Zeitschrift: Jahrbuch der Geographischen Gesellschaft Bern
Herausgeber: Geographische Gesellschaft Bern
Band: 62 (2007)

Artikel: Geschichte : vom Hirtenland zum Erlebnispark
Autor: Rütte, Hans von
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-960383

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: 14.07.2025

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

9

Geschichte – Vom Hirtenland zum Erlebnispark

Hans von Rütte

Besiedlung und Bewirtschaftung

9

Das Wallis gehört zum früh besiedelten Gebiet innerhalb des Alpenbogens. Es kann angenommen werden, dass in der Jungsteinzeit, im dritten Jahrtausend v. Chr., vor allem die Schwemmkegel der Seitenbäche und die Hänge des Haupttales verdichtet besiedelt waren, während der Talgrund versumpft und kaum bewohnbar blieb. Eine Besiedlung der Oberwalliser Seitentäler erfolgte hingegen vermutlich erst in der späten Eisenzeit (La-Tène) um 500 v. Chr. Mit der im Jahre 15 n. Chr. erfolgten Eroberung des Wallis unter Kaiser Augustus trat selbst in den abgelegenen Seitentälern (Lötschental) eine erstaunlich rasche Romanisierung der keltischen Bevölkerung ein. Für das östliche Berner Oberland fehlen Spuren von Jäger- und Sammlergesellschaften weitgehend, während einige wenige Relikte aareaufwärts bis ins Oberhasli eine keltisch-römerzeitliche Besiedlung belegen. Ebenso darf die Benutzung der Passübergänge Gemmi und Grimsel für die keltisch-römische Epoche angenommen werden. Hingegen scheinen die höher gelegenen Seitentäler bis ins Frühmittelalter kaum dauerhafte Besiedlungen gekannt zu haben.

Eine grundlegende Umwälzung der Nutzung und Besiedlung scheint erst im 8. und 9. Jahrhundert mit der Einwanderung der germanischen Alemannen eingesetzt zu haben. Im Oberland lassen Sagenelemente darauf schliessen, dass die Siedlungsnahme zunächst in höher gelegenen Standorten wie Gydisdorf und Gassenboden im Faulhorngebiet oder Planalp ob Brienz ihren Anfang genommen hat und erst später die tieferen Lagen für Besiedlung, Ackerbau und Beweidung hergerichtet worden sind. Über die nördlichen Alpenpässe zogen alemannische Bevölkerungsgruppen ins obere Wallis und entfalteten auch hier eine starke Rodungstätigkeit. Die Vermischung der alemannischen Bevölkerung mit der ansässigen kelto-romanischen Bevölkerung im Rhonetal war ein bis ins 14. Jahrhundert andauernder Prozess.

Als hochmittelalterliche Fortsetzung der alemannischen Siedlungsnahme können die Wanderungen der Walser vom Wallis zurück ins Oberland, insbesondere ins hintere Lauterbrunnental angesehen werden. Dabei bleibt ungeklärt, ob man sich den Vorgang als Landnahme im Sinne einer urbarisierenden Siedlungsnahme in einem bis dahin ungenutzten Raum vorzustellen hat, ob aus einer sporadischen Nutzung ein langsamer Übergang zu einer Dauerbesiedlung vonstatten ging oder ob sich die Einwanderung eher als sich länger hinziehender Integrationsprozess in einem bereits besiedelten Raum abgespielt hat. Die ursprünglich vorherrschende Siedlungsform ist die Einzelhof-Streusiedlung, die im Tal von Grindelwald bis ins 20. Jahrhundert besonders stark ausgeprägt geblieben ist, aber grundsätzlich auch die Siedlungen im Hasli, im Lauterbrunnental und im Frutigland kennzeichnete. Auch im Wallis hatten sich die Alemannen ursprünglich in Einzelhöfen niedergelassen, aus denen mit dem Anwachsen der Sippen die Weiler- und Dorfsiedlungen «am Berg» entstanden sind. Viele dezentrale Weilersiedlungen wurden jedoch im Hoch- und Spätmittelalter wieder auf-

gegeben. Teils mögen klimatische Gründe den Ausschlag für diese Wüstungsprozesse gegeben haben. Die Siedlungskonzentration ist jedoch auch Ausdruck eines Verdorfungsprozesses mit gesellschaftlichen Hintergründen: Politisch-kulturell geschah die Verdorfung parallel zur Ausbildung kommunaler Organisationsformen und wirtschaftlich war sie eine Konsequenz der differenzierten Nutzung der verschiedenen Höhenzonen. Grössere Dorfsiedlungen hingegen entstanden einzig in der Talebene des Rhonetals, wo Siedlungskontinuitäten zurück bis in die kelto-romanische Epoche belegt sind.

Die hochmittelalterliche Agrarwirtschaft war eine agropastorale Subsistenzwirtschaft, eine Mischwirtschaft mit Ackerbau und Kleinviehhaltung mit hohem Grad von Eigenkonsum. Dabei sind vor allem auf Walliser Seite innerregionale Spezialisierungen mit topographisch-klimatisch bedingten Produktionsschwerpunkten erkennbar: Getreideanbau auf den trockenen Terrassen des Mittelwallis, Weinbau auf den sonnenexponierten Hangfusslagen des Haupttales. Die höher gelegenen Gebietes des Haupttales (Östlich-Raron und Goms) und das Lötschental waren stärker auf Viehzucht ausgerichtet. Solange keine verlässlichen Zugänge zu Absatzmärkten bestanden, blieb die Zahl von Grossvieh sowohl im Oberland wie im Oberwallis noch lange gering.

Die Betriebsform war durch eine entsprechend der Höhenstufen differenzierte Landnutzung bestimmt: erstens die Heimgüter im Talgrund oder auf den Hangterassen mit Mähwiesen, Ackerland und, im Mittelwallis, mit Rebbergen, zweitens die Maiensässe («Vorsasse», «Voralpen», «Ausfahrten») mit Mähwiesen und Weiden auf den Rodungsflächen des Waldgürtels, drittens die Alpweiden oberhalb der Waldgrenze. Diese Betriebsform ging einher mit der Ausbildung der korporativen Nachbarschaften («Bäuerten», «Gemeinden», «Bergschaften») als in sich weitgehend geschlossen funktionierende Wirtschaftseinheiten mit teilweisem Kollektivbesitz, deren Infrastruktur wie der Bau von Wegen und Wasserfuhren, die Alpräumung usw. im Gemeinwerk geleistet wurde. Die strengen genossenschaftlichen Organisationsformen und rigiden Rechtsverhältnisse (z. B. erbrechtliche Realteilung) erzwangen die gleichförmige Bewirtschaftung und Raumnutzung aller Betriebe einer Bäuert. Die Nutzungsgemeinde reichte als einheitliches und voll ausgestaltetes Wirtschaftsgebiet «von Grund bis Grat» und umfasste dadurch alle Höhenstufen.

In Grindelwald ist die kommunalgenossenschaftliche Agrarverfassung in ihrer Verknüpfung des Hofgutes mit dem Kollektivbesitz im Weide- und Waldbereich in beispielhafter Form sichtbar. Der 1538 abgefasste Taleinungsbrief von Grindelwald fasste ältere Alpeinungen der einzelnen Bergschaften zusammen und statuierte die enge, unauflösbare Bindung der genossenschaftlichen Besitz- und Nutzungsrechte an den Alpweiden an die privaten Hofgüter im Tal. Wichtigste Elemente der genossenschaftlichen Verfassung waren die Limitierung der Betriebsgrösse durch die Zuteilung einer bestimmten Anzahl sogenannter Kuhrechte zur Sömmerung des Grossviehs auf der genossenschaftlichen Alp sowie die Unveräusserlichkeit der Alprechte an einen «Fremden», also an eine Person, die nicht bereits Besitzer

eines Talgutes und zugleich Mitglied der Korporation war. Die kollektive Bewirtschaftung der Sömmerungsalpen erlaubte die Maximalisierung der Futterproduktion auf den «privaten» Terrains des Heimgutes und in den Mittellagen der Maiensässe. Während das Vieh von Hirten, Angestellten der Bergschaft, auf den Alpen gesömmert wurde, ernteten die Familien im Tal die einzelbetrieblichen Heuwiesen. Allmenden im Siedlungsbereich gab es, anders als im mittelländischen Unterland, praktisch keine; sie waren längst weitgehend aufgelöst oder hatten gar nie in einem Umfang bestanden, der es den besitzarmen Bevölkerungsgruppen erlaubt hätte, in der Bewirtschaftung von Allmendland eine Auskömmlichkeit zu finden. Die Bäuertversammlungen regelten die Anzahl der Kuhrechte, die Weidetermine, die Lagerung, Verteilung und Absatz des Käses, die Nutzung des Waldes sowie die Instandhaltung von Wegen, Schutzbauten und Alphütten. Im Wallis kam die Besorgung der grossräumig angelegten Bewässerungsanlagen hinzu, die für den Ackerbau und die Viehfutterproduktion am Talhang des Rhonetals unerlässlich waren und auf Dauer erhebliche Unterhaltsarbeiten bedingten.

