Zeitschrift: Berner Zeitschrift für Geschichte
Herausgeber: Historischer Verein des Kantons Bern
Band: 81 (2019)
Heft: 3

Artikel: Per Bahn in die Berge
Autor: Reichen, Quirinus
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-869581

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

Per Bahn in die Berge

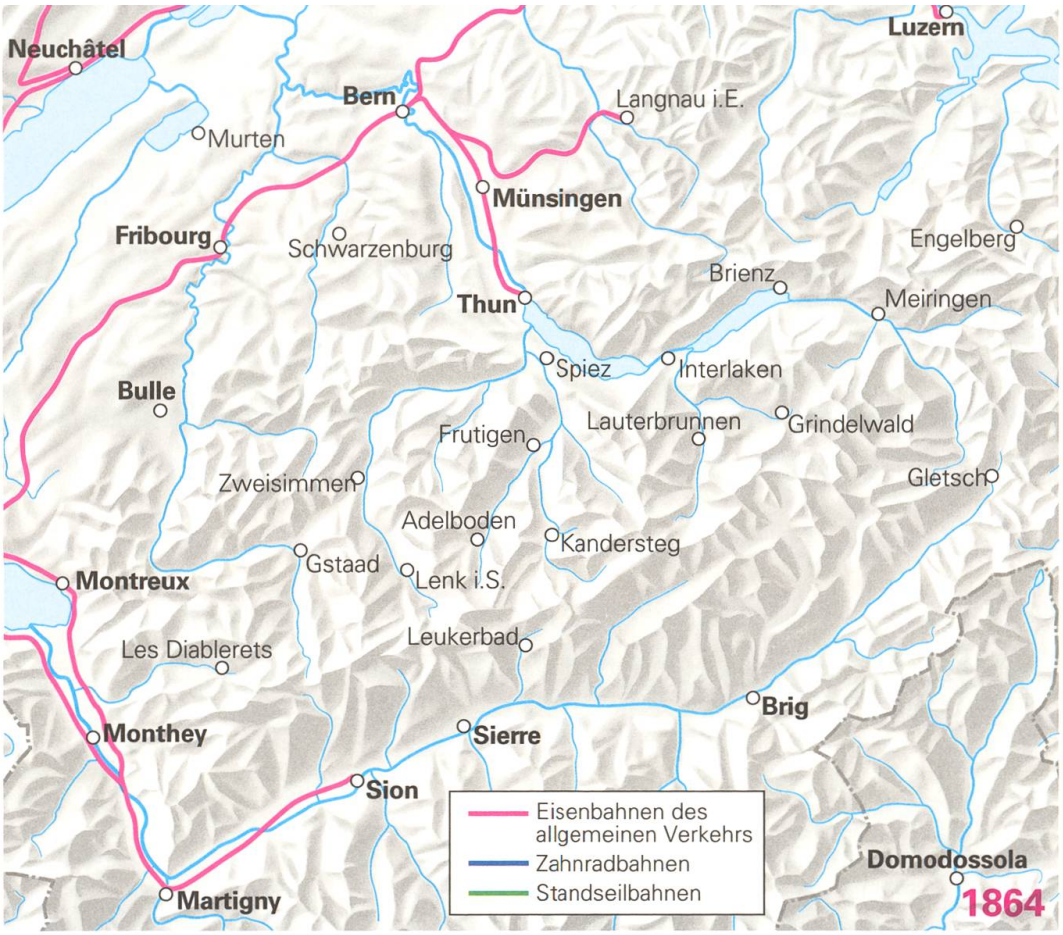
Quirinus Reichen

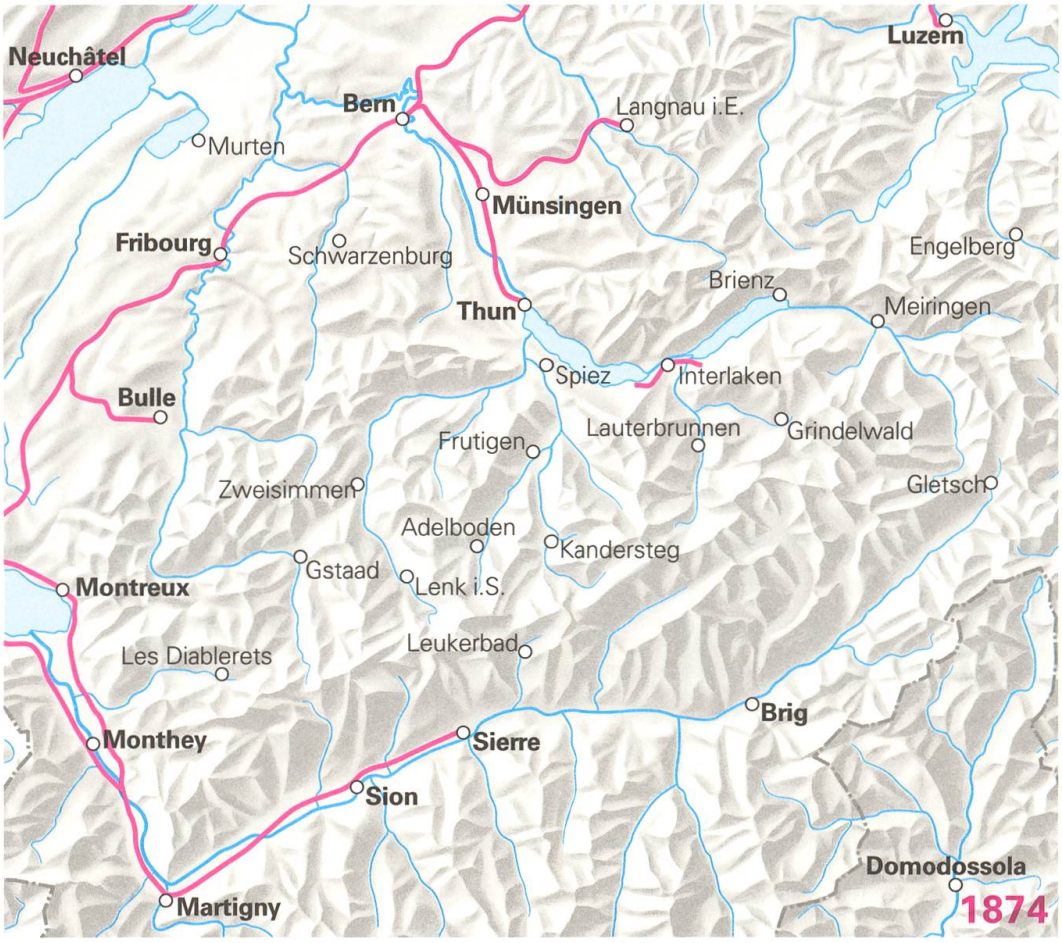
Das Prinzip Eisenbahn ist aus den Transportbedürfnissen des Bergbaus hervorgegangen, und noch in seinen Anfängen stand beim Eisenbahnbau und -betrieb der Güterverkehr im Vordergrund. Die Personenverkehrstechnologie beschränkte sich auf Kutschengehäuse, die auf Güterwagen montiert waren.

