm und nützlich zu machen.»

Wer auf die Naturschönheiten aufmerksam machen will, muss sich auch für ihren Schutz und ihre Bewahrung einsetzen. Es erstaunt deshalb nicht, dass der Oberländische Verkehrsverein (OVV) 1934 zu den Gründungsmitgliedern des Uferschutzverbandes (UTB) gehörte. An der zweiten

ordentlichen UTB-Generalversammlung hielt der damalige Direktor des OVV, Dr. Hans Born, ein noch heute lesenswertes Referat über «Natur- und Heimatschutz im Dienste des Fremdenverkehrs». (UTB-Jahresbericht 1936, S. 21–31). Die beiden Organisationen verfolgen bis heute in ihren Zielsetzungen wenigstens teilweise gleichgerichtete Interessen. Wir versuchen im folgenden, dies kurz aufzuzeigen; für die eigentliche Entwicklung des Tourismusverbands verweisen wir auf unsere Jubiläumsschrift. Die Initiative zur Gründung des OVV als Dachorganisation ging von Interlaken aus. Der Grund dafür liegt auf der Hand: Hier gab es im Vergleich zu den andern oberländischen Amtsbezirken schon damals weitaus am meisten Hotels und Gastwirtschaftsbetriebe. Die entsprechende Liste wies im Februar 1897 folgende Zahlen auf: Interlaken 163, Oberhasli 51, Thun 47, Frutigen 42, Obersimmental 14, Nidersimmental 10 und Saanen 6 Betriebe. Ihre Inhaber wurden zusammen mit zahlreichen Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens und einflussreichen Privatpersonen auf den 7. März zu einer orientierenden Versammlung ins Hotel Kreuz nach Interlaken eingeladen. Treibende Kraft war die Kurhausgesellschaft Interlaken. Es zeigte sich nämlich je länger je mehr, dass weder die einzelnen Hoteliere noch die örtlichen Verkehrsvereine imstande waren, die Kosten einer effizienten *Werbung* im In- und Ausland im Alleingang zu finanzieren. Die Reklame für das gesamte Berner Oberland sollte dem Dachverband übertragen werden, während sich die Verkehrsvereine am Ort um die angereisten Gäste zu kümmern hätten.

Zur Gründungsversammlung vom 10. Oktober 1897 kamen 80 Personen aus allen oberländischen Amtsbezirken im Hotel Kreuz in Interlaken zusammen. Nach der Beratung und Genehmigung der Statuten erfolgte die Wahl des Vereinsvorstandes mit Grossrat Dr. Friedrich Michel als Präsident, Grossrat Johann Bortler als Vizepräsident und Gustav Wymann als Sekretär/Kassier an der Spitze.

Während bis dahin nur die Verkehrsvereine Thun und Interlaken ein Verkehrsbüro führten, hielt man mit gutem Grund die Errichtung eines solchen für den oberländischen Dachverband als unumgänglich. Es wurde zu Beginn der Saison 1898 provisorisch eröffnet. Erster nebenamtlicher Sekretär war Sekundarlehrer Gustav Wymann, Interlaken, der von nun an jeden Tag von 11 bis 12 Uhr «unter Aufsicht des Vorstandes» die anfallenden Arbeiten zuhause erledigte. Das Provisorium dauerte bis zum 1. Januar 1899.



Berner Oberland Schweiz

Die ersten Schritte

Die Zahl der Vereinsbeitritte übertraf erfreulicherweise die kühnsten Erwartungen, so dass man mit Zuversicht an die Arbeit gehen konnte. Der Entwurf zu einem Gesamtprospekt für das Berner Oberland war bald bereinigt, und schon am 30. Mai 1898 lieferte die Druckerei Schlaefli 14000 Imprime ab, nämlich 6000 Exemplare in deutscher und je 4000 Exemplare in englischer und französischer Sprache.

Ein ausserordentlich wichtiges Traktandum bildete die Wahl des ersten hauptamtlichen Vereinssekretärs (heute hiesse er Direktor). Dem Wahlgremium genügte keine der 20 eingetroffenen Anmeldungen. Durch Zufall – wie es im Protokoll heisst – stiess man auf den Namen von Hermann Hartmann, Sekretär des Verkehrsvereins Basel, der sich nach einer besser dotierten Stelle umsehe. Sofort nahm der Vorstand Kontakt mit ihm auf; man einigte sich bezüglich Gehalt, Ferien und Amtsantritt. Damit stand der Wahl Hartmanns nichts mehr im Wege. Sie darf heute füglich als Glücksfall bezeichnet werden.

