Zeitschrift: Berner Zeitschrift für Geschichte

Herausgeber: Historischer Verein des Kantons Bern

Band: 81 (2019)

Heft: 3

Artikel: Zu Fuss, mit Pferd oder Schiff : Verkehr und Tourismus im Berner Oberland vor der Eisenbahn

Autor: Schiedt, Hans-Ulrich

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-869580

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: 15.07.2025

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

Zu Fuss, mit Pferd oder Schiff – Verkehr und Tourismus im Berner Oberland vor der Eisenbahn

Hans-Ulrich Schiedt

In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts begann die Schweiz, zur Tourismusdestination, zum Reiseland, und das Berner Oberland zu einem Hotspot in diesem zu werden, vergleichbar nur noch mit der Genferseeregion und mit der Region Luzern–Vierwaldstättersee–Rigi. Die Durchsicht von Gavin R. De Beers *Travellers in Switzerland* ergibt, dass neben Chamonix, Zermatt und der Rigi mit Lauterbrunnen und Grindelwald zwei Oberländer Orte zu den fünf meist erwähnten Destinationen der damals entstehenden «Reiseschweiz» gehörten, welche die «Regionen des inner- und westschweizerischen Alpenbogens sowie Savoyens, eines Teils des Piemonts und der oberitalienischen Seen» umfasste.[1] Beweggründe der zunächst noch wenig zahlreichen frühen Touristinnen und Touristen waren die aufkommende Gebirgs- und Naturbegeisterung, in der Johann Jakob Scheuchzer (1672–1733), Albrecht von Haller (1708–1777) und Jean-Jacques Rousseau (1712–1778) wirkungsmächtige Fluchtpunkte gesetzt hatten.[2]

An den Anfängen des Tourismus und seines Wandels zur Tourismusindustrie standen zwei wichtige verkehrsgeschichtliche Transformationen: der Bau von Chausseen und, ein Jahrhundert später, der Bau von Eisenbahnen. Es war für die Tourismusdestinationen grundlegend, dass sie in nützlicher Frist erreichbar waren. In der Schweiz jedoch endete die schnelle, speditive Reise spätestens in den Städten. Die Reise in der touristischen Destination selbst zeichnete sich gerade durch ihre Langsamkeit und ihre Vielgestaltigkeit aus.[3]

Eine erste Zäsur bildeten die Jahre um die Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert. In dieser Zeit behinderten die napoleonischen Kriege und die mit diesen verbundene Kontinentalsperre die Anreise und teilweise auch den Verkehr vor Ort. Danach entwickelte sich der Tourismus aus und neben anderen Formen des Reisens, der Grand Tour, den Bäderfahrten, den Forschungsreisen der Aufklärer oder frühbürgerlichen Bildungsreisen, zum Hoteltourismus oder – in Worten von Laurent Tissot – von einem «tourisme type artisanal» zu einem «tourisme proprement industriel», der sich, beginnend in den 1830er-Jahren, in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts voll entfaltete.[4]

Das Aufkommen der Eisenbahnen markiert das Ende des betrachteten Zeitraums. Die Eisenbahn erreichte Thun im Jahr 1859, das heisst bereits wenige Jahre nach dem eigentlichen Beginn des schweizerischen Eisenbahnbaus im Jahr 1853. Die Tatsache, dass Thun so früh schon ins schweizerische Eisenbahnnetz eingebunden wurde, war nicht zuletzt eine Folge der grossen touristischen Bedeutung der kleinen Stadt am Eingang zum Oberland.[5]

Der touristische Aufbruch und der Wandel der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts fanden in einer Zeit fundamentaler Veränderungen statt, als Parallelentwicklung, aber auch vielfältig verbunden mit diesen Umwälzungen: Althergebrachte landwirtschaftliche Strukturen lösten sich auf. Die Proto- und die Frühindustrialisierung durchbrachen die Schranken der gewerblichen Produktion. Die Märkte weiteten sich aus und mit diesen der Geldverkehr. Die Städte wuchsen. Und schliesslich änderten sich auch die Verkehrsverhältnisse und die Transportangebote. Es ergaben sich neue Möglichkeitsräume, in die sich nun einerseits die ersten Touristen – und viel weniger häufig – auch die ersten Touristinnen vortasteten und in denen andererseits touristische Angebote für diese entstanden. Unter den kaufkräftigen Eliten der europäischen Grossstädte entwickelte sich eine wachsende Nachfrage nach gedachten und realen Parallel- und Gegenwelten. In diesen Bezügen entwickelte sich das touristische Reisen als ein frühes Konsumphänomen.[6] Reisen als Konsum wurde zum eigentlichen Kennzeichen des reichen Touristen, der gemäss Wörterbuch von Jacob und Wilhelm Grimm «zu seinem Vergnügen, ohne festes Ziel, zu längerem Aufenthalt sich in fremde Länder begibt», wobei der Begriff des Touristen «meist mit dem Nebensinn des reichen, vornehmen, unabhängigen Mannes» verbunden war.[7]

1. Reiseführer als verkehrsgeschichtliche Quellen

Andreas Bürgi konstatiert für die Jahrzehnte des ausgehenden 18. Jahrhunderts einen Wandel vom «Reisen des Aufklärungszeitalters» hin zum touristischen Reisen, bei dem Ende des 19. Jahrhunderts «fast nichts mehr an seinen Beginn erinnert».[8] Ein Phänomen des Wandels war der Übergang von den Reiseberichten zu den Reiseführern, die wiederum vielfältige Rückschlüsse auf die Entwicklung des Reisens selbst zulassen.[9] Sie sind die Hauptquellen des vorliegenden Textes.

Die Reisehandbücher von Johann Gottfried Ebel (1764–1830) von 1793 und 1810, Johann Georg Heinzmann (1757–1802) von 1796, Johann Rudolf Wyss (1781–1830) von 1816/17 (mit besonderem Oberland-Bezug), John Murray (1778–1843) von 1838 und 1851, Karl Baedeker (1801–1859) von 1844 und 1852 oder Gottfried von Escher (1800–1876) von 1850 sind von der verkehrsgeschichtlichen Forschung noch viel zu wenig beachtet worden.[10]

Die Reiseführer leiten ihren Hauptteil – die Reiserouten – durch allgemeine Informationen zum Reiseland ein. Ebel tut dies in folgender thematischer

Reihenfolge: Handbücher, Wegweiser und Karten für Reisende, Kosten des Reisens, Führer respektive Träger, notwendige Zeit, Reisesaison, Ausrüstung und Kleidung, Verkehrsmittel, Planung der Route(n) sowie Münzsorten und Geldkurse.[11] Wer nach Ebels Vorgaben und ohne Aufenthalte alle Teile der Schweiz zu Fuss bereiste, benötigte dafür mindestens vier Monate und einen Führer, der die regionalen Verhältnisse kannte, sprachkundig war und das Gepäck trug.[12] Wer es aber genauer nehmen und gesellschaftlicher geniessen wollte, benötigte dafür zwei Reisesaisons.