Ähnliche korporative Strukturen waren im ganzen Oberland und im Oberwallis verbreitet. Im mittleren Oberland waren die Alprechte unter verschiedenen Teilhabern aufgeteilt, deren Talbetriebe nicht zwingend genossenschaftlich eingebunden waren oder die sogar im Besitz Auswärtiger standen. Auch gab es öfters Privatalpen ohne kollektive Viehsömmerung, teils bedingt durch die kleinräumige Topographie. Im Oberwallis bestanden beide Besitz- und Nutzungsformen nebeneinander: die ältere, ursprüngliche familienbetriebliche Einzelsennerei, deren Produktion aus Butter und kleinen, mageren Alpkäsen bestand, hergestellt durch die Frauen, anderseits die modernere Kollektivalpung von Grossvieh, bei welcher angestelltes Personal die Hut und die Käserei besorgte.

Während für das Oberwallis die bergbäuerliche Subsistenzwirtschaft mit hohem Eigenkonsum und relativ geringem innerregionalem und überregionalem kommerziellem Produktetausch bis weit ins 20. Jahrhundert charakteristisch blieb, entwickelte sich im Berner Oberland seit dem 15. Jahrhundert eine hochspezialisierte, kommerzielle Vieh- und Milchwirtschaft, deren Produkte auf überregionalen Märkten absetzt wurden. Die Bäuertgenossen maximalisierten die Grossviehhaltung, reduzierten den Kleinviehbestand und minimierten den Ackerbau. Im östlichen Berner Oberland dominierte die Herstellung des grosslaibigen Vollfetthartkäses. Unter dem Namen Sbrinz wurde ein Teil der Produktion über die Grimsel-Gries-Route zu den oberitalienischen Konsumenten gebracht. Der andere Teil ging aareabwärts Richtung Stadt Bern und darüber hinaus in Richtung Basel und Westschweiz. Die marktorientierte Spezialisierung auf das Produkt Hartkäse entwickelte ein enormes ökonomisches Potential in der nordalpinen Bergzone, obwohl die korporatistische Agrarverfassung keineswegs gelockert oder gar ganz aufgelöst, sondern im Gegenteil eher noch verstärkt wurde. Der Rückgang des Getreideanbaus ging parallel zum Rückgang der Beweidung der Nutzflächen unterhalb der Alpweiden, welche immer ausschliesslicher dem Futterbau vorbehalten blieben. Erleichtert wurde die Zurückdrängung des Getreideanbaus durch die Ein-

führung des im Verhältnis zur Anbaufläche ertragreicheren Kartoffelanbaus seit dem späten 18. Jahrhundert.

In Bezug auf die traditionellen Besiedlung und Bewirtschaftung darf insgesamt gelten, dass der vorhandene Raum unter Berücksichtigung wechselnder klimatischer Grenzbedingungen durchwegs bis an die jeweiligen Grenzen der natürlichen Vegetation genutzt worden ist. Und zwar wurde die Kulturfläche nicht allein durch Rodung maximal ausgedehnt, sondern die Nutzungsweise durch technische Massnahmen intensiviert – hierbei stechen vor allem die Bewässerungssysteme der Oberwalliser Talhänge hervor. Noch wichtiger war jedoch die kommunal-korporatistische Agrarverfassung in Kombination mit einer den Höhenstufen angepassten Bewirtschaftungsform. Im Hochgebirgsraum jenseits der Weidezone, deren Grenze im Laufe der Jahrhunderte infolge der Klimaschwankungen durchaus Verschiebungen erlebt hatte, beschränkte sich die Nutzung auf eine wohl eher sporadische als systematische Sammler- und Jägernutzung.

Neben der inneralpinen Oberwalliser Subsistenzwirtschaft und der im Oberland seit dem Spätmittelalter stark auf den Markt ausgerichteten bäuerlichen Viehzucht bestanden wenig alternative Existenznischen für Bevölkerungsschichten ohne oder mit nur geringem Grundbesitz. Gewerbliche Produktion blieb, mit Ausnahme des Wolltuches im Frutigland, ziemlich marginal und ausschliesslich auf die lokale Nachfrage beschränkt. Die erschwerte Verkehrserschliessung mag manchenorts mit ein Grund dafür gewesen sein. Entscheidender wird aber vermutlich der enge Spielraum gewesen sein, der die überlieferte Agrarverfassung für nichtagrarische Erwerbstätigkeiten offen liess.

Von kleiner Bedeutung blieb der Bergbau. Erzhaltige Gesteine wurden im 17. und 18. Jahrhundert im Oberhasli und im Lauterbrunnental mit mässigem Geschäftserfolg und wiederholten Unterbrüchen abgebaut und unter Verheizung erheblicher Holzmengen verhüttet. Im Oberwallis ist die Gewinnung von Blei (Goppenstein, Mörel und Naters) und Silber (Belalp) zu erwähnen. Die waldwirtschaftliche Holznutzung konnte in den Tälern des Oberlandes keine gewerbliche Dimensionen erreichen, solange der Holztransport talauswärts bis an den Thunersee unmöglich blieb. Die Waldnutzung blieb deshalb in den Seitentälern auf den Konsum vor Ort beschränkt. Allerdings war der lokale Verbrauch beträchtlich. Nicht nur setzte der traditionelle Hausbau ganz auf das Material Holz, sondern insbesondere die Verarbeitung der Kuhmilch zu Hartkäse verschlang erhebliche Mengen des Energierohstoffes.

Herrschaft

Kennzeichnend für die vormodernen Herrschaftsverhältnisse des Oberwallis und Oberlandes ist der hoch ausgebildete Stand kommunal-korporativer Institutionen. Übergeordnet zur nachbarschaftlichen Bäuert gab es den grossräumigeren kommunalen Landschaftsver-

band mit rechtsetzenden und rechtsprechenden (gerichtlichen) Verfasstheiten und meistens pfarreikirchlicher Zentralität.

Im Oberland bestand die Dualität von Bäuerten, den lokal-nachbarschaftlichen Korporationen, und den übergeordneten «Talschaften» («Landschaft Hasli», «Talschaft Grindelwald», «Talschaft Lauterbrunnen», «Landschaft Frutigen»). Im Fall der Landschaft Hasli erreichten die Talgenossen unter Zurückdrängung feudaler Herrschaftsansprüche den Status einer freien, reichsunmittelbaren Civitas; allerdings musste sie schon 1334 ein Bündnis mit der Stadt Bern eingehen, so dass ihr in Fragen der Aussenbeziehungen kein Handlungsspielraum offen blieb. Tendenziell wiesen die anderen Talschaften ähnliche, aber politisch weniger weit entwickelte Formen der Autonomie auf. Die regulatorische Tätigkeit der nachbarschaftlichen Bäuerten und Bergschaften blieb demgegenüber auf die untergeordnete, rein wirtschaftliche Regelung von Alpbestossung, Teilung des Produktionsertrags und Verwaltung und Unterhalt des gemeinsamen Besitzes (Weide, Wald) beschränkt.

Die Oberländer Talschaften gerieten im Laufe des 14. und 15. Jahrhunderts unter die Oberherrschaft der Stadt Bern, welche das Gebiet unter Gewährung mehr oder weniger weit reichender innerer Autonomie unter ihre dauerhafte Kontrolle brachte. Einen entscheidenden Schritt in Richtung frühmodernen Territorialstaat brachte die von der Stadt forcierte und teilweise gegen bäuerlichen Widerstand durchgesetzte Reformation. Insgesamt blieb jedoch die frühneuzeitliche staatliche Durchdringung im lokal-regionalen Bereich vergleichsweise mässig stark. Die alten Landschaften überlebten teilweise das Ende des Ancien régime und funktionieren bis heute als Amtsbezirke des modernen Staates weiter.