Zu Beginn des Jahres 1899 nahm Hermann Hartmann die Arbeit in Interlaken auf. Zum Jahreszins von 700 Franken mietete sich der Verein mit seinem offiziellen Verkehrsbüro beim Kursaaaleingang an bester Lage ein. Schon im folgenden Jahr unternahm Hartmann eine zwei Monate dauernde Propagandareise in die Vereinigten Staaten. Er sorgte dafür, dass von nun an die Werbedrucksachen auf den transatlantischen Dampfern zur Verteilung gelangten. Das war der Beginn einer beispiellosen Entwicklung der Propagandamittel (vom einfachen Prospekt über die Sommer- und Winterplakate, den Reisekatalog, den Film, das Radio, das Fernsehen, bis hin zum Internet) und nicht zuletzt auch der Verkehrsmittel, deren sich die Tourismus-Fachleute als Botschafter auf ihren Reisen in alle Welt bis heute bedienen. Solche Werbung kostet(e) freilich Geld; es konnte und kann nicht allein durch die Verbandsmitglieder aufgebracht werden. Schon 1904 ersuchte man deshalb die Berner Regierung, ein Dekret zur Erhebung einer Kurtaxe auszuarbeiten. Aber erst 1964 nahm das Berner Volk das «Gesetz über die Förderung des Fremdenverkehrs» an. In der Zwischenzeit wurde der Staat dank namhafter Subventionszuwendungen zur stärksten Stütze der Tourismusbranche. Finanzprobleme beschäftigten aber den Verband weiter bis auf den heutigen Tag.

Hermann Hartmann machte sich rasch mit der Mentalität der Bewohner unserer verschiedenen Talschaften vertraut. In Wort und Schrift forderte er energische Massnahmen «gegen die überhandnehmende Verunstaltung der Landschaft durch die blechernen Reklametafeln» (gemeint waren vor allem die Schokoladenkühe); er mahnte die bäuerliche Bevölkerung, ihre Möbel und Gerätschaften nicht an auswärtige Trödler zu verschachern; er befasste sich mit dem oberländischen Bauernhaus als Denkmal schweizerischer Holzarchitektur; er sammelte über tausend Hausinschriften. Im Laufe weniger Jahre eignete sich Hartmann umfassende volkskundliche und historische Kenntnisse über seine Wahlheimat an. Das monumentale Werk «Berner Oberland in Sage und Geschichte» gilt als Frucht dieser Arbeit. Das Buch erschien 1913 in der Buch- und Kunstdruckerei Benteli AG in Bümpliz. Es gehört als Fundgrube noch heute zu den unentbehrlichen Quellen eines jeden oberländischen Lokalhistorikers.

Vom Schutz der Natur

Als Sekretär des OVV rief Hartmann immer wieder zum Schutze der einheimischen Flora und Fauna auf. «Das grösste Kapital einer Ferienregion ist ihre unverfälschte Natur», liess er sich schon damals vernehmen. 1903 wurde eine spezielle Kommission des OVV mit der Aufgabe betraut, das Beatushöhlen-System zugänglich zu machen. Mit allen nötigen Vollmachten versehen, gingen die Arbeiten der Kommission rascher voran als erwartet, und schon auf die Sommersaison 1904 konnten die Höhlen eröffnet werden. Die zur ersten Besichtigung eingeladenen Vereinsmitglieder und Gäste berichteten in begeisterten Worten über die neue Attraktion. Probleme ergaben sich mit dem Betrieb der Höhle: Weder konnte sie offengelassen noch ohne Führer besucht werden, weil man sonst Gefahr lief, dass die grossartigen Tropfsteingebilde in kurzer Zeit zerstört oder vielleicht entwendet würden. Sie sind uns dank Hartmanns Weitsicht zum Glück erhalten geblieben.

Im Juni 1906 suchte die Verkehrskommission nach Mitteln und Wegen, wie der drohenden Ausrottung der Alpenblumen gesteuert werden könnte. «Der Appell an die Alpschaften verspricht wenig Erfolg, da diese die Alpenrose zum Beispiel als Unkraut ansehen, das der Nutzung grosser Alpflächen im Wege steht.» Man beschloss, ein Plakat in den drei Lan-

dessprachen drucken und in den Hotels, Bahnstationen usw. anschlagen zu lassen. Sowohl der Schweizerische Alpenclub (SAC) als auch der Heimatschutz sollten zur Mitwirkung angegangen werden.