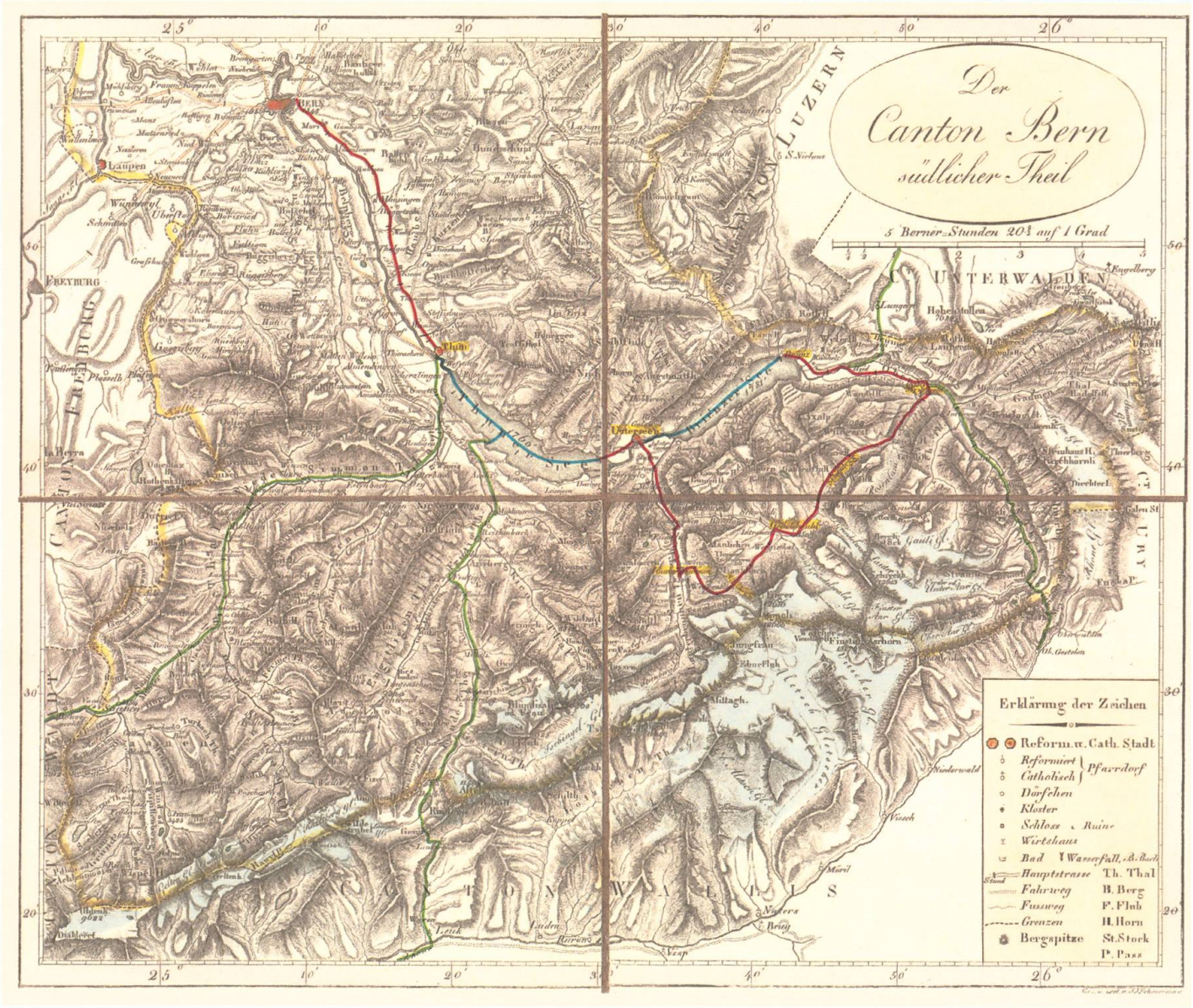
In Baedekers Reisehandbuch ist die Gliederung leicht unterschiedlich: Reiseplan, Reisekosten und Münzwesen, Gasthöfe und Wirtshäuser, Reisepass, Fussreisen, Führer, Lohnkutscher und Saumtiere, Postwesen sowie geschichtlicher Überblick.[13] Baedekers Reisende gingen nur noch dort zu Fuss, wo keine anderen, bequemeren und schnelleren Transportmöglichkeiten bestanden. Gemäss Baedeker war eine Reise «zu den bemerkenswertesten Punkten» in vier Wochen möglich.[14] Von Führern liess man sich gegen Mitte des 19. Jahrhunderts nur noch auf Gebirgsausflügen begleiten. Daneben gab es nun aber auch den residenziellen Hoteltourismus.

Die Informationen der Reisehandbücher sind so anschaulich, dass man – mit gebührender quellenkritischer Distanz – die Reisen gleichsam nacherleben, den Touristinnen und Touristen auf den schweizerischen Strassen, in die Wirtshäuser und ab den 1830er-Jahren auch vermehrt in die Hotels folgen kann. Im Besonderen sind sie auch reichhaltige Quellen über die Kosten des damaligen Reisens.

2. Strassen- und Wegverhältnisse

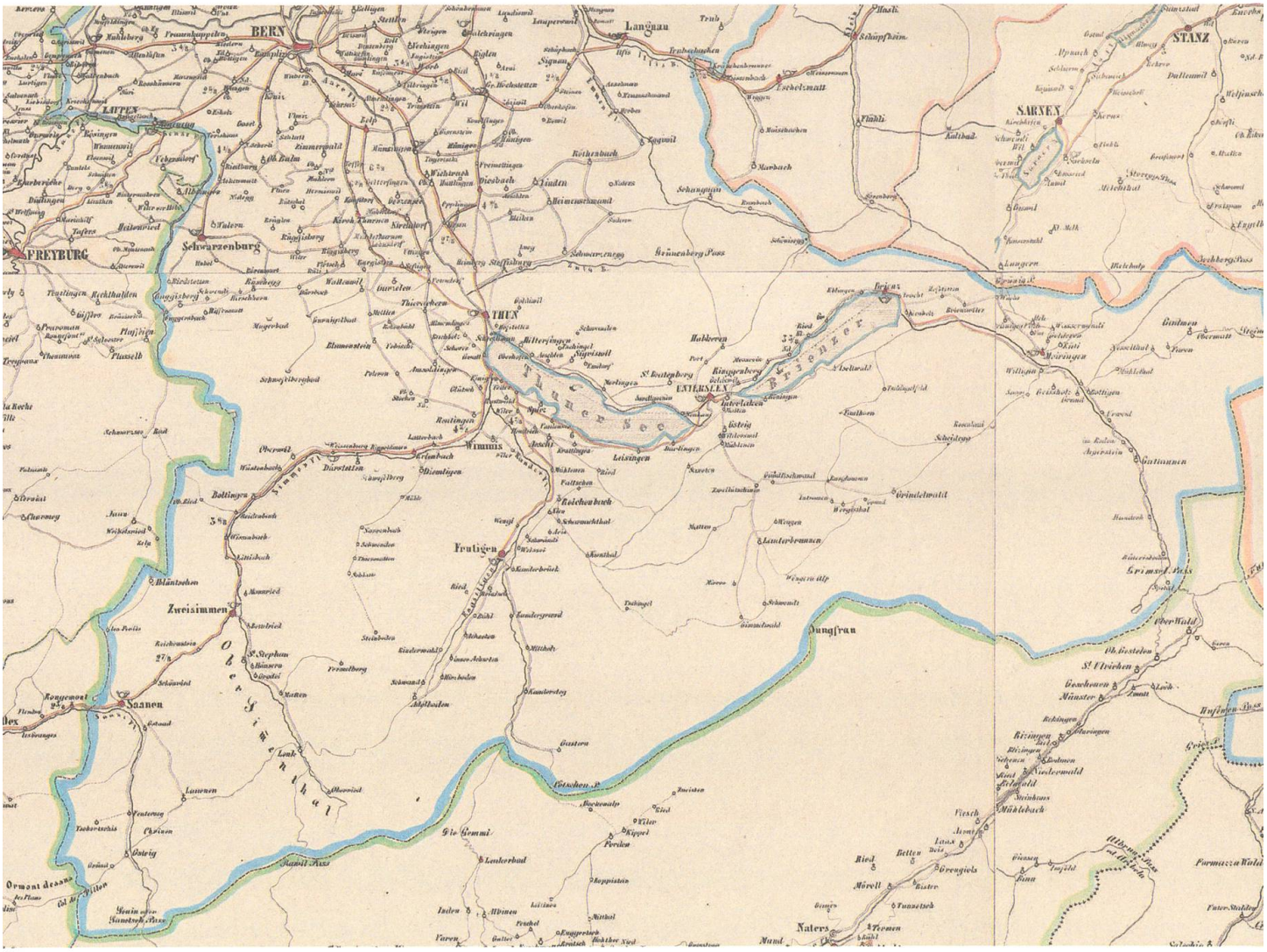
Eine erste grundlegende Veränderung brachte der Bau von Chausseen oder Kunststrassen. Dieser intensive Strasseninfrastrukturausbau war keine schweizerische, sondern eine räumlich viel weiter ausgreifende Entwicklung, aus der zunächst ein grobmaschiges Netz von neuen Hauptstrassen resultierte. Von Frankreich und England aus beginnend setzte sich der Strassenbau zeitnah auch in mehreren Kantonen der Schweiz fort.

Mit den Chausseen oder Kunststrassen verbesserten sich die Transportbedingungen so sehr, dass diese und die damit verbundenen Auswirkungen respektive Impulse auch schon als eine *Verkehrsrevolution vor der Eisenbahnzeit* bezeichnet wurden.[15] Im Unterschied zu den alten Landstrassen waren die


Der
Canton Bern
südlicher Theil
5 Berner-Stunden 20¾ auf 1 Grad
Erklärung der Zeichen
Reform. u. Cath. Stadt
Reformiert
Catholisch
Pfarrdorf
Dörfchen
Kloster
Schloss
Ruine
Wirtshaus
Bad
Wasserfall
Hauptstrasse
Th. Thal
Fahrweg
B. Berg
Fussweg
F. Fluh
Grenzen
H. Horn
Bergspitze
St. Stock
P. Pass
BERN
Thun
Interlaken
Unterseen
Lauterbrunnen
Grindelwald
Meiringen
Brienz
Sarnen
Stans
Engelberg
Lungern
Sarnen
Leuk
Visp
Brig
Naters
Mörel
Niederwald
Viesch
Gadmen
Gadmen St.
Finsteraarhorn
Ebneflüh
Aletsch
Aletsch Gl.
Grimsel
Grimsel Gl.
Gauli Gl.
Unter-Aar Gl.
Ober-Aar Gl.
Finsteraarhorn
Mönch
Jungfrau
Wetterhorn
Schreckhorn
Eiger
Mittaghorn
Gestelen
Frutigen
Kandersteg
Gemmi
Leuk
Leukerbad
Lauterbrunnen
Grindelwald
Meiringen
Brienz
Sarnen
Stans
Engelberg
Lungern
Thun
Interlaken
Unterseen
Bern
Laupen
Freyburg
Kandersteg
Frutigen
Gemmi
Leuk
Leukerbad
Visp
Brig
Naters
Mörel
Niederwald
Viesch
Gadmen
Finsteraarhorn
Ebneflüh
Aletsch
Aletsch Gl.
Grimsel
Grimsel Gl.
Gauli Gl.
Unter-Aar Gl.
Ober-Aar Gl.