Grundsätzlich ganz ähnlich die Entwicklung im Oberwallis: auf unterer Ebene die teilweise sehr kleinen Gemeinden, übergeordnet die regionalen Landschaftsverbände der «Zenden», die sich im 19. Jahrhundert ebenfalls zu modernen Verwaltungsbezirke wandelten. Im Unterschied zu den Berner Verhältnissen jedoch ist im Wallis erstens auf der Ebene der Gemeinden die spätmittelalterliche und frühneuzeitliche Aufgabe kleinstgemeindlicher Strukturen und Aufgabe peripherer Siedlungsstandorte verbreiteter festzustellen. Zum andern errangen und verteidigten die landschaftlichen Zenden bis zum Ende des Ancien régime ihren Platz als Akteure in der Landespolitik, die sich mit dem Bischof und dem städtischen Patriziat von Sitten um Macht und Einfluss auf der Ebene der Landesherrschaft streiten konnten.

In den früh- bis hochmittelalterlichen Anfängen der alemannischen Besiedlung, Kultivierung und herrschaftlichen Durchdringung von Oberland und Oberwallis scheint das Hochgebirge keine stark trennende Wirkung auf die beiden Räume gehabt zu haben. Im Gegenteil, die Geschichte der Besiedlung erscheint als eine parallele und gemeinsame gesellschaftliche Entwicklung. Dieser Zusammenhalt verlor sich allerdings im Spätmittelalter Mittelalter rasch. Ausnahme bleibt die rund hundert Jahre dauernde Herrschaft von Walliser Feudalherren als Gerichtsherren im Frutigland (Herren von Thurm zu Gestelen), welche ihrerseits unter dem

Einfluss des Bischofs von Sitten und der Grafen von Savoyen standen. Diese Verbindung bedeutete eine vorübergehende, über den Hochgebirgskamm bestehende herrschaftliche Einheit, die im Jahre 1400 mit dem Übergang aller Frutiger Herrschaftsrechte an die Stadt Bern beendet wurde. Mit der Frühneuzeit, beschleunigt durch den Territorialisierungsprozess des Bischofs als Landesherrn im Wallis und der stadtbernischen Landeshoheit im Oberland, verstärkte sich die trennende Funktion des Hochgebirges. Besonders die nachreformatorischen Abgrenzungen bewirkten, dass sich die beiden Gebiete auseinanderlebten und die gegenseitigen Beziehungen während der ganzen Frühneuzeit auf ein Minimum reduziert blieben. Erst die moderne Verkehrserschliessung und die alpintouristische Erschliessung brachte die beiden Gebiete wieder näher zusammen.

Verkehr

Das vormoderne Netz der lokalen Verkehrswege war durch die von der Streusiedlung geprägte und in die korporative Agrarverfassung eingebettete Wirtschaftsweise charakterisiert. Die innerbetriebliche Erschliessung vom Hofgut zu den umliegenden Äckern, Heuwiesen, Rebgütern und Vorsassstadel respektive zu den dezentralen Standorten der Viehwinterung ergab ein feingliedriges Fusswegnetz, das heute noch vielerorts als Spuren der traditionellen Kulturlandschaft sichtbar ist und unverändert benutzt werden kann. Die strikte räumliche und örtliche Trennung von Wohnhaus und Viehstall (oft auch eine Mehrzahl von Viehställen pro Hof) verstärkte die Feingliedrigkeit des Wegnetzes. Die Verbindung vom Hof zu den Alpgütern erforderte einen aufwändigen, teilweise mit Kunstbauten versehenen Wegebau, der im genossenschaftlichen Gemeinwerk zu erstellen und unterhalten war.

Im Oberland war die regionale Verkehrserschliessung der Talschaften bis weit ins 19. Jahrhundert durch eine einfache Fahrstrasse als Verbindung zur Pfarrkirche als dem zentralen Ort gewährleistet. Bei der Kirche endeten jedoch die mit einfachen Wagen und Karren befahrbaren Strecken. Innerhalb der Siedlungen von Lauterbrunnen, Grindelwald und in den Bäuerten oberhalb Meiringen war der Gebrauch von Fahrzeugen bis in die moderne Zeit somit weitgehend ausgeschlossen. Die aus heutiger Sicht relativ schlechte Erschliessung der Siedlungsräume darf insgesamt jedoch nicht zur Vorstellung verleiten, es handle sich um abgeschiedene Gebiete. Das überlokale Verkehrswegnetz war funktionell, die Erreichbarkeit des regionalen Zentrums Interlaken/Unterseen sowie, über den Wasserweg, der Städte Thun und Bern vergleichsweise sehr günstig. Nach Nordosten war das Gebiet über den Brünig mit dem zentralschweizerischen Raum und über die Grimsel mit Oberitalien verbunden. Es ist deshalb zulässig, in Bezug auf die Gebirgsdörfer des östlichen Berner Oberlandes im Vergleich zu der grossen Mehrheit der Siedlungen anderer Alpinregionen von einer ausserordentlichen Verkehrsgunst zu sprechen.

Im Oberwallis blieb die Landstrasse zwischen St.Gingolph und Brig längste Zeit die einzige fahrbare Strasse. Auf Befehl des bischöflichen Landesherrn war diese dem Transit dienende Strasse im 12. Jahrhundert neu angelegt worden. Französische Ingenieure bauten auf Geheiss Napoleon Bonapartes die Strasse durchs Rhonetal weiter aus und erstellten über den Simplon die erste fahrbare Alpentransversale. Von dieser Talstrasse zweigten blosse Säumerwege in die Gemeinden und Täler ab. Anders als das Oberland blieb das Oberwallis bis in die jüngste Zeit das am schlechtesten erschlossene Gebiet der Schweiz. Ein Grossteil der Dörfer am Talhang und in den Seitentälern kannte bis in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts keine Strassenverbindung. Etliche Dörfer erhielten seit 1950 zuerst eine Seilbahnerschliessung, bevor Fahrstrassen, oft einfache, über die Meliorationsgesetze finanzierte Forststrassen, erstellt wurden. Als letztes Dorf wurde 2004 Greich mit einer Verbindungsstrasse an das Strassennetz angeschlossen.

Zu den überregionalen Verkehrsverbindungen gehören die beiden Passübergänge zwischen Oberwallis und Oberland: die Grimsel einerseits und Gemmi und Lötschen anderseits. Die beiden Übergänge stellen sich in ihrer historischen Verkehrsbedeutung unterschiedlich dar.

Lötschenpass und Gemmipass wurden komplementär nebeneinander gebraucht. Die Gemmi war im Sommer ohne grössere Schwierigkeiten zu begehen; im Winter jedoch verbot die extreme Lawinen- und Steinschlaggefahr die Benutzung. Der Lötschenpass hingegen bot sich andererseits als Winterpassage an, da die Schneedecke die Passage über den Gletscher erleichterte, wogegen im Sommer die offenen Gletscherspalten den Durchgang mit Lasttieren verunmöglichten. Die Route über Gemmi und Lötschen war für Bern die wichtigste Südverbindung nach Italien und für das Wallis die direkteste Verbindung zu den verbündeten Eidgenössischen Orten im Norden. Zum andern benutzten die südalpinen Warenkolporteure diesen Handelsweg. Die Passverbindung litt unter den politischen Instabilitäten im Wallis des 14. und 15. Jahrhunderts und nach der Reformation kam die konfessionelle Schranke erschwerend dazu, welche die gelegentlichen gemeinsamen Bemühungen von Bern und Wallis zur Hebung des Handelsverkehrs über diese Passroute jeweils wieder zum Erliegen brachten. Blieben Gemmi und Lötschen für den überregionalen Handelsverkehr von kleiner Bedeutung, kam der Verbindung bis ins 19. Jahrhundert für die regionale Wirtschaft des Frutiglandes und umliegenden Regionen grössere Bedeutung zu: Italienische Viehhändler traten auf den Märkten von Frutigen, Aeschi und anderen als Viehkäufer auf. Zum anderen wurden aus dem Mittelwallis beträchtliche Mengen von Schafwolle via Gemmi ins Frutigland gebracht, wo sie zum «Frutigtuch» verarbeitet wurde, das ein grosses Absatzgebiet im oberdeutschen Raum besass. Der Gemmipass verband die Schafhalter des mittleren Wallis mit den Wolltuchproduzenten des Frutiglandes. Mit dem 16. Jahrhundert erscheinen die ersten Nachrichten über die Benutzung der Thermen von Leuk, die bald grossen Zulauf auch von Gästen nördlich der Alpen erhielten.