Auch unter Hartmanns Nachfolgern blieb der Naturschutz ein Thema, wenngleich eine einheitliche Stellungnahme nicht immer leicht zu erreichen war. An der Generalversammlung 1931 befasste man sich mit der von den Bernischen Kraftwerken (BKW) geplanten Hochspannungsleitung über dem linken Ufer des Brienersees. Das Protokoll vermerkt:

«Die Versammlung ist nach eingehender Orientierung zur Überzeugung gekommen, dass durch diese Kraftleitung das Landschaftsbild stark beeinträchtigt und teilweise sogar verunstaltet wird. Schon dieser Umstand zwingt uns, gegen das Projekt Stellung zu nehmen. Bekannt ist aber ferner, dass der Fremdenverkehr in unserer Gegend den Naturschönheiten zu verdanken ist. Wenn diese verdorben werden, so tritt dadurch eine Schädigung unseres Haupterwerbszweiges und der ganzen Volkswirtschaft ein. Die GV erhebt aus diesem Grunde gegen die Erstellung der vorgesehenen Kraftleitung durch unsere Gegend Protest. Sie ersucht die BKW höflich aber dringend, eine Lösung zu suchen, die keine derart grossen Interessen verletzt.» (Dir. Dr. Ch. Urech)

Heikler waren die Einsprachen gegen militärische Projekte, welche die touristischen Interessen mehr oder weniger tangierten. 1938, als bereits der Ausbruch eines zweiten Weltkriegs zu befürchten war, beriet der Vorstand des VBO darüber, ob man zur Frage der Versenkung von Benzin-tanks im Thunersee Stellung nehmen solle, «da hierin gewisse Gefahren zu erblicken sind». Und im Protokoll von 1943 lesen wir:

«Mit der Errichtung eines Schiessplatzes auf der Riederalp, der auch nach dem Kriege der Armee von Oktober bis Mai zur Verfügung stehen muss, wird nicht nur die winterliche Touristik eingeschränkt, sondern sie hört praktisch überhaupt zu existieren auf. Eine Schädigung der wirtschaftlichen Interessen nicht nur der Jungfraubahnen, sondern der gesamten Hotellerie des Jungfrau-Gebietes wäre die Folge.»

Im November 1945 beschwerte man sich darüber, dass das Gasterntal noch immer durch die Fliegertruppen belegt sei und weiterhin Schiess-

übungen stattfänden. Regierungsrat Robert Grimm erklärte sich als Präsident des VBO bereit, deswegen persönlich bei Bundesrat Kobelt vorzusprechen. An der GV 1946 protestierten die Vertreter Kanderstegs «gegen die Verschandelung ihres Kurgebiets», wie es wörtlich heisst. «Wir erwarten eine eindeutige Stellungnahme gegen das Vorgehen der Militärbehörde.»

Strassen und Wege

Eine Anregung des Verkehrsvereins für Spiez und das Kandertal brachte den Vorstand 1903 in eine gewisse Verlegenheit. Der OVV wurde aufgefordert, «Schritte zu tun, um bei der Behörde ein Verbot gegen den Automobilverkehr auf solchen Bergstrassen auszuwirken, auf welchen dieser Verkehr eine stete Gefahr bildet». Im Visier hatte man speziell die Strecke Frutigen–Adelboden. Befürworter und Gegner dieses Postulats kreuzten die Klingen. Man kam zu einer salomonischen Lösung; das Protokoll formuliert sie so:

«Das Automobil erscheint heute als das Fuhrwerk der Zukunft. Es führt uns jetzt schon die beste Clientèle zu und wird von Jahr zu Jahr mehr in Gebrauch kommen. Es erscheint geboten, dass der OVV einen neutralen Standpunkt einnehme, es den Gesuchstellern überlassend, für ihre Tal-schaften die Initiative zu ergreifen.»

Der erstmalige Einsatz des OVV für eine linksufrige Brienerseestrasse geht auf das Jahr 1905 (!) zurück. Ein Jahr später forderte man mit Nachdruck den Ausbau des Alpweges über die Sefinenfurgge und das Hochtürli, um mit der Verbindung zwischen dem Lauterbrunnen- und dem Kandertal dem Feriengast ein grossartiges Wandergebiet zu erschliessen. In ähnlicher Weise setzte man sich für die Verbesserung des Jochpassüberganges von Engelberg ins Oberhasli ein.