standardisiert gebauten, eine feste Oberfläche und gleichmässige Steigungen aufweisenden Chausseen das ganze Jahr, bei Regen und Schnee, Tag *und* Nacht befahrbar. Sie wurden die Grundlage einerseits für den schweren Fuhrwerksverkehr über grosse Distanzen und andererseits für die Entstehung eines hoch integrierten Netzes von Eilposten, von sogenannten Diligencen, in denen die Kutschen mit durchschnittlich bis acht Kilometern pro Stunde unterwegs waren. In der Schweiz wurden solche Chausseen zwischen 1740 und 1780 auf den Hauptrouten des Mittellands und der Region Basel gebaut.[16] Mit der Nennung der in der Schweiz vorhandenen Diligence- oder Eilpostkurse umriss Ebel Ende des 18. Jahrhunderts das in diesem Zeitraum entstandene Netz der Chausseen ziemlich genau: «Von *Basel* nach *Schaffhausen*, *Zürich, Bern, Solothurn, Biel* und den Thälern von *Locle* und *Chaux de Fonds,* von *Zürich* nach *St. Gallen* und Bern, von *Bern* nach *Thun, Genf* und *Neuschatel,* gehen Diligençen, in denen man recht gut und sehr schnell reist.»[17] Um wie viel schneller die auf einer optimierten Relaisorganisation der Pferdewechsel beruhenden Eilpostverbindungen verkehrten, zeigt das Beispiel des 1793 zwischen Genf und Bern etablierten Kurses der Diligence. 1790 hatte die normale Postkutsche für diese Strecke noch rund drei Tage benötigt. Seit 1793 bewältigten die Diligencen diese Strecke in 19,5 Stunden. Sie erreichten damit eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 7,6 Kilometern pro Stunde.[18]

Das Berner Oberland war durch eine bis Thun führende, in den 1750er-Jahren gebaute Chaussee an diese Entwicklung angeschlossen. Im Oberland selbst gab es jedoch noch keine solchen neuen Strassen. Als entfernter Reflex des Chausseebaus waren von 1739 bis 1762 der Gemmipass und der dorthin führende Saumweg ausgebaut worden.[19] Um 1800 konnten die Strassen ins Frutig- und ins Simmental, zwischen den beiden Seen und im Haslital bis Meiringen mehr oder weniger gut befahren werden.[20] Ebel beschrieb das wie folgt: «Von Thun kann man auch in einem kleinen Leiterwagen mit einem Pferde in das Simmenthal und ins *Saanerland* fahren: Nämlich auf Wimmis, Erlenbach, Weissenburg, *Zweysimmen;* von hier nun gleich nach *Saanen,* oder erst nach *an der Lenk* und wieder nach *Zweysimmen* zurück.»[21] Eine anschauliche Beschreibung der damaligen Verkehrs- und Wegverhältnisse und der sich darauf beziehenden touristischen Reiseangebote bietet Johann Rudolf Wyss in seiner 1816/17 erschienenen *Reise in das Berner Oberland*. Diese kombiniert er mit einer Skizze des Kernstücks jeder Oberlandreise, der Tour von Unterseen durch das Lauterbrunnental über die beiden Scheideggen nach Meiringen respektive Grindelwald und zurück zum Brienzer- und zum Thunersee: «Sobald man den



Ausschnitt aus der Postkarte der Schweizerischen Eidgenossenschaft, unter Aufsicht der Herrn General Dufour von J. R. Stengel und E. Mohr, 1 : 300000, 1850, zusammengesetzte Blätter. – *Zentralbibliothek Zürich, Kartensammlung, 4 Hb 46.31.1–4.*

ersten jener Seen hinaufgefahren, landet man bey dem Neuhause, wo zuweilen schon Fuhrwerke bereit steh'n, oder wohin man sie von Unterseen heran bescheiden kann. Die Fahrt nach diesem Städtchen, oder nach Interlachen ist angenehm, und durchaus gefahrlos. Weiter gen Riggenberg gelangt man zu Schiff, oder zu Pferd ohne die mindeste Beschwer. Hinüber auf Bönigen fährt sich's eben und leicht. Spazierfahrten im Bödelein nach andern Richtungen, und namentlich bis G'steig oder Wilderswyl sind so lieblich als man sie wünschen kann. Weiter hinein in das Thal von Zweylütschinen nimmt die Rauhigkeit der Wege zu. Von Zweylütschinen wird ferner bis Lauterbrunnen und selbst bis in den Hintergrund des Thales nach den Häusern von Stechelberg gefahren. Steinig und erschütternd sind zwar die Strassen, aber Tags, und bey den sichern Fuhrleuten, darf man sie furchtlos gebrauchen. […] Das andere Hauptthal von Zweylütschinen bis Grindelwald bietet einige jähe Stalden dar, aber zum Gasthof oder zum Pfarrhaus von Grindelwald fährt sich's doch unbedenklich. Die beyden Scheidecken können zu Pferd überstiegen werden. Maulthiere hegt der Oberländer nicht, und seine Pferde sind meist etwas plump. Oefter nimmt man die nämlichen Thiere, mit denen man von Unterseen hergefahren war […]. – Zwischen Brienz und Meyringen ist guter Fahrweg, mit Ausnahme von zwey steinichten Bachrünsen, wo man absteigen kann. – Fürder, bis an den Fuss des Kirchhet's geht der nämliche Fahrweg. Von hier an bis zur Höhe des Grimselbergs sind Saumrosse nicht ungebräuchlich, aber es giebt der Stellen viel, wo man ungleich ruhiger und lieber sich den eigenen Füssen vertraut. Nach dem Thale von Gadmen ist ebenfalls Reitweg. Im hintern Theile des Urbachthales scheint mir der Steig nur für Fussgänger empfehlbar. Auf den Brünig dagegen reitet man unbesorgt, sowohl von Brienz als von Meyringen aus. Im Allgemeinen jedoch erfordert das Reiten schwindelloseren Kopf als das Gehen; […]. Langsam geht auch meistens das Reiten und Fahren von Statten, weil die steilen oder holperichten Strassen kein mächtiges Eilen erlauben, es sey denn, dass man die Seele fast aus dem Leibe sich rütteln wolle.

Von den Fuhrwerken, deren man sich zu bedienen pflegt, ist nicht eben viel zu rühmen. […] Man gebraucht also zwar festgebaute, aber nicht in Stahlfedern hangende Bankwagen [Char à Banc], gewöhnlich mit Lehnenbänken mit Küssen, und mit einem Sitzbrett für den Fuhrmann belegt. Das Pferd ist in eine Gabel gespannt, und ein allfälliges zweytes wird voran gebunden, denn zur Bespannung neben einander wären die Wege zu schmal. […] Vier Personen sind ungefähr die Ladung eines solchen Wagens, aber es giebt auch welche, die zu sechs eingerichtet sind, besonders so lange noch bessere Strasse dau'rt.»[22]

Im Reisehandbuch von Murray wurden die Chars à Banc als eigentliche schweizerische Nationalfahrzeuge beschrieben: «The char-à-banc, the national carriage of Switzerland, may be described as the body of a gig, or a bench, as its name implies, placed sideways upon four wheels, at a very little distance from the ground. It is surrounded by leather curtains made to draw, whence it has been compared to a four-post bedstead on wheels. There is a larger kind of char, in which the benches are suspended by thongs, not springs, across a kind of long waggon, and are arranged one behind the other.

The char-à-banc is a very strong and light vehicle, capable of carrying two persons, or three at a pinch, and will go on roads where no other species of carriage could venture. It is convenient, from being so low that one can jump in, or alight without stopping the horse, while it is going on; but it is a very jolting conveyance. Such carriage is to be hired even in the smallest Swiss villages, and the usual charge, including the driver, is twelve French francs a-day; but the charge will be doubled by back-fare if the driver cannot reach home the same night, after the time when he is dismissed.»[23]

Ab 1810 kam es auch zum Aus- und zum Neubau von Fahrstrassen (siehe Tabelle *Strassenausbau im Berner Oberland*). Die Tatsache, dass der Ausbau der regionalen Wegnetze nun im Oberland vergleichsweise frühzeitig begann – in den meisten anderen Kantonen setzte der forcierte Ausbau regionaler Verbindungen in den 1830er-Jahren ein –,[24] ist als eine Folge des Tourismus zu interpretieren.