Abbildung 1: H.C. Berann, Panorama Grindelwald, um ca. 1950.
Das Panorama zieht das Landschaftsbild in einem Weitwinkel von über 360° in die Breite, um ein Maximum an Bildinhalt zu erreichen. Reproduziert mit Bewilligung der Schläfli & Maurer AG, Interlaken, Nov. 2006.

Der Saumweg über die Grimsel verband als Verkehrsweg zusammen mit dem Griespass und dem Brünigpass die Zentralschweiz (und darin mitinbegriffen die Landschaften des östlichen Oberlandes) mit den Märkten der Lombardei und des Piemonts. Im ausgehenden Mittelalter und in der frühen Neuzeit wickelte sich über die Grimsel ein beachtlicher Warenhandel von regionaler Ausstrahlung ab. Von Nord nach Süd wurden in erster Linie Vieh (Schlachtvieh, in kleinerem Umfang auch Pferde) und Käse (Vollfetthartkäse aus den Produktionsgebieten des östlichen Oberlandes und der westlichen Innerschweiz) ausgeführt, und zwar hauptsächlich über den Markt von Domodossola. Von Süden gelangten Wein, Mais, Reis, Öl, Spezereien und handwerkliche Fertigprodukte wie zum Beispiel Eisenwaren nach Meiringen zur Versorgung der umliegenden Region, vermutlich seltener zur Weiterspedition in den weiteren oberdeutschen Raum. Der Grimselpass gehörte zu den wichtigeren Nord-Süd-Alpentransitrouten der Schweiz, auch wenn er nie die Bedeutung der Bündner Pässe, des Grand-St-Bernard oder des Gotthards erreichte. Damit ist auch gesagt, dass der Saumweg über die Grimsel, entgegen der von den heutigen Grenzverhältnissen und Strassenlinien geprägten Vorstellung, historisch weniger eine Verbindung Bern – Wallis darstellte als vielmehr eine transalpine Verkehrsbeziehung zwischen Zentralschweiz und Lombardei. Mit der Eröffnung der Gotthardbahn im Jahre 1882 kam der Saumverkehr schlagartig und noch ein Jahrzehnt vor Eröffnung der Fahrstrasse Innertkirchen – Gletsch 1894 zum Erliegen und die Grimsel-Gries-Route als transalpiner Handelsweg ausser Gebrauch.

Modernisierung

Die Moderne hielt in den Gebirgstälern des östlichen Oberlandes vor allem mit der Entwicklung des Tourismus und, damit verbunden, mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Laufe des 19. Jahrhunderts Einzug. Natürlich entsprach die im Vergleich zu den Ackerbaugebieten des Mittellandes schon früh kommerzialisierte Viehwirtschaft einer modernen Wirtschaftsweise. Die modern anmutende Marktorientierung hatte jedoch noch lange nicht eine gesellschaftliche Entwicklungsdynamik freigesetzt, sondern sie spielte sich im Rahmen der traditionellen Agrarverfassung ab. Erst das späte 19. und das 20. Jahrhundert brachte den Wandel zur modernen Gesellschaft. Für das Oberwallis gilt grundsätzlich das Gleiche, jedoch mit dem Unterschied, dass der durch den Tourismus und den modernen Verkehr eingeleitete gesellschaftliche Veränderungsprozess deutlich später einsetzte.

Die Moderne zeigt sich am auffälligsten in der Siedlungsform. Während im Oberland, mit Ausnahme Meiringens, bis ins beginnende 19. Jahrhundert kaum ein Ansatz zur Bildung von Dorfkernen mit zentralörtlicher Funktion erkennbar war, sondern die Streusiedlung das visuelle Bild der Landschaft prägte, setzte mit den Tourismusbauten nach 1850 eine allmähliche Verdichtung am Ende der Fahrstrasse mit Poststation, Kirche und Fremdengasthäusern zu einem zentralen Ort ein. Der Hotelbau der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts setzte unübersehbare urbane Punkte in die bislang ausschliesslich bäuerliche Landschaft. Die in den 1950er Jahre einsetzende touristische Expansion schliesslich verwandelte die Dorfkerne von Grindelwald und Wengen zu urbanen Zonen mit einem dichten Geflecht von oft grossdimensionierten Wohnhäusern und Hotels, von Verkehrsanlagen und Landschaftsgärten. Die ursprüngliche Streusiedlungsstruktur ist mittlerweile fast nicht mehr erkennbar.

Bei der Bevölkerungsentwicklung zeigte sich seit 1760 ein starkes Wachstum, das bis etwa 1860 anhielt. Das Wachstum resultierte aus einer andauernd relativ tiefen Mortalitätsrate und einem kontinuierlichen Geburtenüberschuss. Die für ein demographisches Wachstum günstigen Rahmenbedingungen, dazu gehört besonders der Anbau von Kartoffeln, die in Kombination mit Getreide und Milchprodukten entscheidend zu einer ausgewogenen Ernährung beitrugen, bestanden bis zur Jahrhundertmitte. Das 1846 einsetzende Krisenjahrzehnt im Gefolge von klimatischen Schlechtphasen zeigte jedoch, dass die Grenze der demographischen Tragfähigkeit erreicht war und der Bevölkerungsdruck in eine massenhafte Auswanderung mündete. Zielland der Oberwalliser Auswandernden waren um 1850 hauptsächlich die USA, später vermehrt auch südamerikanische Kolonisationsgebiete. Aus dem Oberland war die Auswanderung nach Übersee weniger dominierend; viele Personen wanderten ins schweizerische Mittelland ab. Seit der Krise der Jahrhundertmitte resultierte ein anhaltender Bevölkerungsrückgang, der unter dem Stichwort der Entvölkerung der Berggebiete bis in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts die wirtschaftspolitischen Debatten prägte. Die Auswanderung ging im 20. Jahrhundert in ein Mobilitätsverhalten über, bei dem Jugendliche das Tal zum Zweck der Ausbildung und auf der Suche nach adäquaten Arbeitsmöglichkeiten verliessen. Kompensiert wurden diese Bewegungen zunehmend durch die in die Täler einwandernden Personen, die im Tourismussektor saisonal oder dauernd Arbeit fanden. In den nichttouristischen Gemeinden, wo die Berglandwirtschaft nur mehr prekäre Perspektiven bietet, droht nach wie vor ein Bevölkerungsrückgang, der das Weiterbestehen der Dorfgemeinschaften und der kommunale Selbständigkeit in Frage stellen könnte.

Der Rückgang der Ackerbaufläche setzte sich im 20. Jahrhundert fort. Selbst die während des Zweiten Weltkriegs forcierte «Anbauschlacht» bewirkte keine nachhaltige Änderung dieser Entwicklung. Seit der Jahrhundertmitte setzte die Mechanisierung ein, insbesondere von Mähmaschinen und Allzwecktransporter für den Transport des Viehfutters und für die Mobilität zwischen den dezentralen Betriebsstandorten. Die durch öffentliche Gelder vorangetriebene landwirtschaftliche Melioration brachte noch im ausgehenden 19. Jahrhundert die Trockenlegung der Talböden (Rhonetal und Aaretal) und eröffnete hier neue Produktionsflächen, in den Berggebieten wurde zunächst mit Aufforstungen und Lawinenverbauungen begonnen, im 20. Jahrhundert wurde der Wegebau vorangetrieben, so dass heute praktisch sämtliche Grossalpen mit Fahrzeugen erreichbar sind. Die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse ermöglichte schliesslich den Futterzukauf aus dem Unterland, teilweise aus dem Ausland und bewirkte dadurch einen Aufbruch der bislang strikt limitierten Zahl von Grossvieheinheiten pro Futtermittelanbaufläche.