Einen im wortwörtlichen Sinne wegweisenden Vorstoss unternahm Hotelier Hans Maurer, Interlaken, im Sommer 1913. Sein besonderes Augenmerk galt der besseren und einheitlichen Markierung der Spazierwege. Der OVV ergriff die Initiative dazu und stellte Richtlinien auf; die Ausführung selbst musste er selbstverständlich den lokalen Verkehrsvereinen

überlassen. Zweifellos leistete man dem Verein «Berner Wanderwege», dessen Gründung ins Jahr 1937 fällt, wertvolle Vorarbeit für das heute bestehende Wanderwegnetz.

Fast gleichzeitig mit der Forderung nach dem Ausbau der Wanderwege intervenierte der Verein gegen die Sperrung der Brünig- und der Thunerseestrasse für den Automobilverkehr. Die Verkehrskommission liess sich dazu mehrmals vernehmen. Mit Besorgnis verfolgte man die zunehmend automobilfeindliche Stimmung in Obwalden. Im Jahresbericht von 1911 heisst es u.a.:

«Wir verkennen die grossen Nachteile nicht, die der moderne Verkehr denen bringt, die ihr Haus an der offenen Heerstrasse stehen haben. Nicht nur die Gefahr für Leib und Leben, sondern auch die Staubplage gehören zum Kapitel der unerträglichen Begleiterscheinungen. Es gibt Zeiten, wo Gärten und Wiesen jener Heimwesen wie gegipst aussehen. Das sind Übelstände, gegen die auch eine verkehrsförderliche Kommission par excellence nicht blind sein kann.»

Man verfolgte eben beides: Auf der einen Seite war man sichtlich bestrebt, den Gast von der Strasse weg auf beschaulichere Pfade zu führen, auf der andern Seite kämpfte man vehement gegen die Sperrung der Pass-Strassen für den Autoverkehr.

Jahr für Jahr wurden nun neue Höchstzahlen der in der Schweiz zirkulierenden Motorfahrzeuge publiziert. Im November 1936 beschloss eine stark besuchte Versammlung des VBO in Unterseen, die Bestrebungen zur Erstellung einer Sustenstrasse zu unterstützen. «Als zentral gelegene Neuanlage in herrlicher Hochgebirgsumgebung ist sie ganz besonders geeignet, den internationalen Autotourismus in unser Land zu ziehen. Sie verspricht eine wesentliche Neuausbildung des Fremdenverkehrs.»

Was unter dieser Neuausbildung zu verstehen war, lesen wir im Jahresbericht 1950/51:

«Im Sommer 1951 zeigte sich die strukturelle Wandlung im Tourismus zugunsten des Auto- und Strassenverkehrs ganz auffallend. (...) Fast jede gutsituierte Familie fährt heutzutage im Privatautomobil und reist vielmehr als dass sie Ferien macht, wie das früher der Fall war. Dies hat ein weiteres Sinken der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer zur Folge.»



Die Entwicklung zum Individualverkehr war nicht aufzuhalten, und Mitte der siebziger Jahre stellte man mit einem gewissen Schuldgefühl fest, dass die öffentliche Hand wie auch die Privatwirtschaft die Grenzen des wirtschaftlichen Wachstums nicht erkannt und alle Mahnrufe in den Wind geschlagen hätten. Dass das Pendel nun langsam umzuschlagen begann, kommt im Jahresbericht 1973/74 zum Ausdruck: «Das rasch und intensiv um sich greifende Umweltbewusstsein zwingt die Anbieter touristischer Leistungen, diesem Struktur- und Gesinnungswandel im Einklang mit den wirtschaftlichen Gegebenheiten Rechnung zu tragen. Auf dem Fremdenverkehrsmarkt muss heute vor allem Ruhe und Erholung als Gegengewicht zur heutigen Hektik des Alltags in die Waagschale geworfen werden...»