Strassenausbau im Berner Oberland

Thun–Kandersteg–Gemmipass	1739–1762	Ausbau
Bern–Thun	1750–1760	Ausbau/Neubau
Innertkirchen–Wassen; Sustenpass	1811–1824	Ausbau
Thun–Saanen; Simmentalstrasse	1817–1829	Ausbau/Neubau
	1841–1845	Ausbau
	1851–1874	Ausbau
Interlaken–Lauterbrunnen	1824–1827	Ausbau
	1866–1874	Ausbau

Zweilütschinen–Grindelwald	1824–1827	Ausbau
	1851–1873	Ausbau
Thun–Spiez–Unterseen	1831–1834	Ausbau
	1842–1845	Ausbau
	1870	Ausbau
Spiezwiler–Wimmisbrücke	1845–1847	Ausbau
Unterseen–Brienz	1846–1859	Neubau
Meiringen–Guttannen	1847–1867	Ausbau/Neubau
Thun–Oberhofen	1834	Ausbau
Thun–Merligen	1851–1874	Ausbau
Frutigen–Adelboden	1854	Ausbau/Neubau
Thun–Kandersteg	1854–1859	Ausbau
	1865–1872	Ausbau
Innertkirchen–Grimselpass	1854–1874	Ausbau
	1891–1894	Neubau
Brienz–Brünig	1860–1861	Neubau
Zweisimmen–Lenk	1860–1874	Ausbau
Meiringen–Brünig	1862–1866	Neubau
Neuhaus–Interlaken	1866–1867	Ausbau
Brienz–Meiringen	1870–1871	Ausbau
Boltigen–Bulle; Jaunpass	1873–1878	Ausbau/Neubau
Thun–Merligen–Unterseen	1883–1885	Neubau

Quellen: Durheim, Sohn: Carte des Cantons Bern. 2. Auflage. Bern 1850; Kutter, Wilhelm Rudolf: Statistik eines Theiles der kantonalen Bauverwaltung. Bern 1875; Aerni, Klaus: Die Passwege Gemmi, Loetschen und Grimsel. Topographie, Teichographie und Geschichte der Weganlagen. Habilitation, Text- und Abbildungsband, Manuskript. Bremgarten 1971; ViaStoria: IVS-Dokumentation, Bern 2004; Flückiger, Daniel: Strassen für alle. Infrastrukturpolitik im Kanton Bern 1790–1850. Baden 2011, 90–141; Egli, Hans: Strassen im Frutigland. Was alte Schriften uns erzählen. Frutigen 2018, 29–280, besonders 54.

Eigentliche Kunststrassen entstanden in den 1830er-Jahren entlang des Thunersees nach Interlaken, von Thun nach Frutigen und von Thun ins Simmental. Trotz der Verbesserungen der Strassen rieten die Reiseführer der 1840er-Jahre aber immer noch davon ab, für die Fahrt in die Täler die eigenen Wagen zu verwenden. Es seien hier Verhältnisse gegeben, die der Erfahrung einheimischer Fuhrleute und auch geeigneter Fahrzeuge bedürften.

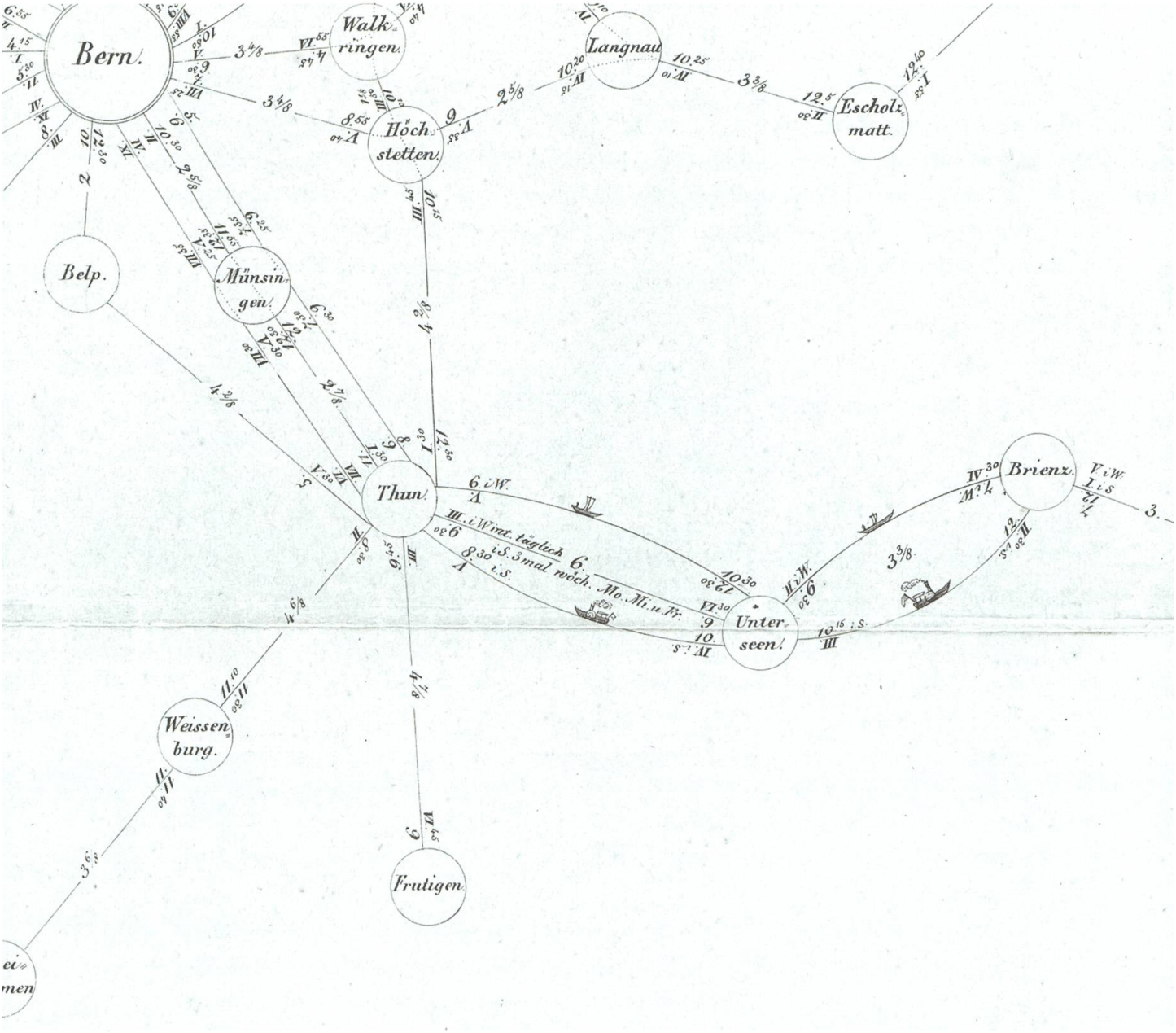
Auf den beiden Strassen nach Frutigen und ins Simmental verkehrten um die Mitte der 1840er-Jahre dreimal wöchentlich Postkutschen.[25] 1850 gab es zwischen Bern und Thun täglich vier Postkutschenverbindungen, von denen eine in den Sommermonaten dreimal wöchentlich über die Strasse und zwei täglich über den See nach Unterseen fortgesetzt wurden. Über den Brienzersee führte ein täglicher Postkurs, im Sommer mit dem Dampf- und im Winter mit dem Ruderschiff, an den in Brienz wiederum eine tägliche Postkutsche nach Meiringen anschloss. Je einen Kurs gab es 1850 von Thun nach Frutigen und von Thun über Zweisimmen und Saanen nach Bulle.[26]

3. Die Seen

Neben den Strassen sind im betrachteten Zeitraum vor allem die Seen respektive die Schifffahrt von Interesse. Der Thuner- und der Brienzersee bildeten die eigentlichen Zugänge zum Oberland. Über diese verliefen leistungsfähige Verkehrsverbindungen. Thun, Oberhofen, Spiez, Gunten und Neuhaus waren die wichtigsten Schiffsstationen am Thunersee und Interlaken, Iseltwald, Giessbach und Brienz am Brienzersee.[27] Die Personalunion von Schiffer, Sustverwalter und Wirt war damals schon häufig – ganz ähnlich wie später die Verbindung von Hotelier und Dampfschiff- respektive Bahnunternehmer.[28]

Ein erster Reflex des beginnenden Tourismus zeigt sich in der Schifffahrtsordnung für den Personenverkehr aus dem Jahr 1790. Bis dahin hatten wohl obrigkeitliche Regelungen der Güter-, nicht aber der Personenschifffahrt bestanden. Die Ordnung wurde gleichzeitig sowohl zum Schutze fremder Reisender vor übermässigen Forderungen der Schiffsleute als auch der Schiffer vor gegenseitigem Unterbieten ihrer Angebote erlassen.[29]