Das 20. Jahrhundert eröffnete neue Erwerbsmöglichkeiten im nichtagrarischen Bereich. Deutlich ist die unterschiedliche Entwicklung: Im Oberwallis bewirkten ab 1900 die Eisenbahnbaustellen einen eigentlichen Industrialisierungsschub mit Erwerbsmöglichkeiten ausserhalb des agropastoralen Wirtschaftssystems. Es folgte die Ansiedlung grösserer Industriebe-

triebe im Mittelwallis und kleinerer bis mittlerer industrielle Gewerbebetriebe im Oberwallis. Typisch für das Oberwallis ist die familiäre Wirtschaft der so genannten Arbeiterbauern: die Männer fanden in der Industrie Lohnarbeit und besorgten ihren eigenen Rebberg, am Wohnort führten die Frauen den Haushalt und die kleinbäuerliche Landwirtschaft weiter. Für die Oberländer Täler hingegen ist die völlige Absenz industrieller Betriebe kennzeichnend. Vielmehr setzte die industrielle Epoche im Oberland ausschliesslich mit den touristischen Dienstleistungen ein. Dennoch blieb der Tourismus trotz seiner prägenden Erscheinung bis gegen Ende des 19. Jahrhundert wirtschaftlich weiterhin von relativ kleiner Bedeutung, indem seine Wertschöpfung noch bescheiden und die selbständige oder unselbständige Erwerbsarbeit noch zweitrangig blieben. Erst in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhundert wuchs der Tourismus zur dominierenden Wirtschaftsbranche in Tourismusgemeinden wie Lauterbrunnen und Grindelwald heran. Die gewerblichen Arbeitsmöglichkeiten konzentrieren sich bis heute auf die Bauwirtschaft, welche mit dem Hotel- und Ferienwohnungsbau sowie den touristische Infrastrukturbauten auf vergleichsweise hohem Niveau verharrt, und auf andere touristische Nebengewerbe im Verkehr, im Handel, im Sport und im Bau. Auch im Oberland brachte der Bau der Eisenbahnen (Lötschbergbahn, Jungfraubahn) und der Staumauern, Stollen und Kavernen der Grimselkraftwerke einen bedeutenden, jedoch vorübergehenden Zustrom von auswärtigen Bauarbeitern meist italienischer Herkunft. Erst nach 1950 nahmen die Erwerbsmöglichkeiten im Tourismus (Hotel und Restauration, Sportaktivitäten) und in den dem Tourismus angelagerten Dienstleistungsbereichen (Lebensmittel- und Sportartikelverkauf, Verkehr, Bergführer) in einem Masse zu, das den agrarischen Erwerb in den Hintergrund drängte. Seit dem letzten Viertel des 20. Jahrhunderts ist die Landwirtschaft als Haupterwerb im Berggebiet marginalisiert. Als Besonderheit ist die Elektrizitätswirtschaft zu nennen, die einzigen industriellen Produktionsbetriebe in den höheren Tälern. Dazu gehören eine ganze Reihe kleiner und mittelgrosser Elektrizitätswerke, aber auch der Komplex der Kraftwerke Oberhasli KWO, eine der grössten Produktionsanlagen der schweizerischen Elektrizitätswirtschaft.

Im 20. Jahrhundert sozialpolitisch bedeutend war die kunstgewerbliche Heimarbeit im Oberland und in beiden Regionen die Herstellung von militärischem Kleinmaterial geworden, weil sie einer kleinbäuerlichen Schicht, und zwar besonders auch den Frauen, komplementäre Erwerbsquellen bot.

Der Einzug der Moderne im Oberland zeichnet sich zum andern mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ab. Bereits im 18. Jahrhundert konnten fremde Reisende auf schmalen Gefährten, in welchem die Passagiere hintereinander sassen, Lauterbrunnen und Grindelwald erreichen. Der Ausbau der Talstrasse im frühen 19. Jahrhundert nach Grindelwald wurde mit tourismuswirtschaftlichen Argumenten begründet und erhielt deshalb erhebliche finanzielle Unterstützung durch den Staat. In den 1860er bis 1880er erfolgte dann der Bau neuer Talstrassen nach Grindelwald und nach Lauterbrunnen. Die innerdörflichen Verbin-

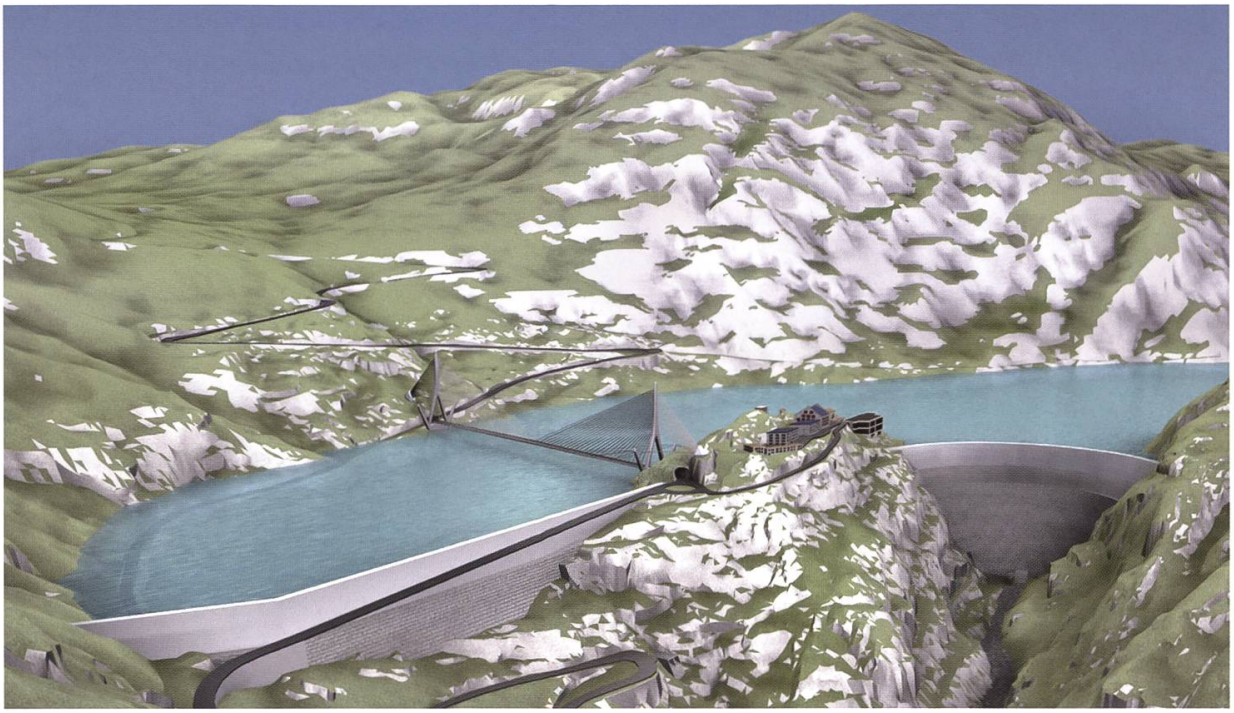

Abbildung 2: Kraftwerke Oberhasli (KWO), «Fotomontage, Neue Brücke Grimselsee». Computergrafische Darstellung des Projekts Grimsel II: Landschaft beim Grimselhospiz mit der projektierten Staumauererhöhung, aufgestautem Grimselsee und mit der neuen Strassenbrücke. Mit freundlicher Genehmigung der Kraftwerke Oberhasli.

dungen liessen länger auf sich warten. Wengen und Mürren blieben für den individuellen Fahrzeugverkehr bis heute unerreichbar, zunächst wegen der besonderen topographischen Verhältnisse, die den Bau von Fahrstrassen ausserordentlich teuer gemacht hätten. Die Grimselstrasse als befahrbarer überregionaler Alpenpass erhielt vergleichsweise spät eine Fahrstrasse, denn es dauerte mehrere Jahrzehnte und brauchte zahlreiche Vorstösse, bis diese Verbindung schliesslich als durchgehende Neuanlage von Innertkirchen bis Gletsch 1894 dem Verkehr übergeben werden konnte. Die Erstellung einer alpenquerenden modernen Strassenverbindung von Meiringen über Grimsel und Gries nach Domodossola stand jedoch nie zur Diskussion. Die Fahrstrasse endete vielmehr im obersten Rhonetal, so dass seither die Grimselstrasse nicht mehr als transalpine Verkehrsverbindung, sondern als Teil eines inneralpinen, hauptsächlich touristischen Verkehrsnetzes funktioniert.