Der Flug- und Schienenverkehr

Zweifelloos spielte schon unmittelbar vor dem Ende des Zweiten Weltkriegs der durch den künftigen Luftverkehr zu befürchtende Lärm eine grosse Rolle, als die Öffnung des Militärflugplatzes Interlaken für den zivilen Luftverkehr zur Debatte stand. Versuchsweise führte man hier im September 1945 mit dem Pelikan-Flugzeug der ALPAR ein kleines Meeting durch und gründete auf privater Basis die «Flugplatzgenossenschaft Interlaken». Das Benützungsrecht des Militärflugplatzes wurde zwischen der Militärdirektion und der Gemeinde vertraglich geregelt. Die Gemeinde bezahlte den Pachtzins, während der Verkehrsverein Interlaken und der VBO je zur Hälfte für die Betriebskosten aufkamen. Letztere wurden offensichtlich zu optimistisch eingeschätzt. Schon im Mai 1948 heisst es: «Vom Flugverkehr ist dieses Jahr nicht viel zu erwarten. Auf die zugemutete Garantiesumme für einen Kurs nach Interlaken kann nicht eingetreten werden.» Keine Fluggesellschaft liess sich dazu bewegen, Interlaken anzufliegen. Bald wurde das Gefahrenmoment (keine Peilung), bald die voraussichtlich ungenügende Frequenz ins Feld geführt. Der neugewählte Präsident des VBO, Regierungsrat Samuel Brawand, musste zu einer realistischen Einschätzung der Lage mahnen: «Wir haben im Kanton Bern Anschluss an die grossen Fluglinien zu suchen. Der einzige freie Flugplatz ist trotz allem Ungenügen das Belpmoos.»

In der Sommersaison 1995 richtete die Globe Air einen wöchentlichen Kurs London–Interlaken ein. Die Auslastung betrug erstaunliche 81 Prozent. Damit überlebte die kleine Fluggesellschaft aber nicht. Nachdem sie den Betrieb aus finanziellen Gründen einstellen musste, wurde mit Sitz in Bern die TELL Air AG gegründet, an der sich der VBO in bescheidenem Masse mitbeteiligte. Die TELL Air erfuhr schon nach kurzer Zeit das Schicksal ihrer Vorgängerin. Im Jahresbericht 1968/69 trifft man auf den Schwanengesang: «Wir müssen leider feststellen, dass sich die gut angelaufene Entwicklung des Charter-Verkehrs auf dem Militärflugplatz Interlaken nicht weiterführen liess. Sie fiel dem Zerfall von Globe Air und TELL Air zum Opfer, so dass sich im Berichtsjahr auf dem Flugplatz Interlaken kein ziviler Flugverkehr mehr abspielte.»

Nach den negativen Erfahrungen mit einem eigenen Zubringer über den Flugplatz Interlaken musste dem Flughafen Bern-Belpmoos eine grosse Bedeutung für das Oberland zugestanden werden. Das Bernervolk lehnte aber die Ausbauvorlage am 4. Dezember 1983 – nicht zuletzt aus Lärm- und Umweltschutzgründen – deutlich ab. Verständlich, dass nun der VBO – BOT voll auf den Ausbau und die Verbesserung des Schienenverkehrs setzte. Im Vordergrund steht dabei seit langem das Projekt einer dritten Schiene Zweisimmen–Spiez–Interlaken-Ost; die direkte Verbindung Montreux–Interlaken–Luzern wartet leider noch immer auf ihre Verwirklichung. Hingegen entpuppte sich der hochmoderne Intercity-Express Berlin–Interlaken seit Mai 1995 als grosser Renner, und im folgenden Jahr rückte auch der norditalienische Markt dem Berner Oberland ein gutes Stück näher, indem die (Pendolino-)Cisalpino-Linie Mailand–Basel eröffnet werden konnte. Der Neigezug ist aber noch immer mit «Kinderkrankheiten» behaftet. Seit dem Dezember 1996 ist auch das Angebot «Train+hotel» mit dem TGV aus Paris auf dem Markt.

Zurück zu den Anfängen!

Nach mehreren Statutenänderungen, die sich im Laufe der Jahrzehnte aufdrängten, war 1986 die Ablösung der Generalversammlung durch eine Delegiertenversammlung fällig. Der Vorstand wurde durch eine drastische Reduktion der Mitgliederzahl wesentlich handlungsfähiger gemacht. Der neue Zweckartikel legte erstmals fest, dass auch die Interessen der ein-

heimischen Bevölkerung sowie der Schutz der Landschaft und des Ortsbildes zu berücksichtigen seien. Damit kam man den Absichten Hermann Hartmanns sehr nahe, wie er sie in seinen Vorträgen von allem Anfang an gefordert hatte. Viele seiner Forderungen konnten erfüllt werden. Die Zeitumstände waren nicht jedem seiner Nachfolger gleich gewogen. Besonders hervorzuheben ist die unter Direktor Walter Twerenbold durchgeführte Aktion «Bäumiger Sommer». Die Botschaft zum Jahresprogramm 1988 lautete: «Jedem Feriengast, der eine Woche im Berner Oberland verbringt, wird zwischen dem 1. Mai und dem 31. Oktober ein Baum gepflanzt. Als Bescheinigung und Dank für die Wahl seines Ferienortes erhält der Gast ein entsprechendes Zertifikat. Dasselbe gilt für die Benutzer/innen des Regionalen Ferienabonnements (RFA) in Anerkennung ihres umweltschonenden Reisens per Bahn.» Zum Auftakt der ganzen Aktion wurde in jedem der 62 oberländischen Kurorte an geeignetem Platz eine aus einheimischem Holz gefertigte Sitzbank aufgestellt und daneben ein Baum gepflanzt.