Zu Beginn der 1830er-Jahre verkehrten auf beiden Seen 15 grosse, dem Transport von Waren und Materialien dienende Ruderboote, sogenannte Böcke, die bei Rückenwind auch gesegelt werden konnten, und 30 bis 35 kleinere Ruderboote. Die Böcke hatten eine Ladekapazität von 300 bis 600 Zentnern



Ausschnitt aus der offiziellen Kurskarte der schweizerischen Postverwaltung des Jahres 1850. Jeder Kurs ist durch einen Strich repräsentiert. Die drei Striche über den Thuner- respektive die zwei Striche über den Brienzersee repräsentierten nur zwei respektive einen täglichen Kurs, da sich je ein Strich auf einen abweichenden, reduzierten Winterfahrplan (Ruderschiff) bezog. Die arabischen Zahlen geben Abfahrtszeiten von Mitternacht bis zum Mittag, die römischen Zahlen vom Mittag bis Mitternacht an. Die Zahl in der Mitte der Striche bezieht sich auf die Distanz in Wegstunden à 4,8 Kilometer. – *Zentralbibliothek Zürich, Kartensammlung, 5 Hb 46.1.1.*

oder rund 15 bis 30 Tonnen. Das entsprach mindestens dem Zehnfachen dessen, was ein schweres zweispänniges Frachtfuhrwerk im Mittelland zu ziehen in der Lage war. Die kleinen Ruderschiffe dienten vor allem dem Personenverkehr. Das obrigkeitlich geregelte Schiffsgewerbe passte sich im Zusammenhang mit dem aufkommenden Tourismus schnell der Tatsache an, dass die Seen nicht nur primär Verkehrsverbindungen blieben, sondern nun auch attraktive touristische Nahziele wurden. Die Schifffahrt beschäftigte im Sommer ungefähr 130 und im Winter rund 50 Personen, woraus deutlich zum einen die wirtschaftliche Bedeutung und zum anderen die Saisonalität des Tourismus anklingen.[30]

Nachdem im Jahr 1823 ein erstes Dampfschiff auf dem Genfersee vom Stapel gelaufen war, nahmen die Eigentümer des Thuner Hotels Bellevue, die Gebrüder Johann Jakob und Johannes Knechtenhofer (1790–1867 und 1793–1865), im Jahr 1835 ein Dampfschiff auch auf dem Thunersee in Betrieb. Vier Jahre später war es wiederum ein Hotelier, David Gottlieb Matti, der auf dem Brienzersee die Dampfschifffahrt einführte. Seit 1842 verkehrten auf dem Thunersee zwei und seit 1843 drei Dampfschiffe, während es auf dem Brienzersee bei einem Dampfschiff blieb.[31] Mit diesen Inbetriebnahmen standen nun zum ersten Mal grosse, grundlegende Verkehrsinfrastrukturprojekte im direkten Zusammenhang mit dem Tourismus.

Das Dampfschiff war das erste Massenverkehrsmittel der Moderne überhaupt. Es führte – wie später die Eisenbahn – nicht zu einer Substitution der älteren Formen, sondern zu einem vielfältigen Nebeneinander von Alt und Neu. Noch zu Beginn der 1870er-Jahre waren auf beiden Seen 25 grosse Böcke, 20 kleine Ruderschiffe für «Lustfahrten» und rund 50 weitere kleine Ruderboote in Betrieb.[32]

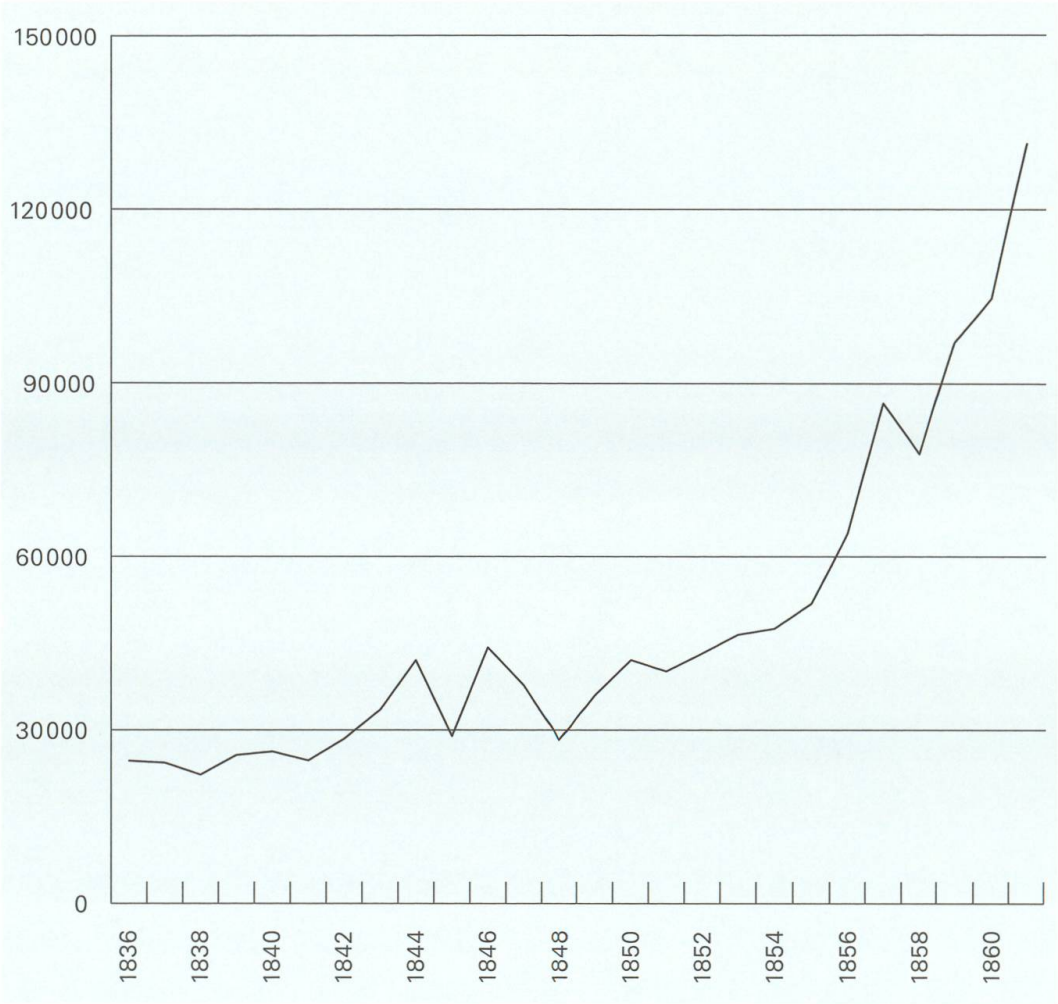
Die Passagierzahlen der Dampfschifffahrt lassen Rückschlüsse auf die Frequenzen des damaligen Tourismus zu. Das liegt im Umstand begründet, dass die beiden Seen die dominanten Zugänge zum Oberland waren und dass die touristische Hin- und/oder Rückreise ins Oberland hauptsächlich über sie erfolgte. Zudem waren die Dampfschiffe nur während der eigentlichen Tourismussaison in Betrieb, die von Mai bis Oktober dauerte. Sowohl der Saisonbetrieb als auch die Passagierzahlen bilden ziemlich genau die Bewegungen der Touristen und Touristinnen ab (siehe Tabelle *Schifffahrt auf dem Thunersee, 1836 bis 1842,* Total ohne «Arme»).

Schifffahrt auf dem Thunersee, 1836 bis 1842

1836							
Monat	Tage	Tour	1. Kl.	2. Kl.	Total	Arme	Total 2
Mai	17	40	204	818	1022	76	1098
Juni	28	61	544	1416	1960	193	2153
Juli	31	185	2010	3948	5958	435	6393
August	31	183	2686	5490	8176	813	8989
September	30	163	1573	3018	4591	312	4903
Oktober	16	42	104	963	1077	44	1121
Total	153	674	7121	15655	22784	1873	24657
1837	155	537	6607	15416	22023	2310	24331
1838	154	564	6311	13936	20247	2001	22262
1839	153	537	6597	17345	23942	1713	25655
1840	154	553	6186	14684	20980	1298	26278
1841	154	531	6908	16564	23472	1362	24734
1842	156	575	7998	19388	27386	1074	28460

Pro Tour (Kurspaar) transportierten die Dampfschiffe durchschnittlich zwischen 37 (1836) und 49 (1842) Personen, was der mindestens vier- bis siebenfachen maximalen Kapazität der im Oberland gebräuchlichen achtplätzigen Postkutschen entsprach. Die kleinen Summierungsfehler gehen auf den Verfasser der Liste zurück. – Quelle aus: Ebener, Hans-Anton: Die Entwicklung der Schiffahrt auf dem Thuner- und Brienzersee (17.–19. Jahrhundert). Unter besonderer Berücksichtigung der Dampfschiffahrt des 19. Jahrhunderts. Lizentiatsarbeit, Universität Bern, 1990, 41 und Anhang B.