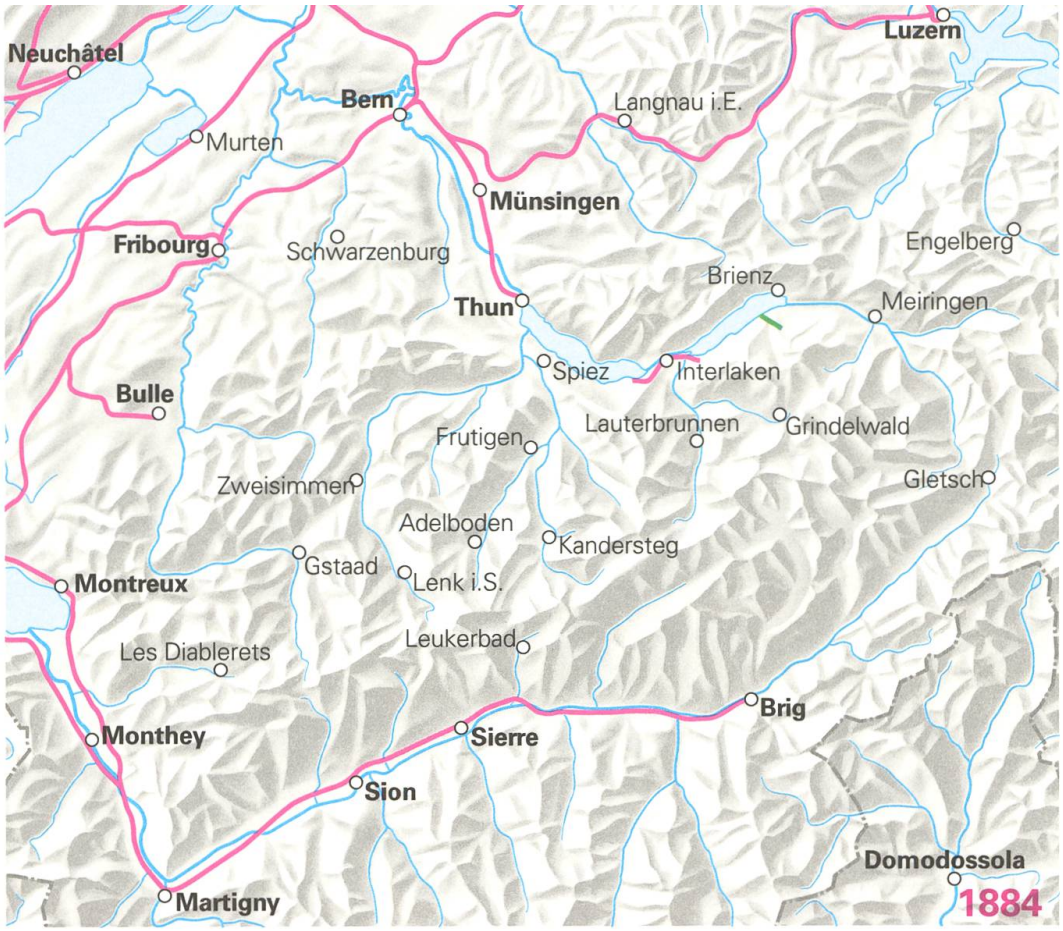
Der Eisenbahnbau auf dem europäischen Festland schritt in den 1830er- und 1840er-Jahren so weit voran, dass um 1850 im flachen Lande bereits ein weitgehend zusammenhängendes Netz bestand. Für die Entwicklung des Fremdenverkehrs – auch in der Schweiz – bedeutete das insbesondere, dass Reisen nun planbar waren, lange Anreisezeiten erheblich verkürzt wurden und auch die Transportkosten langsam in einen kalkulierbaren Rahmen rückten.[1] Alle diese Faktoren liessen den Strom der Reisenden erheblich anschwellen.

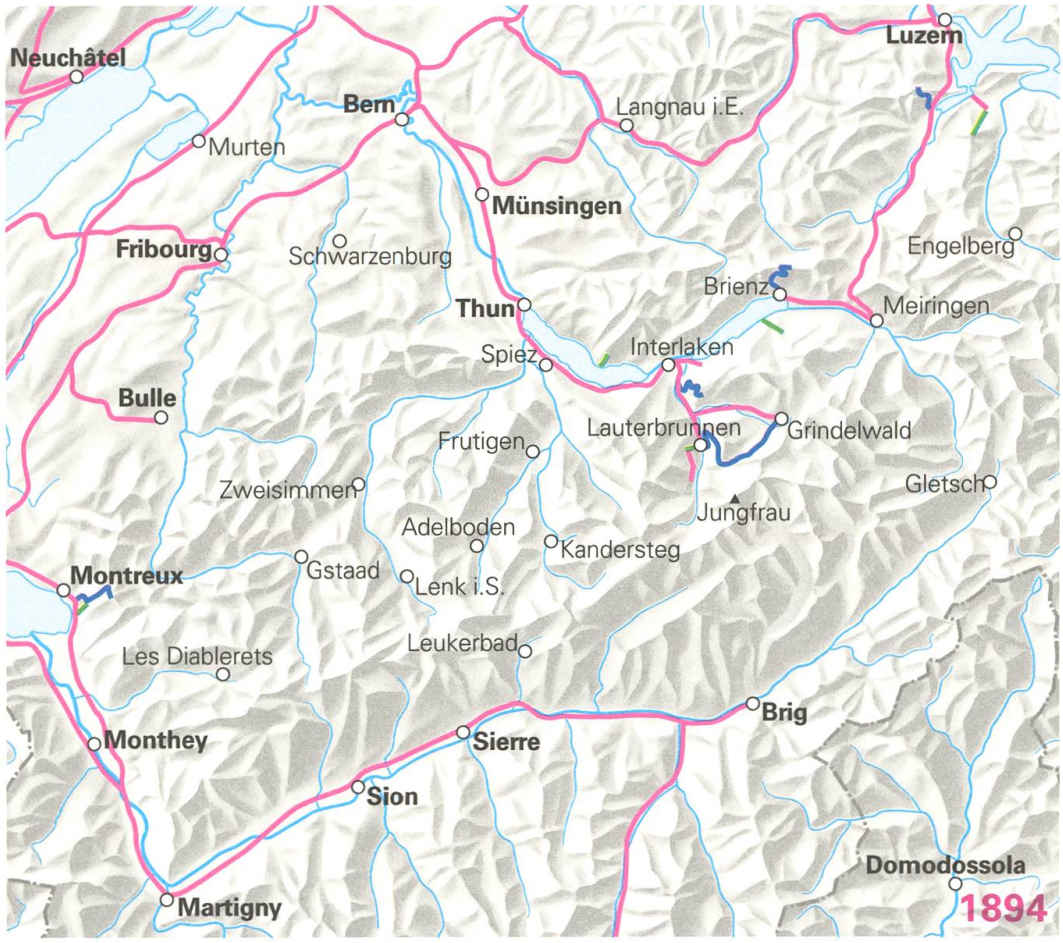
Der Anlage eines Eisenbahnnetzes in der Schweiz stellten sich vorerst zwei wichtige technische Hindernisse in den Weg. Man musste sich erstens klar darüber werden, welche Steigungen denn eine Eisenbahn, bei der ein Eisenrad auf einer Eisenschiene rollt, überhaupt bewältigen kann, und zweitens galt es, für das Gebirgsland eine brauchbare Tunnelbautechnologie zu entwickeln. Dass der schweizerische Föderalismus, selbst im Bundesstaat von 1848, dem Eisenbahnbau nicht sehr förderlich war, braucht hier wohl nicht weiter erklärt zu werden. Im Auftrag des Bundesrats hatten die beiden englischen Eisenbahnspezialisten Henry Swinburne und Robert Stephenson (1803–1859) zwar ein Gutachten über wünschenswerte Eisenbahnlinien entworfen, die Eidgenössischen Räte beschlossen in der Folge (1852) aber gleichwohl, den Bahnbau Privaten zu überlassen. Besagtes Gutachten sah im Prinzip eine Stammbahn von Basel nach Olten vor, eine Längsachse durch das Mittelland, teilweise mit Zwischenschaltung von Dampfschifffahrtsstrecken, sowie einige Stichlinien in südlicher Richtung zu den Alpen. Eine Alpenüberquerung war nur angedeutet, wohl über den Lukmanier, den am einfachsten zu bewältigenden Pass in den Zentralalpen, das Wie liess man offen. Es erstaunt hingegen die Bemerkung, dass die Stichlinie nach Bern bis nach Thun verlängert werden könnte, da dort im Sommer wegen der Touristen mit einem erheblichen Verkehrsaufkommen zu rechnen sei.[2] Dieser Hinweis ist mithin die erste bekannte Verknüpfung von Eisenbahnverkehr und Tourismus in der Schweiz.