Der Bau der Lötschbergbahn war durch die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahngesellschaft (BLS) initiiert worden, deren Eigner mehrheitlich öffentliche Körperschaften, darunter die beiden Kantone Bern und Wallis sowie die meisten Gemeinden und Burgerkörperschaften im Einzugsgebiet, waren. Sie sollte als Zubringerlinie zur Jura-Simplon-Linie fungieren, welche sich ihrerseits seit 1906 als Transversale von Paris durch den Simplontunnel nach Milano in ein europäisches Netz einfügte. Die Strecke gewann aber im Laufe des 20. Jahrhunderts ebenso sehr eminente Bedeutung für die Integration des Oberwallis in das schweizerische

Mittelland. Die Bahn diente somit sowohl dem internationalen Fernverkehr von Personen und Waren wie auch der Erschliessung des Wallis in Richtung Deutschschweiz. Letzteres stellte eine günstige Rahmenbedingung für die touristische Entwicklung des Sommer- und Wintertourismus im Oberwallis ab 1960 dar. Andere überregionale und regionale Bahnprojekte sind, wie so viele Eisenbahnprojekte im Alpenraum, unverwirklicht geblieben, darunter die Grimselbahn, die Gemmibahn oder die Idee eines Breithorntunnels.

Der Bau der Eisenbahnen bewirkte eine noch grössere strukturelle Veränderung als der Strassenbau, welcher vor der Verbreitung und Verallgemeinerung des Automobils noch nicht die Dynamik des Individualverkehrs entfalten konnte. Bei allen Talerschliessungsstrecken der regionalen Eisenbahnen (um 1890 die Berner-Oberland-Bahnen von Interlaken-Ost nach Lauterbrunnen respektive Grindelwald, 1901 die Spiez-Frutigen-Bahn, 1888 die Brünigbahn, deutlich später die Furkabahn, 1915) spielten touristische Überlegungen eine dominierende Rolle. Der Bau der Bahnhöfe brachte ein modernes, urbanes Element in die Bergdörfer und die Eröffnung zog unmittelbar einen Boom von Hotelbauten in Bahnhofnähe nach sich. Schliesslich setzte sich die Verkehrserschliessung mit den rein touristisch motivierten Bahnen in den Hochgebirgsraum weiter. Die Wengernalpbahn (Eröffnung 1893) erhielt ihre spektakuläre Fortsetzung mit der Jungfraubahn (Eröffnung 1912). Andere Bahnprojekte im Hochgebirgsraum scheiterten, darunter das abgebrochene Projekt des Wetterhornlifts (1915) oder das Projekt einer Bahn von Brig aufs Eggishorn (1911). Im Oberwallis verzögerte das Ausbleiben touristischer Erschliessungsbahnen und die mangelhaften Verkehrsverbindungen bis nach 1950 die weitere touristische Entwicklung der Aletschregion.

Abbildung 3: Berglandschaft im Herbst: Blick von der Mittelstation der Eggishorn-Bahn von der Fiescheralp zur Bergstation.
Luftseilbahn und Skilift prägen das Landschaftsbild. (Foto: L. Witschi, 2005)

Insgesamt stellt sich die Verkehrslage des Oberlands sowohl in der vormodernen Zeit unter den Bedingungen des Fussverkehrs, Saum- und Karrentransports wie im 20. Jahrhundert unter den Bedingungen der Motorisierung vergleichsweise gut dar. In vormoderner Zeit hatte die relative Verkehrsgunst die marktorientierte Kommerzialisierung der Viehwirtschaft wie auch die touristische Bereisung erleichtert. Ähnlich im 20. Jahrhundert: die Tourismusorte von Grindelwald, Wengen, Mürren und Kandersteg liegen in Tagesausflugsreichweite der urbanen Agglomerationen des schweizerischen Mittellandes. Dem Oberwallis hingegen fehlte, trotz des Eisenbahnknotenpunkts Brig, diese Verkehrsgunst.

Okkupation des Hochgebirges

Die Entdeckung und Erschliessung des Hochgebirgsraums beginnt mit wissenschaftlichen Explorationen. Es interessierte die frühneuzeitlichen Gelehrten, wie die Alpen, die Felsengebirge und wüsten Steinmassen, hatten entstehen können. Es galt, die legendären Berichte über unbekannte Tierwesen zu verifizieren und die besondere Botanik zu studieren. Besonders faszinierte die Naturwissenschafter das Eisgebirge. Der Besuch des Unteren oder des Oberen Grindelwaldgletschers war jedenfalls obligatorischer Programmteil einer wissenschaftlich motivierten Reise ins Oberland. Nirgendwo sonst war es einfacher als gerade hier, das Gletschereis mit eigenen Händen zu berühren. Parallel dazu wuchs im 18. Jahrhundert das Interesse an den ökonomischen, moralischen und politisch-historischen Aspekten der alpinen Gesellschaften. Das Gedichtwerk «Die Alpen» des Berners Albrecht von Haller (1729) hatte dabei eine grosse Wirkung auf das europäische Geistesleben. Der Begriff des «Hirtenlandes» umschrieb stilisierend die alpine Gesellschaft, welche mit ihren freien und gesunden Bauern den gesellschaftlichen Verhältnissen der in feudalen Verhältnissen verharrenden Ackerbauern des Tieflandes entgegengestellt wurden.

Im 19. Jahrhundert spezialisierte sich die Naturbeobachtung entsprechend der Ausdifferenzierung der wissenschaftlichen Disziplinen. Neben der geologischen und botanischen Exploration, spielte besonders die Beobachtung und Untersuchung des Lauteraargletschers in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine grosse Rolle für die Glaziologie. Parallel zur wissenschaftlichen Erforschung resultierte eine ausserordentliche Vielzahl von Vermessungsarbeiten und kartographischen Bearbeitungen sowie künstlerischen Darstellungen der Gebirgslandschaften. Im 20. Jahrhundert unternahmen verschiedene wissenschaftliche Institutionen auf dem Jungfraujoch ihre Forschungsarbeiten auf und eröffneten dort 1931 die Hochalpine Forschungsstation. Ingenieurwissenschaftliche Forschung wurde vor allem im Zusammenhang mit dem Bau der Eisenbahntunnel, der Bergbahnen, der Strassen und des Kraftwerkbaus betrieben. Schliesslich beschäftigte sich um 1980 das UNESCO-Forschungsprogramm Man and Biosphere (MaB) während mehrerer Jahre mit dem Ökosystem der Berglandschaft an den Beispielen Grindelwalds und des Aletschgebiets.

Die forschende, wissenschaftliche Beschäftigung hatte zur Folge, dass in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhundert der Besuch des Hochgebirges zunehmend zum festen Programmteil einer Bildungsreise junger Aristokraten und Bildungsbürger, die ihre «Grand tour» absolvierten. Die sogenannte Oberland-Tour brachte diese frühen Touristen mitten in die Alpenlandschaft. Von Bern fuhren sie ins Lauterbrunnental, um dann zu Fuss auf die Wengernalp und über die Kleine Scheidegg nach Grindelwald zu marschieren, wo ein Gletscherbesuch angesagt war. Über die Grosse Scheidegg vorbei am Rosenlauigletscher stiegen sie nach Meiringen hinunter. Per Schiff fuhren sie über den Brienzersee am Giessbach vorbei nach Interlaken und über den Thunersee zurück ins Mittelland, sofern sie ihre Reise nicht über den Brünig Richtung Zürich oder über die Grimsel Richtung Oberitalien fortsetzten. Eine Vielzahl von Berichten und Reiseführern zeugen vom Renommee einer Reise «in den Grindelwald», wie die Täler oberhalb Interlakens in der Frühzeit des Tourismus als Ganzes pauschal bezeichnet wurden. Von nun an gehörte eine Oberland-Tour zu den Höhepunkten der europäischen Reisekultur. Nirgendwo sonst fanden die Fremden eine ähnliche Dichte von Naturwundern und Eindrücklichkeit der Landschaftsszenerie, nirgends anderswo glich das Bild der Bergbewohner in den Augen der fremden Reisenden mehr den gängigen zivilisationskritischen Vorstellungen von den freien Hirten als der idealen Gesellschaft.

Der frühe Tourismus war aus dem wissenschaftlichen Forschungstrieb heraus entstanden. Dieser allein hätte aber nicht ausgereicht, dass eine so grosse Zahl Fremder die Lütschinentäler aufzusuchen begann. Ein zweites Motiv der Bereisung der Gebirgslandschaft ist in der Faszination der alpinen Landschaft und Gesellschaft als zivilisatorische Gegenwelt zu suchen. Darin sind die beiden kontrastierenden Elemente enthalten, die sich bis ins 20. Jahrhundert als touristisches Motiv erhalten haben: das Erhabene und das Idyllische. Die Fels- und Eisgebirge als das Riesige, Schroffe, Wilde, Unwirtliche und Lebensfeindliche stand der von einem freien und unverdorbenen Gebirgsvolk wohlbestellten Kulturlandschaft entgegen.