Entwicklung der Passagierzahlen auf dem Thuner- und dem Brienzersee



In den ersten zehn Jahren nahm der Tourismusverkehr um rund 70 Prozent zu. Nach Einbrüchen in der zweiten Hälfte der 1840er-Jahre, die sowohl durch die wirtschaftliche als auch durch die politischen Krisen zu erklären sind, setzte sich das Wachstum fort. Die grössten Zuwachsraten brachten die Eisenbahnen mit der Anbindung von Bern (1857/58) und von Thun (1859) an das internationale Eisenbahnnetz. – *Ebener, Hans-Anton: Die Entwicklung der Schiffahrt auf dem Thuner- und Brienzersee (17.–19. Jahrhundert). Unter besonderer Berücksichtigung der Dampfschiffahrt des 19. Jahrhunderts. Lizentiatsarbeit, Universität Bern, Manuskript, 1990, 40f., 87 und Anhang B.*

4. Die Reisekosten

Gebräuchliche Währungen und deren Wechselkurse

1 Karolin oder Louis d'or neuf
10 Gulden
15 Batzen (in Bern, Freiburg, Solothurn, Neuchâtel, Wallis, Bistum Basel und Biel)
16 Batzen (in Zürich)[33]
150 Rappen

1 Gulden
1,5 Schweizer Franken/Livre Suisse
60 Kreuzer

Währungsumwandlung 1848/1851
1 alter Franken = 1,41 neue Franken
1 Gulden = 2,1 neue Franken

Aufgelistet sind nur die Angaben, die zum Verständnis für folgende Ausführungen dienen. Daneben zirkulierte eine Vielzahl anderer Geldsorten, welche – «ausgenommen an den Grenzen, wo die Bewohner in genauem Verkehr mit einander stehen» – andernorts nicht oder nur mit Verlust verwendet werden konnten.[34] Diese Verhältnisse dauerten noch in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts an. Murray schrieb 1839: «There is hardly a country in Europe which has so complicated a Currency as Switzerland; almost every canton has a Coinage of its own.»[35] Zu Ebels Zeiten, im ausgehenden 18. Jahrhundert, waren der Karolin respektive der Louis neuf die Geldsorten, in die man alle anderen Währungen und Wechselkurse umrechnen und über die man die Leistungen und Güter vergleichen konnte.[36] Zu Murrays Zeiten waren es der Französische Franken und das Pfund Sterling, die diese Funktion erfüllten (1 Schweizer Franken galt ca. 1,5 französische Franken).

Im Kapitel «Kosten in der Schweitz zu reisen, und sich aufzuhalten» schreibt Ebel in den frühen 1790er-Jahren: «Was eigentlich das Reisen in der *Schweitz* so kostspielig macht, ist der Fuhrlohn und das langsame Fahren, wodurch man

so oft einzukehren gezwungen wird. […] Da […] der grösste Theil der Reisenden in eigenen Wagen mit Extrapost an die Grenzen der *Schweitz* ankömmt, so müssen sie sich der Fuhrleute bedienen, die in allen Städten Pferde und auch Kutschen für die Fremden bereit halten.»[37]

Die Kosten einer Reise sind in mehrfacher Hinsicht eine zentrale Grösse. Sie geben einen Eindruck vom ökonomischen Potenzial der Touristinnen und Touristen. Sie lassen aber auch darauf schliessen, wer sich keine solchen Reisen leisten konnte, nämlich die allermeisten. Die touristische Reise war so teuer, dass sich nur wenige eine solche gönnen konnten.

Nach den Angaben von Ebel aus dem Jahr 1793 kostete eine einjährige [sic!] Fussreise durch die Schweiz mindestens 100 Karolin oder Louis d'or neuf.[38] Wer sparsam und ohne Lohnbedienstete reiste, kam täglich mit einem halben Karolin oder 5 Gulden aus. Wer jedoch aufwendig mit Pferd und Wagen und einem Führer reiste, die Mahlzeiten im Gasthaus einnahm und grosse Strecken zurücklegte, musste pro Tag mit 1,5 Karolin rechnen. Die klassische Rundreise durchs Oberland von Bern nach Thun, Lauterbrunnen, der Kleinen Scheidegg, Grindelwald, der Grossen Scheidegg, Meiringen, Brienz und Unterseen hätte sechs Tage gedauert[39] und nach den obigen Angaben von Ebel im billigeren Fall 25 Gulden und im teureren Fall 75 Gulden gekostet.

Die höchsten Ausgaben fielen für die Transporte an. Zwei Pferde inklusive Fuhrmann, aber exklusive Wagen/Kutsche kosteten 1793 täglich 6 Gulden. Da man den Fuhrleuten auch die Rückfahrt bezahlen musste, rechnete Ebel mit 10 bis 12 Gulden. Im Gebirge war ein einspänniger Char à Banc für täglich 2,5 Gulden zu haben. Allerdings war auch hier die Rückreise zusätzlich separat zu zahlen, wenn die Fahrt nicht an ihren Ursprungsort zurückführte. Die Fahrt mit dem Lohnkutscher von Zürich nach Bern inklusive Lohn für die Rückfahrt kostete 24 bis 28 Gulden.[40] Das hätte einen Kilometerpreis (2 × 126 Kilometer) von 1,5 Batzen respektive im Fall einer nur in eine Richtung führenden Reise von 3 Batzen ergeben.

Der Umgang mit solchen Preisangaben ist für den behandelten Zeitraum methodisch alles andere als einfach. Am aussagekräftigsten ist es, wenn man die Preise ins Verhältnis zu den damals bezahlten Löhnen setzen kann. Die Angaben, die dies zulassen, bieten die Reiseführer selbst, indem sie beispielsweise die Löhne der Dienstleute, der Träger oder der Führer ausweisen. Allerdings birgt dieser quelleninterne Vergleich auch die Gefahr der Verzerrung. Von den Reisenden wurden zur Deckung all ihrer Bedürfnisse vor Ort überhöhte Preise verlangt.[41] Es gibt keinen Hinweis, dass davon die Löhne der Fremdenführer

von täglich 1 bis 1,5 Gulden[42] ausgenommen waren. Darum müssen auch andere Vergleichszahlen beigezogen werden, was angesichts der Tatsache, dass die historische Lohnstatistik erst im 19. Jahrhundert einsetzt, wiederum eine methodisch knifflige Angelegenheit ist. Aus solchen Berechnungen resultieren denn auch keine exakten Werte. Es sind vielmehr ungefähre Grössenordnungen zu gewinnen; doch allein um solche kann es hier gehen.

Um 1800 verdiente ein gelernter Bauarbeiter um Bern und im Oberland pro Tag 9 bis 12 Batzen (zur folgenden Berechnung 10 Batzen). Der Meisterlohn (Zimmermann) betrug 15 bis 20 Batzen (zur folgenden Berechnung 17,5 Batzen).[43] Wenn man nun noch mit einrechnet, dass das allgemeine Preisniveau zwischen 1793 und 1800 um ungefähr 15 Prozent stieg, und wenn man eine Steigerung der Löhne in ähnlicher Grössenordnung annimmt, dann hätte der Fremdenführer 15 Batzen und damit rund 75 Prozent mehr als der täglich mit 8,5 Batzen entlöhnte Bauarbeiter und ungefähr gleich viel wie der Zimmermeister verdient. Wenn Ebel also von einer 100 Karolin oder Louis d'or neuf (= 1000 Gulden) teuren, ein Jahr dauernden Fussreise durch die Schweiz schrieb, dann entsprach diese Summe 750 bis 1000 Taglöhnen eines Führers oder rund dem 1200-Fachen der damals ortsüblichen Bauarbeiterlöhne.

Die 1796 publizierten Angaben von Johann Georg Heinzmann informieren auch über die Preise der Postkutschenfahrt. Nach seinen Angaben kostete die 26,4 Kilometer lange Fahrt mit der Postkutsche von Bern nach Thun 20 Batzen.[44] Auf den Kilometer umgerechnet hätte die Fahrt mit der Postkutsche 0,76 Batzen gekostet, wäre also rund halb so teuer gewesen wie die Fahrt mit einem Lohnkutscher. Um diese Fahrt bezahlen zu können, hätte der damals 10 Batzen verdienende Bauarbeiter rund zwei Tage arbeiten müssen.