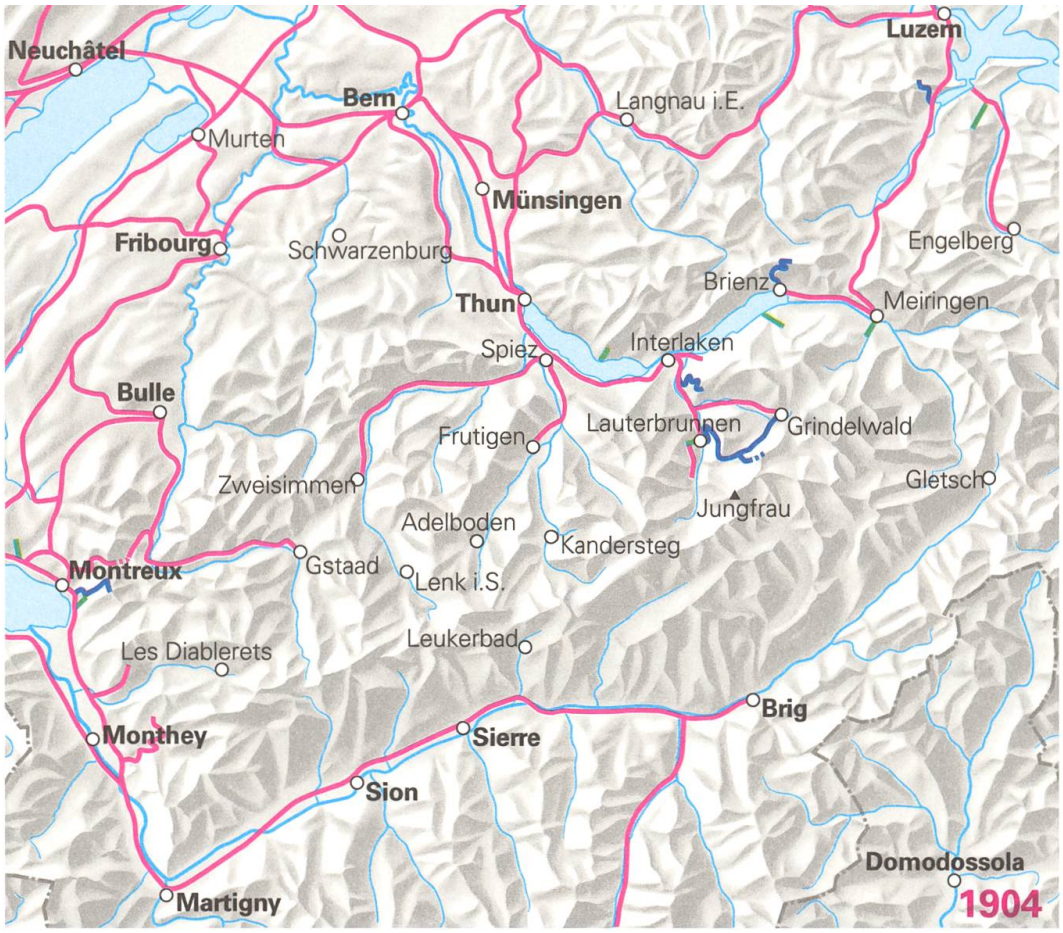
Zwar hatte die erste Eisenbahnlinie auf Schweizer Boden bereits 1844 Basel erreicht, das Basisnetz des Mittellandes entstand hingegen erst in den 1850er-Jahren. Im Jahr 1861 konnten die Berner Oberländer Tourismuskreise wohl sehr befriedigt feststellen, dass für die Anreise der Gäste aus aller Herren Ländern das Nötige getan war.