Die klassische Oberland-Tour des 18. Jahrhunderts erlitt mit den napoleonischen Umwälzungen eine Zäsur. Zwar blieb die Wanderung von Lauterbrunnen über die Kleine Scheidegg und weiter von Grindelwald nach Meiringen bis ins letzte Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts die bevorzugte Reiseroute. Es ist aber eine Motivverschiebung festzustellen. Während im 18. Jahrhundert die wissenschaftliche Motivation noch deutlich sichtbar gewesen war, wurde dieses im 19. Jahrhundert durch ein ästhetische Motiv überlagert und verdrängt. Verdeutlichen lässt sich dies am Beispiel des Faulhorns: Während im 18. Jahrhundert die Reisenden in Grindelwald den Gletscher aufsuchten, um das Eis mit eigener Hand zu berühren, unternahmen die Besucher des 19. Jahrhunderts einen Ausflug auf das Faulhorn, weil sich hier ein schönes Panorama über das Hochgebirge entfaltet. Die Erfahrung des Hochgebirges wechselte von der taktilen zur visuellen Wahrnehmung, die bis heute das touristische Interesse prägt.

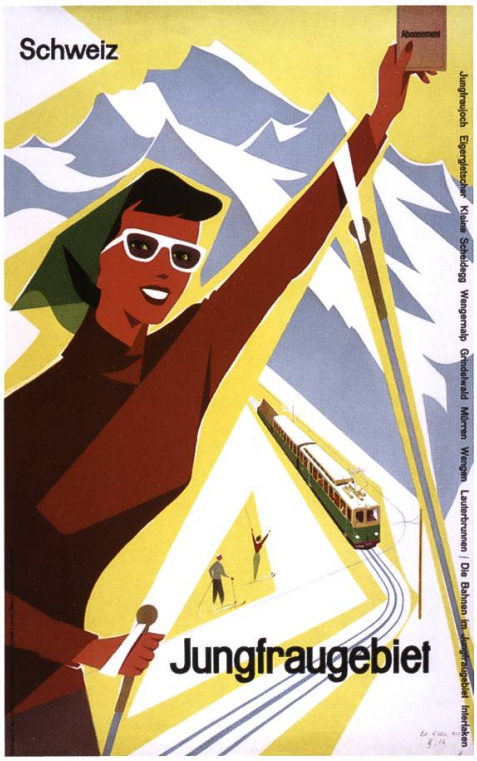

Abbildung 4: Werbeplakat Ed. Weber, «Jungfrau-Region Switzerland», (1954).
In der Mitte steht dominant die Frau, erkennbar als Skifahrerin. Sie verweist auf die Transportinfrastruktur für den Wintersport. Die Landschaft (Jungfrau) ist als Silhouette in den Hintergrund gerückt. Graphische Sammlung der Schweizerischen Landesbibliothek, Bern.

Ab 1820 führte der wachsende Tourismus zu einer Verbesserung der Beherbergung. Während die Reisenden bislang vorab in den Pfarrhäusern von Lauterbrunnen und Grindelwald Unterkunft gefunden hatten, setzte nun der Ausbau der Gasthäuser ein. Um die Mitte des Jahrhunderts wurden neben den einheimischen Wirtshäusern, die auch den Fremden Unterkunft boten, die ersten Fremdenhotels gebaut. Der Hotelbau seit den 1860er Jahren bewirkte die Entstehung von mondänen, urbanen Zentren. Daneben entstanden die ersten Berghotels. Um 1830 wurde der Bau eines «Hôtel du Faulhorn» begonnen und 1832 als das drittälteste Gipfelgasthaus der Alpen eröffnet. Weitere Berghotels folgten in den 1830er Jahren: Wengernalp, Alpiglen, Kleine Scheidegg, Männlichen, Rosenlaui usw. Im Oberwallis begann die Alpinhotellerie mit den Berghotels im Eggishorngebiet, gegen Ende des Jahrhunderts folgten weitere Hotelbauten in den Dörfern des Goms und des Lötschentals.

Im Oberland wiederum brachte der bereits erwähnte Bau der Wengernalpbahn eine neue Zäsur der touristischen Entwicklung. Mit ihrer Eröffnung im Sommer 1893 verlor die Überschreitung der Kleinen Scheidegg zu Fuss oder zu Pferd unmittelbar ihren Reiz. Die verkehrstechnische Neuerung bewirkte in Kombination mit dem mittlerweile grossen Hotelangebot eine Veränderung des touristischen Verhaltens. Die Rundreise der Oberland-Tour kam zum Erliegen. Die Fremden konnten in den bequemen und luxuriösen Hotels über längere Zeit residieren. Das Panorama der Wengernalp liess sich nun ausflugsweise besichtigen. Es begann der residentielle Tourismus, der Ferienaufenthalt zwecks Erfrischung und Erholung und, neu, zwecks körperlicher Gesundung und sportlicher Ertüchtigung. Auf dem Hintergrund dieser Veränderung des touristischen Bedürfnisses hatte 1888 in Grindelwald der Wintertourismus

begonnen, als erstmals ein Hotel über die Wintermonate offen hielt. Als der Ferienanspruch in den modernen industriegesellschaftlichen Arbeitsverhältnissen spätestens nach dem Zweiten Weltkrieg allgemein wurde, wuchsen die Winterferien zu einem Massenphänomen heran. In der Zeit nach 1945 überflügelte schliesslich der Wintertourismus den Sommertourismus und der Winter ist seither trotz aller Marketingbemühungen zu Gunsten der Sommersaison die Hauptsaison geblieben. Der Wintertourismus war eng mit der Entwicklung und Ausbreitung der Wintersportarten im Laufe des 20. Jahrhunderts verbunden.

Aus der wissenschaftlichen Beschäftigung mit dem Gebirgsraum des 18. Jahrhunderts erwuchs neben dem Tourismus eine zweite Entwicklungslinie, die zur Okkupation des Hochgebirges führte: die Erfindung des Alpinsports. Die ursprüngliche Nähe zur wissenschaftlichen Beschäftigung ist am deutlichsten in der alpinen Publizistik zu erkennen, wie sie zum Beispiel im Jahrbuch des Schweizer Alpenclubs seit dem 19. Jahrhundert gepflegt wurde und vereinzelt noch bis heute gepflegt wird. Aus der pionierhaften Forschungsreise in die unbekannten Zonen des Hochgebirges entwickelte sich nach der Mitte des 19. Jahrhunderts die pionierhafte Eroberung der Alpengipfel. Noch blieb aber die alpinistische Betätigung sozial eng auf Exponenten einer bildungsbürgerlichen und adeligen Schicht beschränkt, die den alpinen Sportsgeist mit seinen spezifischen Werten und Verhaltensweisen begründeten. Zunächst wurde die Berggängerei nur sommers betrieben. Ziel war die Eroberung der Berggipfel und, nachdem rundum alle Gipfel ihre Erstbesteigungen erhalten hatten, die Erschliessung von Kletterrouten in möglichst vielen Aufstiegsvarianten. Bereits im ausgehenden 19. Jahrhunderts entstanden die ersten Hochgebirgsunterkünfte, die meist von einer Sektion des Schweizer Alpenclubs erbaut und betrieben wurden. Heute besteht ein dichtes Netz von Berghütten im Hochgebirge, die als Ausgangs- und Durchgangsstationen der Alpinisten dienen.