Gemäss den 1844 von Baedeker publizierten Angaben kam ein zu Fuss und ohne Führer Reisender mit täglich 10 Franken gut durch.[45] Ein Führer – der auch 10 bis 15 Kilogramm Gepäck des Reisenden zu tragen hatte – kostete täglich 6 bis 7 Franken. Das entsprach ebenfalls dem Mehrfachen eines Bauarbeiterlohns.[46] Auch in den Angaben von Baedeker sind die Transportpreise der grösste Kostenfaktor einer Reise: Die einspännige Lohnkutsche kostete täglich 9 Franken, eine zweispännige 12 Franken – exklusive 1 bis 2 Franken Trinkgeld, inklusive Wagen, Futter für die Pferde, Weg- und Brückengelder; jedoch ohne den «Rücklohn», der separat bezahlt werden musste. Auf wichtigen Verbindungen verkehrten die Lohnkutscher nun nach Tarifen. Sie wurden von Baedeker aufgelistet. Auf diesen Strecken kam der Kilometer Lohnkutsche auf 20 bis 25 Rappen und im Falle einer nur in eine Richtung führenden Reise auf

40 bis 50 Rappen. Ein kleiner Pferdewagen im Gebirge kostete im Weiteren täglich 10 bis 12 Franken und ein Pferd inklusive Führer 9 Franken.[47]

Wenn wir zu diesem Zeitpunkt – 49 Jahre nach Ebel – diese Kosten noch einmal in zeitgenössische Durchschnittslöhne gelernter Bauarbeiter von rund 1,4 alten Franken umrechnen und, um einen Vergleich zu ermöglichen, wie bei Ebels Angaben auf eine einjährige Fussreise durch die Schweiz beziehen, dann hätte die nun 3650 Franken teure «einfache» Fussreise rund 2600 Taglöhnen von Bauarbeitern entsprochen und damit mehr als doppelt so viel gekostet wie noch zu Ebels Zeiten.[48] Das Reisen wurde also durch die mittlerweile entstandene touristische Infrastruktur nicht etwa billiger, sondern noch einmal massiv teurer.

Es scheint hier die zeitgenössische Beobachtung des deutschen Kulturhistorikers und Journalisten Wilhelm Heinrich Riehl (1823–1897) ihre Bestätigung zu erhalten, der in der 1857 entstandenen Studie *Der Geldpreis und die Sitte* das Ansteigen der Preise als Folge des Tourismus und als eine Angleichung sowohl an die englischen Preise als auch an den Lebensstil der Oberschicht beschreibt: «[E]rst als mit den anspruchsvollen englischen Touristen der Begriff des Gentlemans und des Comforts einwanderte, d.h. mit den englischen Sitten und Bedürfnissen, nicht mit den Einflüssen englischen Handels und Gewerbes, wurden auch die Preise gentlemanartig und schossen neben der fortdauernden Billigkeit der unberührten Orte wie ein Alpengebirg in die Höhe.»[49]

5. Fazit: Idealtypische Skizze des Zusammenhangs von Verkehr und Tourismus

Vom letzten Viertel des 18. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts verbanden sich die Entwicklungen der Verkehrsinfrastruktur, der Transportnachfrage und -angebote und des Tourismus zunehmend. Das waren keine einförmigen Prozesse. Die zwischen ihnen bestehenden Zusammenhänge passen in kein fortschrittslogisches Schema, das den Verkehr als Ursache und den Tourismus als Folge davon begreift, wie dies die Verkehrs- und die Wirtschaftsgeschichte oftmals unterstellen. In manchen Fällen gab der Tourismus auch Impulse für die Verkehrsentwicklung.

- Der seit dem letzten Viertel des 18. Jahrhunderts aufkommende Tourismus nutzte die vorhandenen Strassen und Seewege. Touristinnen und Touristen nahmen wie andere Reisende die bestehenden, in früheren Bezügen ent-

standenen Verkehrsangebote und das bestehende Gastgewerbe in Anspruch. Dieses Verhältnis können wir im Oberland, aber auch ausserhalb des Oberlandes feststellen. Am stärksten und praktisch ausschliesslich war dies in den touristischen Anfängen der Fall.

- In der Folge wirkte der Tourismus lokal und regional auf die Verkehrsangebote zurück. Das konnte sich auf besondere bauliche Realisierungen, auf Anpassungen institutionalisierter Angebote oder auf «weichere» Faktoren wie auf die lebenden und die publizierten Reiseführer beziehen, die tatsächlich für die Reisen im Gebirge mindestens in jener Frühzeit unerlässlich waren, in der es noch keine festgefügten Etappen und Rundreisen und im Übrigen auch noch keine Wegweiser an den Strassenrändern gab. Die Bedeutung dieser Reiseführer war entsprechend gross. Ein wichtiger Effekt war, dass sie auf bestimmte Routen, auf Aufenthaltsmöglichkeiten und Sehenswürdigkeiten verwiesen und die frühen Touristinnen und Touristen folglich besonders an Kreuzungs- und regionalen Ausgangspunkten zahlreich genug auftraten, dass es sich wirtschaftlich rechnete, Angebote vor Ort speziell auf sie auszurichten.
- Es ergaben sich aber auch Neuerungen, die in direkter Folge des Tourismus erst entstanden. Das konnten so unterschiedliche Phänomene wie lokale Fusswegnetze für die im aufkommenden Hoteltourismus nun residenzielleren Touristinnen und Touristen[50] oder auch die Dampfschifffahrt sein. Allerdings hätten wir bezüglich der Dampfschiffe aber auch kontrafaktisch zu fragen, ob sich solche auf dem Thuner- und dem Brienzersee nicht ohnehin durchgesetzt hätten, selbst wenn das Oberland kein touristischer Hotspot geworden wäre. Das wäre sehr wahrscheinlich der Fall gewesen. Auch auf touristisch nicht oder weniger attraktiven Seen hatten sie sich durchgesetzt. Nur, der frühe Zeitpunkt der Einführung und die besondere Ausgestaltung des Betriebs und der Angebote waren dann doch eine direkte Folge des Tourismus.
- Während die Entwicklung von Infrastruktur und Verkehrsmitteln dazu führte, dass die Region nun besser – schneller, billiger und bequemer – erreichbar war, bestanden im Oberland immer noch Verkehrsverhältnisse, die zu einer für den touristischen Aufenthalt entscheidenden und in dessen Anfangszeit konstitutiven Langsamkeit zwangen. In der frühen touristischen Motivation zu einer Schweizer Reise war, so nahe beim Ziel, gerade das Fehlen der Chausseen und der Postkutschen mit ausschlaggebend. In der Zielregion war das Befahren und Begehen der alten Landstrassen, der Saum- und Fusswege gleichsam von Rousseau oder Haller inspirierte

Praxis des «Zurück zur Natur» respektive der Annäherung an die idealisiert vorgestellten einfachen, freien, glücklichen Berggemeinschaften. Damit war es dann allerdings ab den 1830er-Jahren vorbei, als der Tourismus seine mächtige Verbindung mit der Technik einging und der idealisierte Natur- und Freiheitsbezug selbst zum touristischen Angebot mutierte.

- Vom Verkehr gingen nicht automatisch immer und überall gleiche, positive Impulse auf den Tourismus aus. So geriet das Thuner Hotelgewerbe genau in dem Moment in eine Krise, als die Eisenbahn Thun erreichte, während Hotelprojekte zwischen den Seen, in den Tälern und nun sogar an entfernteren, nur mit Saumwegen erschlossenen Standorten erfolgreich realisiert werden konnten.[51] Offensichtlich war die aufwendigere Anreise, zumal in Kutschen mit teuren Mietpferden oder gar in Sänften zurückgelegt, für Touristinnen und Touristen auch eine jener wichtigen Distinktionsmöglichkeiten, die den Unterschied zwischen grossen und grössten Vermögen sichtbar werden liessen.[52]

Anmerkungen

1 Beer, Gavin R. de: Travellers in Switzerland. London, New York, Toronto 1949. Zum Begriff der Reiseschweiz vgl. Bürgi, Andreas: Vom Reisebericht zum Reiseführer. Ein Kapitel zur Industrialisierung des Reisens. In: Wege und Geschichte 1 (2017), 23–28, zit. 25.

2 Scheuchzer, Johann Jakob: Ouresiphoites Helveticus, sive, itinera per Helvetiae alpinas regions facta annis MDCCII, MDCCIII, MDCCIV, MDCCV, MDCCVI, MDCCVII, MDCCIX, MDCCX, MDCCXI [...]. In quatuor tomos distincta. Leiden 1723; Scheuchzer, Johann Jakob: Natur-Geschichte des Schweitzerlandes samt seinen Reisen über die Schweitzerische Gebürge. Zürich 1746; Haller, Albrecht von: Die Alpen. 1729, publiziert u.a. in Bern 1732; Rousseau, Jean-Jacques: La Nouvelle Héloïse. Amsterdam 1761.