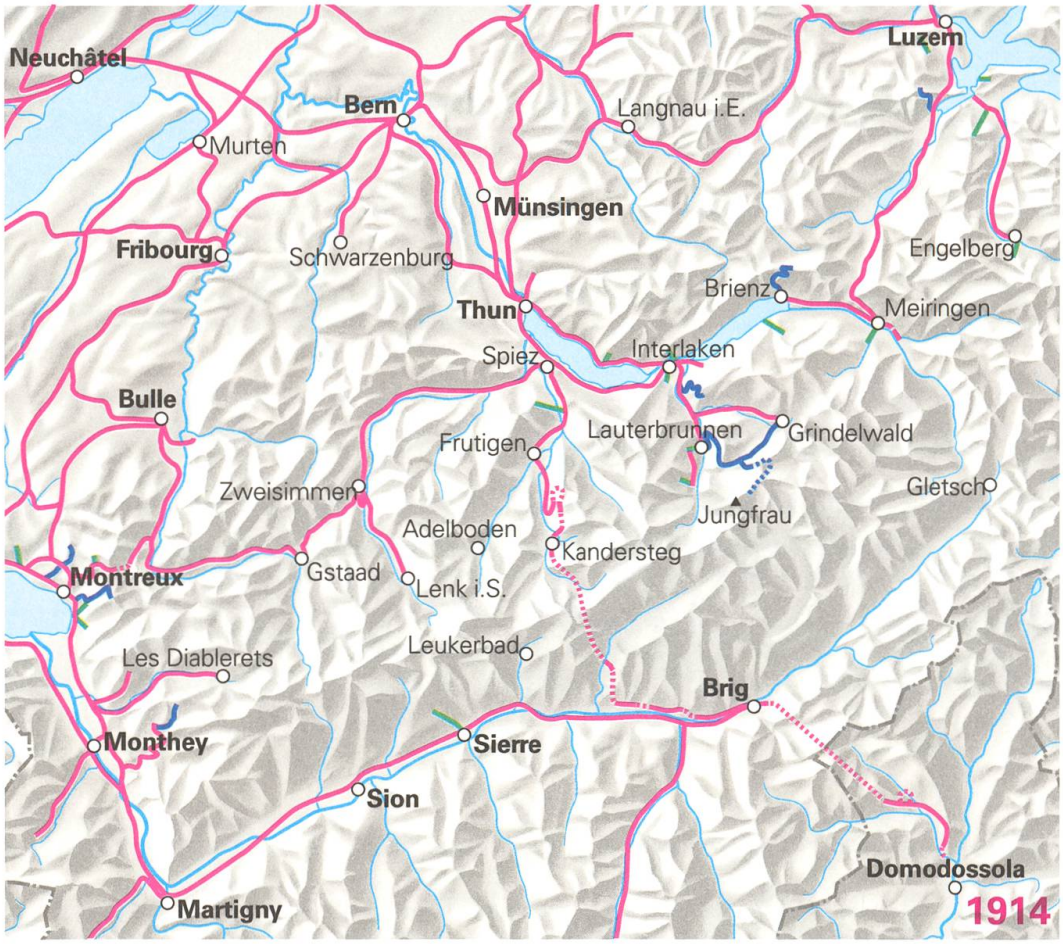

Neuchâtel
Luzern
Bern
Langnau i.E.
Murten
Münsingen
Fribourg
Schwarzenburg
Engelberg
Brienz
Thun
Meiringen
Spiez
Interlaken
Bulle
Lauterbrunnen
Grindelwald
Frutigen
Zweisimmen
Gletsch
Adelboden
Kandersteg
Gstaad
Lenk i.S.
Montreux
Leukerbad
Les Diablerets
Brig
Monthey
Sierre
Sion
Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs
Zahnradbahnen
Standseilbahnen
Domodossola
Martigny
1864


Neuchâtel
Luzern
Bern
Langnau i.E.
Murten
Münsingen
Fribourg
Schwarzenburg
Engelberg
Brienz
Thun
Meiringen
Spiez
Interlaken
Bulle
Lauterbrunnen
Grindelwald
Frutigen
Zweisimmen
Gletsch
Adelboden
Kandersteg
Gstaad
Lenk i.S.
Montreux
Leukerbad
Les Diablerets
Brig
Monthey
Sierre
Sion
Domodossola
Martigny
1874


Neuchâtel
Luzern
Bern
Langnau i.E.
Murten
Münsingen
Fribourg
Schwarzenburg
Engelberg
Brienz
Thun
Meiringen
Spiez
Interlaken
Bulle
Lauterbrunnen
Grindelwald
Frutigen
Zweisimmen
Gletsch
Adelboden
Kandersteg
Gstaad
Lenk i.S.
Montreux
Leukerbad
Les Diablerets
Brig
Monthey
Sierre
Sion
Domodossola
Martigny
1884


Neuchâtel
Luzern
Bern
Langnau i.E.
Murten
Münsingen
Fribourg
Schwarzenburg
Engelberg
Brienz
Thun
Meiringen
Spiez
Interlaken
Bulle
Lauterbrunnen
Grindelwald
Frutigen
Zweisimmen
Gletsch
Jungfrau
Adelboden
Kandersteg
Gstaad
Lenk i.S.
Montreux
Leukerbad
Les Diablerets
Brig
Monthey
Sierre
Sion
Domodossola
Martigny
1894





Die Erschliessung des Berner Oberlandes durch die Eisenbahnen.
– *Quirinus Reichen/© Kohli Kartografie 2019.*

Das sollte für zehn Jahre reichen. Niemand im Berner Oberland verlangte nach mehr. Dabei muss auch auffallen, dass der grosse Elan der 1850er-Jahre nachgelassen hatte und der Eisenbahnbau vorerst einmal nur noch gebremst weiterging. Dass die Eröffnung einer Bahnlinie von Bern nach Langnau im Jahr 1864 ein Signal sein könnte, realisierte im Oberland niemand. Erst als das Projekt einer direkten Bahnverbindung Bern–Langnau–Luzern publik wurde, schreckte man im südöstlichen Teil des Kantons Bern auf. Die Überlegung war klar: Gäbe es erst einmal eine Bahn von Luzern nach Bern, dann reisten die Touristen nach ihrem Besuch der Zentralschweiz im Zug nach Bern und dann gleich weiter an den Genfersee, und das Oberland hätte das Nachsehen. Fazit: Eine Brünigbahn musste her.

Die Entstehung der Brünigbahn ist eine lange Leidensgeschichte. Die erste Hälfte der 1870er-Jahre bot zwar noch blendende Konjunkturaussichten und entsprechende Finanzierungsmöglichkeiten, doch weder in der Technik noch in der Linienführung oder in der Etappierung mochten die verschiedenen betroffenen Instanzen einen Konsens finden. Nach dem Zusammenbruch der Konjunktur 1875 war nichts mehr zu machen, das letzte Gesuch um eine Fristverlängerung der Konzession datiert von 1878.

Da war aber noch etwas anderes, das eigentlich in das Projekt der Brünigbahn hätte eingebaut werden sollen, nämlich die Verkehrsmisere auf dem Bödeli, der Gegend zwischen dem Thuner- und dem Brienzersee. Die Dampfschiffe von Thun landeten bei der alten Sust am Ort Neuhaus. Hier begann regelmässig der Kampf der Kutscher, Hotelportiers, Führer und Träger um die Gäste für die Hotels, für die Weiterreisen in die Lütschinentäler oder zum Brienzersee. Es müssen sich wüste Szenen abgespielt haben, bis dann nach langen Scherereien endlich ein Tross Fuhrwerke die staubige Strasse nach Unterseen unter die Räder nehmen konnte.[3] Das wäre mit der Brünigbahn einfacher gewesen. Weil indes rasch klar wurde, dass eine Brünigbahn wohl noch etwas auf sich warten liess, nahmen sich lokale Interessenten der Sache an. Eine kleine, ganz leichte und kostengünstige Bahnlinie war auch mit lokalem Kapital zu finanzieren. Aus der Einsicht heraus, eine allfällige Thunerseebahn würde ganz sicher dem linken und nicht dem rechten Ufer folgen, verlegte man die Ausgangsstation nach Därligen. Am Brienzersee war man aber nach wie vor überzeugt, die kommende Brünigbahn würde den Tourismusmagneten Giessbach am linken Ufer bedienen. 1872 wurde die normalspurige Bödelibahn von Därligen nach Interlaken Bahnhof (heute Interlaken West) eröffnet, 1874 erfolgte die Verlängerung nach Bönigen. Um allfällige Kanal- und Schleusengelüste der

Dampfschifffahrtsgesellschaft ein für alle Mal zu unterbinden, überquerte man ohne technische Notwendigkeit zwei Mal die Aare. Aus den Bildquellen ist das Bähnchen in Erinnerung geblieben wegen der zweistöckigen Wagen und der Miniaturlokomotiven.