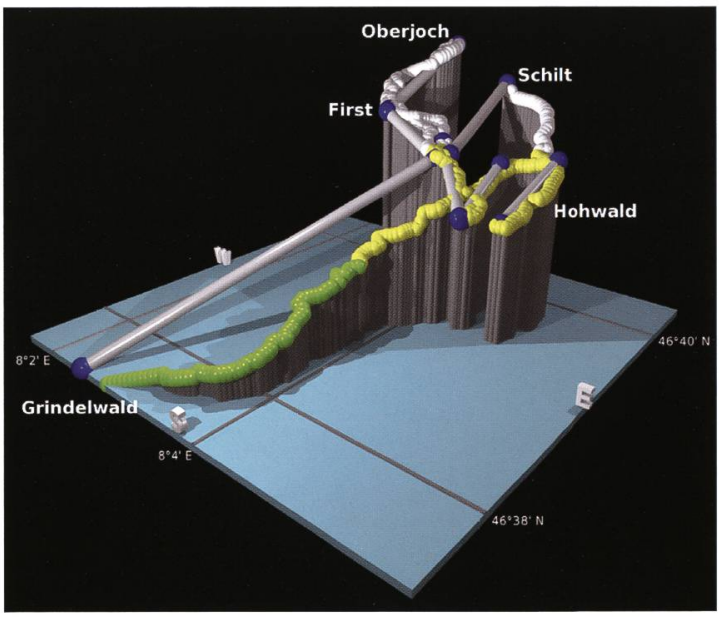

Abbildung 5: Activity workshop, «Snowboarding – Grindelwald. 3 D plot of the First area, showing some of the runs and lifts» (2006).
Dreidimensionale Darstellung der Snowboarding-Abfahrten im Skigebiet Grindelwald-First, mit den geographischen Koordinaten, Liftanlagenen, Abfahrtspisten; die Farben geben Höhenstufen an. Das Landschaftsbild ist reduziert auf den Informationswert der Sportausübung und verzichtet gänzlich auf Elemente des Wiedererkennens. © Activity workshop, www.activityworkshop.net

Das 20. Jahrhundert brachte den Winteralpinismus, der von der Einführung und technischen Weiterentwicklung der Skitechnik profitierte. Neu war auch die Hinwendung des Militärs zum Berg- und Skisport. Während sich das Militär früher vom Gebirge ferngehalten hatte oder bloss im Durchgang das Hochgebirge berührte, wurden nun in enger Verbindung mit den alpinsportlichen Aktivitäten spezialisierte Hochgebirgstruppen gebildet, die während und im Nachgang zum Zweiten Weltkrieg den hochalpinen Raum, insbesondere im Zusammenhang mit dem sogenannten «Réduit», dem militärstrategischen Konzept des Rückzugs der Verteidigungsarmee ins Hochgebirge, in Beschlag zu nehmen begannen. Der Wintersport als Ganzes erfuhr im Laufe des 20. Jahrhunderts eine enorme Entwicklung. Zu Beginn hatten «stationäre» Sportarten wie Promenieren, Eislaufen und Curling im Vordergrund gestanden. Mit dem Bau der Luftseilbahnen, Zugschlitten und Ski- und Sesselliften trat jedoch der Skilauf seinen Siegeszug an. Die Erschliessung der Berge mit Sportbahnen ab 1950 war hauptsächlich auf das Skifahren ausgerichtet, andere Sportarten (Wandern, Schlitteln) blieben sekundär. Die Attraktivität des Wintersports bewirkte eine bedeutende Nachfrage nach Errichtung umfassender Wintersport-Verkehrsinfrastrukturen, die erhebliche Landschaftseingriffe mit sich brachten.

Im Rückblick auf die touristische Entwicklung kann festgestellt werden, dass der Sport das touristische Motiv erneut in erheblichem Masse verändert hat. Neben das ästhetische Motiv, dem visuellen Erleben einer schönen Naturlandschaft, gesellte sich das Motiv der physisch-körperlichen Erfahrung durch die aktivsportliche Betätigung. Beim Alpinismus, besonders bei der Extremkletterei und beim Skitourensport, kommt das Erleben der physisch-körperlichen Anstrengung und der mentalen Grenzerfahrung hinzu. Die Verbindung von Alpinismus und Wintersport öffnete den Hochgebirgsraum und erlaubte die Okkupation der Bergwelt. Die Indienstnahme der bislang ausserhalb des menschlichen Lebensraums liegenden Hochgebirgszonen für den Sport war möglich geworden durch die weit vorangetriebenen technischen Entwicklungen der Skigeräte und Kletterausrüstungen, der Schutzkleider, aber auch durch eine hochentwickelte Infrastruktur mit Bahnen (die Jungfraubahn führt mitten in das Hochgebirge), Zufahrtsstrassen, Stützpunkten (Berghütten des Schweizerischen Alpenclubs und Biwaks), Rettungsdiensten, Mobilkommunikationsnetzen, meteorologische Informationsdiensten, Helikoptertransporten usw. Sie bedeutete die definitive Überwindung und Aufhebung der alten, traditionellen Grenze des menschlichen Anwesenheitsraumes, die bis anhin durch die Vegetationsgrenze klar festgestanden hatte.

Ausgewählte weiterführende Literatur

Aegerter, R. 1983: Grindelwald. Beiträge zur Geschichte der Besiedlung und Landwirtschaft vom Mittelalter bis ins 19. Jahrhundert. Diss. phil. nat. Bern. Köniz-Bern.

Anker, D. (Hrsg.) 1996: Jungfrau – Zauberberg der Männer. Bergmonographie 1. Zürich.

Antonietti, T. 2000: Bauern, Bergführer, Hoteliers. Fremdenverkehr und Bauernkultur. Zermatt und Aletsch 1850–1950. Baden.

Bergier, J.-F., Guzzi, S. (Hrsg.) 1992: La découverte des Alpes. Actes du colloque Latsis à Zurich, 1er et 2 novembre 1990. Itinera 12. Bâle.

Bircher, R. 1938: Wirtschaft und Lebenshaltung im schweizerischen «Hirtenland» bis Ende des 18. Jahrhunderts. Diss. rer. pol. Zürich. Lachen. Nachdruck 1979. Bern.

Busset, T., Mathieu, J. (Red.) 2004: Tourisme et changements culturels – Tourismus und kultureller Wandel. Histoire des Alpes, Storia delle Alpi, Geschichte der Alpen, 9. Zürich.

Dübi, H. 1926: Fremdenbesuche und geistiges Leben in Bern um die Wende und im ersten Viertel des 19. Jahrhunderts. Neujahrsblatt der Literarischen Gesellschaft Bern, Neue Folge 4. Bern.

Flückiger, R. 1991: Hoteltträume zwischen Gletscher und Palmen. Schweizer Tourismus und Hotelbau 1830–1920, Baden.

Guzzi, S., Bellwald, W. (Hrsg.) 2006: Ein industriefeindliches Volk? Fabriken und Arbeiter im Wallis. Baden.

Kröner, A. 1968: Grindelwald. Die Entwicklung eines Bergbauerndorfes zu einem internationalen Touristikzentrum. Ein Beitrag zum Problem des kulturgeographischen Wandels alpiner Siedlungen. Stuttgarter geographische Studien, 74. Stuttgart.

Mathieu, J. 1992: Eine Agrargeschichte der inneren Alpen. Graubünden, Wallis, Tessin 1500–1800. Zürich.

Mathieu, J. 1998: Geschichte der Alpen 1500–1900. Umwelt, Entwicklung, Gesellschaft. Wien, Köln, Weimar.

Moser, P. 1997: Damit wird die Jungfrau zur Demoiselle gemacht. Projektierung und Bau der Jungfraubahn. Zürich.

Niederer, A. 1956: Gemeinwerk im Wallis. Bäuerliche Gemeinschaftsarbeit in Vergangenheit und Gegenwart. Schriften der Schweizerischen Gesellschaft für Volkskunde 37. Basel.

Pfister, Ch., Egli, H.R. (Hrsg.) 1998: Historisch-Statistischer Atlas des Kantons Bern 1750–1995. Umwelt – Bevölkerung – Wirtschaft – Politik. Bern.

Reichler, Ch. 2002: La découverte des Alpes et la question du paysage. Collection Le Voyage dans les Alpes. Chêne-Bourg-Genève.

Stremlow, M. 1998: Die Alpen aus der Untersicht – von der Verheissung der nahen Fremde zur Sportarena? Kontinuität und Wandel von Alpenbildern seit 1700. Bern.

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

Wäber, A. 1904: Zur Geschichte des Fremdenverkehrs im engeren Berner Oberlande 1763–1853. In: Jahrbuch des Schweizer Alpenclubs 1903–1904, 39. S. 212–261.

Anmerkung

Der vorliegende Text beruht auf einer ausführlicheren regionalgeschichtlichen Darstellung der Kultur- und Wirtschaftsgeschichte der Welterbe-Region Jungfrau-Aletsch-Bietschhorn: Klaus Anderegg hat dabei die Geschichte der inneralpinen Kulturlandschaft des Oberwallis beigesteuert, der Autor des vorliegenden Kaptitels die Geschichte der nordalpinen Kulturlandschaft des östlichen Berner Oberlandes.

Adresse des Autors

Lic. phil. Hans von Rütte, Altenbergstrasse 120, CH-3013 Bern, hans.vonruette@bluewin.ch