3 Vgl. dazu Schiedt, Hans-Ulrich: Verkehrsverhältnisse des ausgehenden 18. Jahrhunderts im Gebiet des Corpus helveticum und der helvetischen Republik. In: Holenstein, André et al. (Hrsg.): Politische, gelehrte und imaginierte Schweiz. Kohäsion und Disparität im *Corpus Helveticum* des 18. Jahrhunderts. Genf 2019, 207–224, 223.

4 Tissot, Laurent: Naissance d'une industrie touristique. Les Anglais et la Suisse au XIXe siècle. Lausanne 2000, 7.

5 Darauf wiesen etwa die englischen Experten des schweizerischen Bahnbaus hin: Stephenson, Robert; Swinburne, Henry: Bericht der vom Bundesrathe einberufenen Experten: Herren R. Stephenson, M.P., und H. Swinburne über den Bau von Eisenbahnen in der Schweiz. In: Schweizerisches Bundesblatt. Jg. 2, Bd. 3, Nr. 53, 23.11.1850, 429–490, 484. Zur Linie Bern–Thun schreiben sie: «Diese Linie, welche zu großen Hoffnungen berechtigt, könnte sehr leicht hergestellt werden; sie würde einer beträchtlichen, zahlreichen Bevölkerung, die keinen andern Ausweg hat, sehr nützliche Verbindungen eröffnen und erhielte wahrscheinlich während der Jahreszeit, in welcher diese herrliche Gegend von Touristen überströmt wird, einen sehr grossen Personentransport.»

6 Vgl. dazu McKendrick, Neil; Brewer, John; Plumb, John: The Birth of a Consumer Society. The Commercialization of Eighteenth-Century England. London 1982.

7 Grimm, Jacob; Grimm, Wilhelm: Deutsches Wörterbuch. Leipzig 1854–1961, Bd. 21, 1889, Spalten 922f. Das Zitat ist mit «Petri 6 (1834) 2 433» verwiesen.

8 Bürgi (wie Anm. 1), 24.

9 Vgl. dazu: Devanthéry, Ariane: Itinéraires. Guides de voyage et tourisme alpin, 1780–1920. Paris 2016; Bürgi (wie Anm. 1), 24. Andreas Bürgi bespricht in seinem Artikel die Dissertation von Ariane Devanthéry; Bürgi, Andreas: Eine touristische Bilderfabrik. Kommerz, Vergnügen und Belehrung am Luzerner Löwenplatz, 1850–1914. Zürich 2016.

10 Ebel, Johann Gottfried: Anleitung, auf die nützlichste und genussvollste Art in der Schweitz zu reisen. 2 Teile. Zürich 1793, spätere Auflage: Zürich 1809/1810; Heinzmann, Johann Georg: Nachrichten für Reisende in der Schweiz. Nebst einer neuen Karte der Hauptstrassen und der Entfernungen von einem Orte zum andern. Bern et al. 1796; Wyss, Johann Rudolf: Reise in das Berner Oberland. Bern 1816/1817; Murray, John: Hand-book for travellers in Switzerland and the alps of Savoy and Piedmont including the protestant valleys of the Waldenses. New edition enlarged. London 1839; Baedeker, Karl: Die Schweiz. Handbüchlein für Reisende. Koblenz 1844; Baedeker, Karl: Die Schweiz. Handbuch für Reisende. 4. Auflage. Coblenz 1852; Escher, Gottfried von: Neuestes Handbuch für Reisende in der Schweiz und die angrenzenden Thäler von Oesterreich und Sardinien. Zürich 1851.

11 Ebel 1793 (wie Anm. 10).

12 Ebd., 36f.

13 Baedeker 1844 (wie Anm. 10).

14 Baedeker 1852, XII.

15 Immer noch grundlegend: Arbellot, Guy: La grande mutation des routes de France au milieu du XVIIIe siècle. In: Annales. Économies, sociétés, civilisations 28,3 (1973), 765–791; für die Schweiz: Schiedt, Hans-Ulrich: Die Entwicklung der Straßeninfrastruktur in der Schweiz zwischen 1740 und 1910. In: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte 48,1 (2007), 39–54.

16 Schiedt (wie Anm. 15).

17 Ebel 1793 (wie Anm. 10), 23.

18 Fahrpostkurse anhand der Fahrplansammlung des PTT-Museums, Bern 1985.

19 Aerni, Klaus: Die Entwicklung des Gemmipasses. Ergebnisse aus der Erforschung von Gelände und historischen Quellen. In: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 29 (1979), 53–83, 78–80.

20 Helvetische Strassenenquête, Klassifikation der Strassen des Kantons Oberland, [1800], CH-BAR#B0#1000/1483#3171#1, 191v–193, [PDF 355–357].

21 Ebel 1793 (wie Anm. 10), 100.

22 Wyss 1816/1817 (wie Anm. 10), 107–109.

23 Murray 1839 (wie Anm. 10), XXVI.

24 Schiedt (wie Anm. 15), 39–54.

25 Erste Post- & Dampfschifffahrt Reise Carte der Schweiz. Mit Angabe der in einigen Cantonen bestehenden Extrapost-Einrichtungen & der Eisenbahn von Basel. Basel 1844.

26 Kurs-Karte der schweizerischen Postverwaltung. Bern 1850.

27 Ebener, Hans-Anton: Die Entwicklung der Schiffahrt auf dem Thuner- und Brienzersee (17.–19. Jahrhundert). Unter besonderer Berücksichtigung der Dampfschiffahrt des 19. Jahrhunderts. Lizentiatsarbeit, Universität Bern, 1990, 24.

28 Ebd., 16.

29 Ebd., 22–31.

30 Roth-Herder: Die Schifffahrt der Schweiz. In: Wirth, Max (Hrsg.): Allgemeine Beschreibung und Statistik der Schweiz. Bd. 1. Zürich 1871, 507–524, 509; Ebener (wie Anm. 27), 33.

31 Die Geschichte der BLS Schifffahrt, www.bls.ch/de/unternehmen/ueber-uns/unternehmens-portraet/geschichte-bls-schifffahrt (abgefragt am 30.12.2018).

32 Roth-Herder (wie Anm. 30), 512f. Zum Nebeneinander von Alt und Neu vgl. Edgerton, David: The Shock of the Old. Technology and Global History since 1900. London 2007. Edgerton beschreibt das Phänomen der Gleichzeitigkeit von Beharrung und Dynamik, von Technikkonstanz und Technikinnovation. Er erfasst die technische Entwicklung nicht als Substitutionsprozess, sondern als Nebeneinander, wobei das Alte unter der zunehmenden Dominanz des Neuen im Verkehrssystem einen Anpassungsprozess durchläuft.

33 Ebel 1793 (wie Anm. 10), 146–150. Diese Verhältnisse werden von Körner, Martin et al.: Währungen und Sortenkurse in der Schweiz: 1600–1799. Lausanne 2001, 98f. und 459, bestätigt. Den Unterschied zwischen dem Zürcher und dem Berner Batzen von 1/16 vernachlässigen wir, da unsere Überlegungen einen grösseren Unsicherheitsfaktor aufweisen.

34 Ebel I 1793 (wie Anm. 10), 147.

35 Murray 1839 (wie Anm. 10), XIII.

36 Ebel 1793 (wie Anm. 10), 146f.

37 Ebd., 3.

38 Ebd., 33.

39 Tour Nr. 22 in Ebel 1793 (wie Anm. 10), 88.

40 Ebel 1793 (wie Anm. 10), 24.

41 Wyss 1816/1817 (wie Anm. 10), 100.

42 Ebel 1793 (wie Anm. 10), 25.

43 Umfrage der helvetischen Zentralverwaltung über die Löhne und Preise im Strassenwesen, Antwort des Kantons Oberland vom 13. April 1801, CH-BAR#B0#1000/1483#3175-02#1, fol. 86–90v [PDF 149–158].

44 Heinzmann 1796 (wie Anm. 10), 9.

45 Baedeker 1844 (wie Anm. 10), XIII.

46 Ebd., XXII.

47 Ebd., XXII–XXIV.

48 Angabe zu den Bauarbeiterlöhnen aus Studer, Roman: When did the Swiss get so rich? In: The Journal of European Economic History 37 (2008), 405–452. Die Angabe von Studer des durchschnittlichen Tagesverdienstes von 1,95 (neuen) Franken ist im Verhältnis von 1,41 in alte Franken umgerechnet.

49 Riehl, Wilhelm Heinrich: Culturstudien aus drei Jahrhunderten. Stuttgart 1859, 245.

50 Flückiger-Seiler, Roland: Hoteltträume zwischen Gletschern und Palmen. Schweizer Tourismus und Hotelbau 1830–1920. Baden 2001, 22.

51 Ebd., 111, 117–123.

52 Veblen, Thorstein: Theorie der feinen Leute. Eine ökonomische Untersuchung der Institutionen. 1899, deutsche Übersetzung 1958, Ausgabe: Frankfurt am Main 1986, 48ff.