Fünf Jahre später, 1879, wurde die Standseilbahn vom Brienzersee zum Hotel Giessbach eröffnet, auch sie mit ausschliesslich privatem Kapital (siehe die Abbildung Seite 135). In den folgenden zehn Jahren wurden keine weiteren Eisenbahnen in die Berge des Berner Oberlands gebaut. Der Fremdenverkehr war von einer grossen Krise getroffen.

Zeitgleich mit den frühesten Anzeichen einer konjunkturellen Erholung, also ab etwa 1885, tauchten dann die ersten neuen Eisenbahn- und Bergbahnprojekte auf, weitere sollten bis 1914 folgen. Anzahl und Ausdehnung dieser Projekte, auch wenn nur eine Minderheit davon verwirklicht worden ist, suchen weitherum ihresgleichen. Die westliche Konkurrenz, die Waadtländer Riviera und das Chablais (Kantone Waadt und Wallis), hat weniger Anlagen gebaut, und die östliche, die Zentralschweiz, zieht zahlenmässig zwar in etwa gleich, bleibt in der Streckenlänge allerdings erheblich hinter dem Berner Oberland zurück. Weltweit betrachtet ist die Bergbahnlandschaft der Schweiz einmalig.

Wenden wir uns zuerst der Erschliessung des östlichen Oberlandes zu. Von der Brünigbahn war ja schon die Rede. Diese wichtige Verbindung wurde in den Jahren 1888 und 1889 schmalspurig realisiert, allerdings nur von Luzern bis Brienz. Erst mitten im Ersten Weltkrieg, 1916, eröffneten die Schweizerischen Bundesbahnen die Verbindung entlang des rechten Brienzerseeufers nach Interlaken. Die Bahnlinie nach Bönigen wurde so endgültig zum Wurmfortsatz, und man legte sie 1969 still.

1893 wurde endlich die Bahnlinie Bern–Thun bis Därligen verlängert. Die Gesellschaft Thunerseebahn übernahm damit auch den Betrieb der Bödelibahn. Damit war das engere Oberland endlich – spät im internationalen Vergleich – an das europaweite Normalspurnetz angeschlossen.

Seit den Pionierzeiten der Eisenbahn träumte man in Bern von einer Alpenbahn. Dank seiner Nähe zur Zentralschweiz rechnete man sich für den Grimselpass die besten Chancen aus. Doch 1866 verzichtete Bern auf sein Projekt zugunsten des Gotthards, und alle Träumereien in späteren Jahren verflogen, wie sie gekommen waren.[4] Ob das allerneueste Projekt im Zusammenhang mit einem Kabelstollen für eine Hochspannungsleitung eine Chance haben wird, bleibt abzuwarten.

Bahnhof Brünig-Hasliberg: Aus betrieblichen Gründen war zu Dampfbahnzeiten ein längerer Aufenthalt erforderlich. Reisende nutzten die Zeit für eine Pause. Um 1920. – *Burgerbibliothek Bern, AK.1950.*

Am Rande, aber als Zugangslinien durchaus von Bedeutung, entstanden 1882 die Gotthardbahn, das heisst ein Anschluss an den Sustenpass, und 1898 die Stansstad-Engelberg-Bahn am Übergang zum Jochpass ins Oberhasli. 1915 erreichte die Brig-Furka-Disentis-Bahn Gletsch, das lag zwar an der Südseite des Grimselpasses, aber nur wenige Kilometer trennten es vom Berner Oberland. Doch 1915 herrschte Krieg und die Bahn hatte touristisch kaum mehr eine Bedeutung, sie fiel bald in eine Agonie.

Damit ist das östliche Berner Oberland behandelt. Doch wie war es im Westen? Montreux und Sitten als Zugangsstationen sind schon erwähnt worden, 1878 erreichte die Bahn Brig, und schon seit 1868 war auch Bulle im Greyerzerland eine Bahnstation. Es zeugt für die damals geringere touristische Bedeutung des westlichen Oberlandes und seiner benachbarten Gebiete, dass die Erschliessung länger brauchte. Die Alpinisten, die von Genf über Chamonix und das Wallis ins Berner Oberland gelangen wollten, mussten sich ebenso gedulden wie die Rousseau-Schwärmer, die, nachdem sie ihre Wallfahrtsorte Meillerie und Clarens besucht hatten oder auf den Pfaden von Lord Byron im Schloss Chillon angekommen waren, einen leichten Weg ins Oberland suchten. Die Lösungen waren erst um die Jahrhundertwende und die Jahre danach, dann aber Schlag auf Schlag, gefunden: Von 1897 bis 1902 wurde die Simmentalbahn Spiez–Zweisimmen gebaut und von 1900 bis 1905 die erste elektrische Bahn ihrer Art von Montreux nach Zweisimmen. Für den eben erst aufblühenden Kurort Gstaad wurde extra eine besondere Schleife, die Reichenbachkurve, gebaut.[5] Eine Stichbahn erreichte 1914 Les Diablerets und eine andere 1915 Leukerbad; doch eine Gemmibahn wurde nie realisiert, ebenso wenig eine Bahn über den Col du Pillon. Die wichtigste Erschliessung war die Lötschbergbahn, 1901 von Spiez bis Frutigen, 1913 bis Brig, mit internationalen Dimensionen und einer immensen gesamtschweizerischen touristischen Bedeutung.

Im Zug der lokalen Erschliessung erhielt Lenk noch 1912 einen Anschluss, die Leute von Adelboden aber verspielten vor lauter Streitereien in der Dorfpolitik mutwillig die reale Chance auf einen Bahnanschluss.[6] Adelboden ist einer der wenigen bedeutenden Fremdenverkehrsorte in den Schweizer Alpen, die nie durch eine Bahn erschlossen worden sind.

Bleiben die Täler, das heisst die Lütschinentäler, und die Berge, das Herz des Oberlandes. Hier flossen die Erschliessung der ganzjährig bewohnten Orte und der Aufstieg auf die Berge geografisch und technisch ineinander.[7] Parallel zu den Plänen für eine Brünigbahn entstanden für das Viereck Interlaken–Lauter-

brunnen–Grindelwald–Meiringen bereits in den 1870er-Jahren bemerkenswerte Projekte.

Dies hatte folgenden Hintergrund: 1871 nahm die Vitznau-Rigi-Bahn, die erste Zahnradbahn Europas und die zweite der Welt, ihren Betrieb auf.[8] Das geniale Transportmittel des Ingenieurs und Mechanikers Niklaus Riggenbach (1817–1899) hatte einen aussergewöhnlichen Erfolg, sodass die Aktionäre in den ersten Betriebsjahren fünfzehn, siebzehn und zwanzig Prozent Dividende einkassieren konnten.[9] Das wiederum erweckte entsprechende Begierden und Initiativen andernorts. In diesen Jahren wurden in der Schweiz, in Österreich und in Ungarn noch einige weitere Zahnradbergbahnen derselben Art erstellt. Im Berner Oberland mit seinem vergleichbaren Potenzial hätten sich ähnliche Möglichkeiten ergeben können. Doch vermutlich wollten die allzu optimistischen Initianten zu viel auf einmal erzwingen.