Die Aktion schlug ein: Im Sommer 1988 wurden in den Wäldern des Berner Oberlandes fast 300 000 junge Bäume gesetzt, Fichten, Lärchen, Ahorne, Buchen und Tannen. Der grösste Teil stammte aus den staatlichen Saatschulen in Interlaken und in Zweisimmen, ein Teil auch aus privaten Baumschulen. Das Resultat übertraf die Erwartungen bei weitem. Unter dem Motto «Wo Natur und Ferien Freunde sind» soll auch in Zukunft der bewährte Weg einer mass- und rücksichtsvollen Tourismuspolitik weiter beschritten werden. Als Anerkennung für die Aktion «Bäumiger Sommer» erhielt der VBO 1988 den Umweltpreis des Deutschen Reisebüro-Verbandes. Das bewog den VBO-Vorstand dazu, einen eigenen Preis für beispielhafte Leistungen im Hinblick auf einen umweltfreundlichen Tourismus zu schaffen.

Die Bedingungen zur Vergabe dieses Preises sind in einem neun Punkte umfassenden Reglement festgehalten. Eine Jury ermittelt aus den seit 1990 jährlich eingehenden Vorschlägen den Preisträger. Der Hotelierverein Saanen-Gstaad ging damals mit seinem Vorschlag «Umweltfreundliche Hotelwäsche» als Sieger hervor. Hand- und Betttücher werden in den meisten Hotels des Saanenlandes nicht mehr jeden Tag automatisch ausgewechselt, sondern nur noch auf speziellen Wunsch des Gastes. Er entscheidet selber, welche Wäsche er ausgewechselt haben möchte, und legt das entsprechende Wäschestück auf den Boden. Auf diese Weise

wurden z.B. im Sommer 1990 nicht weniger als 25000 Kilogramm Wäsche eingespart. Unzählige Betriebe sind seither diesem Beispiel gefolgt.

Es wäre Schönfärberei, wollten wir nur die unumstrittenen Aktionen des VBO – BOT erwähnen. Zu reden gaben in den letzten Jahren vor allem die Beschneiungsanlagen mit ihrem enormen Energiebedarf. Weil man im gesamten Alpengebiet immer häufiger schneearme Winter zu verzeichnen hatte, blieb die Skisaison an vielen Orten flau. Betroffen waren damit in erster Linie auch die werbewirksamen Abfahrtsrennen (Hahnenkamm, Lauberhorn usw.), die durch das Fernsehen jeweils in alle Welt übertragen werden. Die österreichischen Winterkurorte begannen, ihre Abfahrtspisten mit sogenannten Schneekanonen künstlich zu beschneien, um die Durchführung der Rennen sicherzustellen. Es ist klar, dass auch die schweizerischen Austragungsorte internationaler Skiwettkämpfe nachziehen mussten, wenn sie konkurrenzfähig bleiben wollten. Das Berner Volk entschied sich mit dem VBO 1993 in einer Urnenabstimmung für die Zulassung von Beschneiungsanlagen im Rahmen gesetzlicher Bestimmungen, die u.a. eine Umweltverträglichkeitsprüfung verlangen.

Ob man damit der Natur ein Schnippchen schlagen kann, bleibt fraglich. Bereits zeichnen Karikaturisten das Bild überdimensionierter «Staubsauger», mit denen der oftmals über den Pisten liegende und den Start verzögernde Nebel abgesaugt werden soll, damit ein Rennen freigegeben werden kann. Wir sehen, auch nach 100 Jahren seines Bestehens wird der oberländische Tourismus-Dachverband immer wieder vor neuen Herausforderungen stehen und sich zu massvollen Lösungen bekennen müssen, wenn er sich die Unterstützung durch alle guten Kräfte sichern will.

Literatur:

Niklaus Wyss, Hermann Hartmann, Biographische Notizen
Verlag Touristik-Museum der Jungfrau-Region, Unterseen
Rudolf Gallati, Tourismus im Berner Oberland 1897–1997,
(Jubiläumsschrift), Ott-Verlag Thun, 1997