Tal- und Bergbahnen sollten nicht nur Lauterbrunnen, Mürren, Wengen und Grindelwald erschliessen, vielmehr auch die ganze vielbesuchte Bergwelt: Eine Bahn von Bönigen nach der Schynigen Platte, eine Bahn von Lauterbrunnen über die Wengernalp nach Grindelwald und von dort gleich weiter über die Grosse Scheidegg nach Meiringen wie auch eine Panoramabahn von eben derselben Scheidegg via Faulhorn bis zur Schynigen Platte. Es sind alles in allem einige Dutzend Projekte und Varianten zu verzeichnen, doch nach 1875 verschwanden sie aus der öffentlichen Diskussion, bis sie nach dem erwähnten konjunkturellen Aufschwung gegen 1888 erneut auftauchten, nun noch kühner, wenn man etwa an eine Kombination von Zahnradbahn und elektrischem Motorschlitten vom Jungfraujoch über den Aletschgletscher bis nach Brig denkt. Dazu gehörten auch Projekte für Bahnlinien von Lauterbrunnen durch einen Breithorntunnel ins Lötschental und dann nach Visp oder von Meiringen über den Jochpass nach Engelberg. Selbst die Grimselbahn, eigentlich abgeschrieben, tauchte wieder auf. Heinz Schild kommt in seinem Band über visionäre Bahnprojekte für die Zeit von 1870 bis 1914 auf mindestens 78 Baugesuche.[10]

Vor der Betrachtung des Resultats zunächst ein paar grundsätzliche Bemerkungen: Nach 1886 war Kapital für den Bergbahnbau wieder vorhanden, aber nun trug ein etwas bescheidenerer, realistischerer Geist diese Projekte voran. Bergbahnen waren ja nicht wohltätige Institutionen, vielmehr sollten sie ihren Aktionären anständige Dividenden eintragen. Da war Sparsamkeit in Bau und Betrieb angesagt. Einige dieser Linien in der Schweiz (plus eine in Wales) wurden daher in fast halber Weite der Normalspur errichtet: 80 cm. Was an Baukosten eingespart wurde, ging aber teilweise an Komfort, Kapazität und Sicherheit

wieder verloren. Nach dieser kurzen Phase bürgerte sich die Meterspur als Norm für Zahnradbahnen ein, über die Schweiz hinaus im ganzen Alpenraum und in den Pyrenäen. Wie sehr finanzielle Überlegungen aber dominant blieben, zeigt zum Beispiel die Zusammensetzung des Verwaltungsrats der Berner-Oberland-Bahn (BOB). 1891 waren von den elf Herren deren sieben Bankiers, 1898 nahm erstmals ein Touristiker, nämlich ein Hotelier, in diesem Gremium Einsitz.[11]

Wie sehr Fragen der Rentabilität auch auf betriebliche Bereiche Wirkung hatten, zeigt etwa die Frage des Winterbetriebs. Für die eigentlichen Bergbahnen blieb ein solcher lange Zeit von vornherein ausgeschlossen. Was sollte denn zum Beispiel die BOB für die winterliche Bedienung von Lauterbrunnen und Grindelwald leisten? Am besten gar nichts, denn das war gänzlich unrentabel. 1893 versuchte sich die BOB denn auch des Winterbetriebs zu entledigen, der Bundesrat liess dies aber nicht zu. Im Jahr 1900 verkehrten nach Lauterbrunnen und nach Grindelwald in der Touristensaison, also im Sommer, zehn Züge pro Tag, im Winter waren es bloss deren zwei.[12]

Der Zweck all dieser Bahnen war aber zweifellos die Erschliessung der Täler und die Zugänglichmachung der Berge. Unter den Bergfreunden waren die Meinungen durchaus geteilt. Es gab die Partei der strikten Freunde der Natur, welche die Hochalpen unbedingt unversehrt erhalten wollten, und es gab auch eine Partei, die nicht finanziell argumentierte, sondern touristisch dachte. Am besten illustriert das die Stellungnahme des Schweizer Alpen-Clubs zur Jungfraubahn: Es gebe selbst für Bergsteiger kein Recht auf Alleinbegehung. Die Alpen sollten deshalb, in einem allerdings sehr beschränkten Umfang, auch Personen zugänglich gemacht werden, «welche nicht über die physischen Eigenschaften unserer Alpen-Club-Mitglieder verfügen».[13]

Ganz anderer Meinung waren allerdings viele Einheimische, die vor allem Nachteile erkennen wollten. Schon auf die ersten Bahnprojekte der 1870er-Jahre meldete sich Opposition: 1873 schrieb der Bundesrat: «Schließlich haben wir zu erwähnen, daß eine Reihe von Eingaben gegen und für das vorliegende Projekt [Bahnen nach Lauterbrunnen und Grindelwald, Q. R.] uns zugekommen sind. Eine große Anzahl von Gemeindsbeamten und Privaten erbliken in der Konzedirung von Touristenbahnen eine Kalamität für das ganze Berner Oberland; denn sie seien lediglich ein Konkurrenzgeschäft zum Schaden und Ruin für einen namhaften Theil der Einwohner, deren Haupterwerbsquelle der Fremdenbesuch während der Sommermonate bilde.»[14] Als Ende der 1880er-Jahre wieder die gleichen gegnerischen Argumente auftauchten, sah sich der Bundesrat in einer neuen Botschaft gezwungen, erneut auf die bereits 1873

bemühte Rechtslage hinzuweisen, nämlich dass eine Konzession allenfalls aus militärischen Gründen verweigert werden könne, nicht aber aus Konkurrenzbedenken.[15]

Was wurde nun schliesslich im sogenannten engeren Oberland erreicht? Innert weniger Jahre wurde eine stattliche Anzahl Bergbahnträume realisiert:

- 1890 die Berner-Oberland-Bahnen von Interlaken nach Lauterbrunnen und Grindelwald,
- 1891 die Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren,
- 1892 die Brienzer-Rothorn-Bahn,
- 1893 die Wengernalpbahn und die Schynige-Platte-Bahn,
- von 1898 bis 1912 endlich die Jungfraubahn.

Die Jungfraubahn erreichte zwar das Jungfraujoch, aber nicht den anvisierten Gipfel des renommierten Berges. Das hatte nicht nur technische Gründe, es lag auch an den Finanzen. Das ambitiöse Werk drohte angesichts der enormen Baukosten zeitweise zu scheitern. Dies ist ein deutlicher Beleg dafür, dass auch beim allergrössten Enthusiasmus dem Bergbahnbauboom im Oberland klare Grenzen gesetzt waren. 1912 rechneten zumindest die Tourismuskreise noch nicht mit dem nahenden Weltkrieg, und dennoch war eine gewisse Ermüdung unverkennbar, ähnlich, wie man schon in der Mitte der 1890er-Jahre so etwas wie eine Verschnaufpause im Bergbahnbau zu erkennen glaubt. Die Weltgeschichte hat zwei Jahre später eine andere Richtung eingeschlagen. Es führt auch heute keine Bahn zum Gipfel der Jungfrau, und das ist wohl auch gut so.

Zu den oben beschriebenen Bergbahnen trat eine ganze Reihe von Standseilbahnen, deren Anlagetechnik erheblich preisgünstiger war und die für kleinere Transportmengen durchaus die erwarteten Leistungen erbringen konnten:[16]

- 1879 die Giessbachbahn,
- 1889 sozusagen als Take-off des Bergbahnbooms eine Bahn vom Thunersee nach Beatenberg,
- 1891 Lauterbrunnen–Grütschalp,
- 1899 die Reichenbachfallbahn,
- 1906 Interlaken–Heimwehfluh,
- 1908 Interlaken–Harder,
- 1910 die Niesenbahn und
- 1912 Mürren–Allmendhubel.

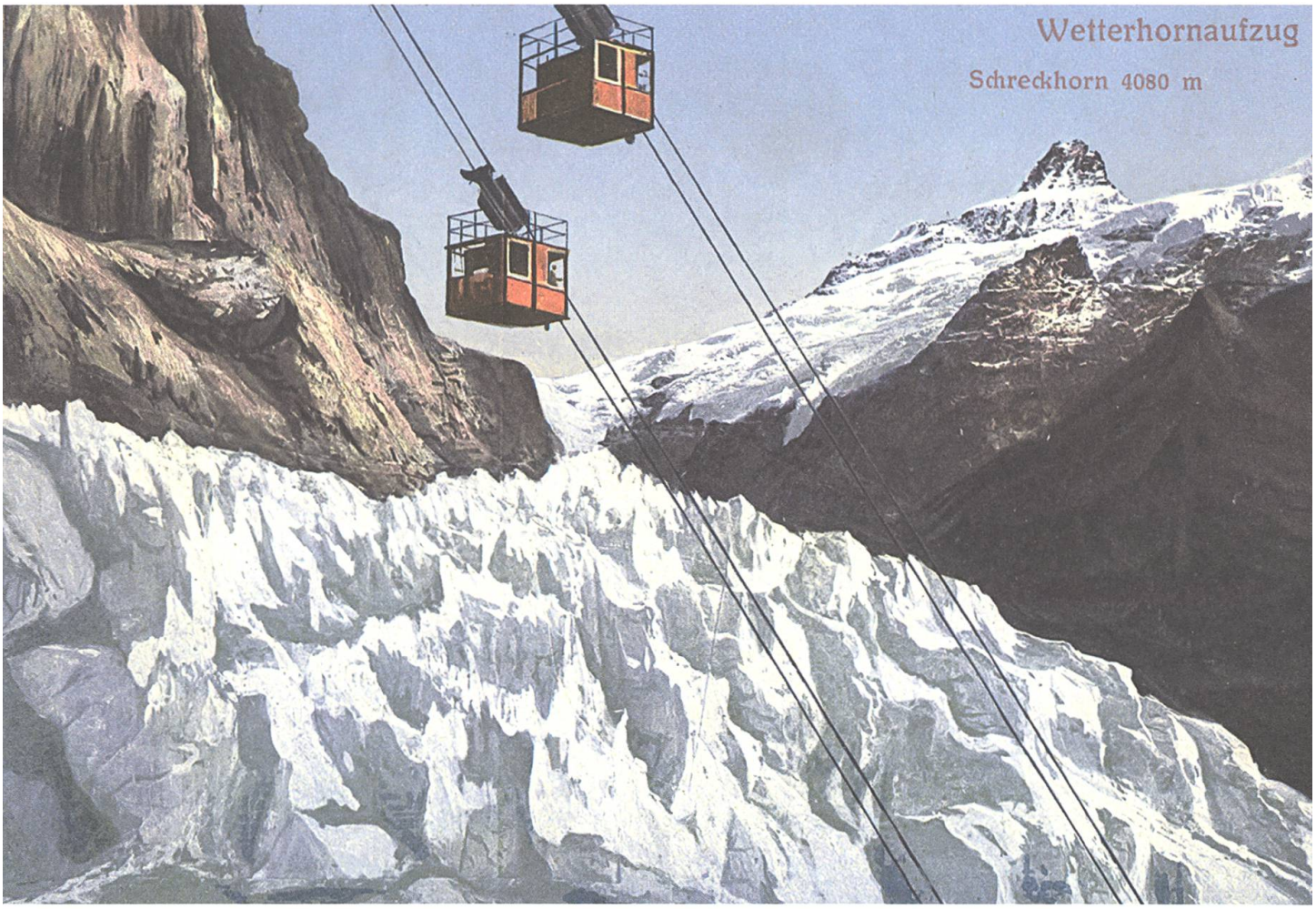
Grütschalp ob Lauterbrunnen: Die Mürrenbahn war die dritte elektrische Eisenbahn der Schweiz, sie führte nur Wagen der 1. Klasse und galt als Attraktion für wohlhabende Touristen. Um 1895. – *Burgerbibliothek Bern, AK.1425; AK.1426.*

Die unterirdische Bahnstation Jungfraujoch, der höchstgelegene Bahnhof Europas und die Krönung des Bergbahnwesens. Um 1912. – *Burgerbibliothek Bern, N Agathon Aerni GE.8, Bl. 9.*

Es fällt auf, dass alle diese Zahnrad- oder Standseilbahnen, abgesehen von der Niesenbahn, ausschliesslich Ziele in den Amtsbezirken Interlaken und Oberhasli erschlossen haben. Das westliche Berner Oberland fiel weg.

Der touristische Rückstand des westlichen Berner Oberlandes, obwohl schon 1780 von Karl Viktor von Bonstetten (1745–1832) als schweizerisches Hirtenland *par excellence* besungen, wäre durchaus eine eigene, umfassende Betrachtung wert.[17]

Zum Schluss dieser Chronik seien noch einige Besonderheiten erwähnt. Zuerst darf ein Kapitel nicht vergessen werden, das heute restlos abgeschlossen ist: die touristischen Trambahnen. Nicht nur in den Städten waren um 1900 Trams *en vogue,* man wollte sie durchaus auch der zahlungskräftigen Kundschaft in den Touristenorten anbieten. 1894 wurde in Mürren ein kleines Hoteltram eröffnet. Mit Pferden wurde ein Personenwägelchen – das heute noch in der Bahnhofhalle von Mürren zu bewundern ist – auf gerade einmal 50 cm Spurweite bis zum Grand Hotel Kurhaus geführt (siehe die Abbildung Seite 140).[18] Ab 1905 verkehrte in Spiez ein elektrisches Tram vom Terminus bis zur Schifflandestelle. Es fuhr 1959 zum letzten Mal, als letztes Oberländer Tram überhaupt (siehe die Abbildung Seite 151).[19] Zwischen 1912 und 1956 erschloss in Meiringen ein Tram die Touristenmagnete Reichenbachfall und Aareschlucht. Dabei wollte die Gemeinde gar kein Tram, weil sie die einheimischen Kutscher zu schützen gedachte. Angesichts eines regelrechten Tramkriegs entschied der Bund, entweder baue die Gemeinde oder ein Privater. Die Gemeinde kapitulierte und baute *contre cœur.*[20] 1913/14 entstand die rechtsufrige Thunerseebahn Steffisburg–Thun–Interlaken. Eigentlich wäre ja nur eine Linie bis Oberhofen geplant gewesen. Um eine von Sigriswil verlangte Verlängerung nach Beatenbucht zu finanzieren, suchte man auswärts Geld. Die Zürcher Finanzkreise forderten dann allerdings eine Verlängerung durch die Felsenstrasse sogar bis Interlaken, um die beiden Touristenorte Thun und Interlaken zu verbinden. Und so kam es, dass vor dem Ersten Weltkrieg die wohlhabenden Reisenden eine touristische Strassenbahn benutzten, die sogar zwei Wagenklassen führte. Die Bahn wurde zwischen 1939 und 1958 etappenweise stillgelegt.[21] In Interlaken schliesslich wurde 1909 ein zehn Kilometer langes Tramnetz projektiert.[22] Wegen des Widerstands der Geschäftsleute kam es nicht zustande: Die Gäste sollten gefälligst langsam durch die Strassen flanieren und in Geschäften und Gaststätten Einkehr halten, auf dem Tram vorbeibrausende Touristen brächten kein Geld …



Wetterhornaufzug Grindelwald: Der gescheiterte Versuch, mit einer Luftseilbahn das Wetterhorn zu erreichen. – *Burgerbibliothek Bern, N Agathon Aerni AK.498.*

Ein Wort noch zu den Seilbahnen, denjenigen in der Luft: Der Urahn der Luftseilbahnen der Schweiz wurde 1908 als erste Etappe einer Wetterhornseilbahn eröffnet. Das Unternehmen, an dem eine sehr argwöhnische Jungfraubahn mitbeteiligt war, beendete seine Aktivitäten aber bereits im Ersten Weltkrieg, 1915. Die Anlagen wurden 1934 vollends abgebrochen.[23] Alle übrigen Seilbahnanlagen gehören nicht mehr in unseren Betrachtungszeitraum. Der Orientierung halber seien jedoch zwei Daten erwähnt: Als erste moderne Luftseilbahn der Schweiz zählt die Bahn Gerschnialp–Trübsee in Engelberg, gebaut 1927. Die ersten Seilbahnen im Berner Oberland entstanden erst 1946: Es waren zwei Sessellifte in Gstaad und in Grindelwald.[24] Der Seilbahnboom des Berner Oberlandes in der Zeit nach 1914 wäre indes ein weiteres faszinierendes Kapitel.

Anmerkungen

1 Zur frühen Bedeutung der Eisenbahn für den Touristenstrom aus England siehe: Tissot, Laurent: How Did the British Conquer Switzerland? Guidebooks, Railways, Travel Agencies, 1850–1914. In: The Journal of Transport History 16 (1995), 21–54; Tissot, Laurent: Naissance d'une industrie touristique. Les Anglais et la Suisse au XIXe siècle. Lausanne 2000, 114f.

2 Bericht der vom Bundesrathe einberufenen Experten, Herren R. Stephenson, M.P., und H. Swinburne, über den Bau von Eisenbahnen in der Schweiz. Bern 1850, 58: «Bern–Thun. Diese Linie [...] würde [...] sehr nützliche Verbindungen eröffnen und erhielte wahrscheinlich während der Jahreszeit, in welcher diese herrliche Gegend von Touristen überströmt wird, einen sehr grossen Personentransport.»

3 Volmar, Friedrich: Die Bödelibahn 1872–1899. Bern 1947 (Schweizerische Beiträge zur Verkehrswissenschaft, Heft 24). Zum Verkehrschaos auf dem Bödeli siehe insbesondere 32f. Zur Bödelibahn auch: Volmar, Friedrich August: Die erste Eisenbahn des Berner Oberlandes. Bern 1946.

4 Bratschi, Robert: 100 Jahre bernische Eisenbahnpolitik, 50 Jahre Lötschbergbahn 1913–1963. Bern 1963, 38–41.

5 Maison, Gaston: Die Vorgeschichte der MOB-Linie. In: 75 ans/Jahre MOB. Montreux 1976, 46–51.

6 Schild, Heinz: Visionäre Bahnprojekte. Die Schweiz im Aufbruch, 1870–1939. Zürich 2013, 80–87.

7 Luck, Otto: Die Entwicklung der Bergbahnen in der Schweiz. In: Röthlisberger, Peter W. (Hrsg.): Bergbahnen der Schweiz. Siebnen 1959, 17–22.

8 Staffelbach, Hans: Vitznau–Rigi, erste Bergbahn Europas. Zürich 1971, 2. Auflage, Zürich 1984.

9 Zehnder, Roland: Zur Geschichte der schweizerischen Bergbahnen. In: Eidgenössisches Amt für Verkehr (Hrsg.): Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847–1947. Bd. V. Frauenfeld 1964, 3–41.

10 Schild (wie Anm. 6), 19.

11 Berner-Oberland-Bahnen, Geschäftsberichte der Berner-Oberland-Bahnen. Interlaken 1890–1914.

12 Häsler, Hans: Die Berner-Oberland-Bahnen. Hundert Jahre Bahn nach Lauterbrunnen und Grindelwald. Luzern 1990. Zum Fahrplan der BOB siehe 11f. und 61.

13 Schweizer Alpen-Zeitung vom 15.12.1889, zitiert nach Schild (wie Anm. 6), 27.

14 Botschaft des Bundesrates an die hohe Bundesversammlung, betreffend Konzession von Touristenbahnen im Berner Oberland vom 23. Juli 1873, 7f. [Separatdruck].

15 Ebd., 198, bzw. Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Bönigen, eventuell Zollhaus, nach Lauterbrunnen, mit Abzweigung von Zweilütschinen nach Grindelwald. In: Bundesblatt 1887/2, 482–495.

16 Wägli, Hans G. et al.: Schienennetz Schweiz. Strecken, Brücken, Tunnels: ein technisch-historischer Atlas. Bern 1980, 2. Auflage, Zürich 1998, 77–81.

17 Bonstetten, Karl Viktor von: Briefe über ein schweizerisches Hirtenland. Basel 1782.

18 Inäbnit, Florian: Trambahn Mürren, Elektrische Trambahn Riffelalp, Pferdebahn Bellavista. Wengen 1995.

19 Inäbnit, Florian: Spiezer Verbindungsbahn. Leissigen 1996.

20 Sigrist, Sandro: Trambahn Meiringen–Reichenbach–Aareschlucht. Leissigen 2000.

21 Sigrist, Sandro: Elektrische Traktion am rechten Thunerseeufer. Leissigen 1997.

22 Schild (wie Anm. 6), 37.

23 Neuhaus, Werner: Wetterhornaufzug. Die erste Luftseilbahn der Schweiz. Leissigen 2007, 2. Auflage, Krattigen 2014.

24 Röthlisberger (wie Anm. 7), 519–523.