

Die Tourismus-Industrie in der Belle Epoque

Autor(en): **Flückiger-Seiler, Roland**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **NIKE-Bulletin**

Band (Jahr): **13 (1998)**

Heft 1: **Bulletin**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-726921>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Tourismus-Industrie in der Belle Epoque

Résumé

Entre le milieu du XIX^eme siècle et le début de la première guerre mondiale, on a assisté en Suisse à une évolution dans le tourisme, on est passé du tourisme de luxe réservé à une classe supérieure privilégiée au tourisme de masse. Cette époque considérée comme l'apogée du tourisme suisse a été caractérisée par le développement rapide des installations et infrastructures touristiques. Jusque vers le milieu du XIX^eme siècle, les voyages à pied étaient la règle bien qu'il existait, depuis le milieu du XVIII^eme siècle, un réseau de transport en diligence entre les grandes villes suisses. C'est vers 1800 qu'on a commencé à construire des routes dans les régions alpines après que Napoléon ait ordonné la construction de la route du Simplon. Au cours de la seconde moitié du XIX^eme siècle, les routes ont conquis les Alpes et permis le passage de nombreux cols. L'augmentation du nombre des touristes a favorisé le développement du trafic de plus en plus important sur les lacs. C'est en 1863 que Thomas Cook a organisé le premier voyage à travers la Suisse qui a offert à une large couche de la population la possibilité de faire un tour culturel classique du pays. Le flot de touristes a augmenté rapidement jusqu'à la fin du XIX^eme siècle et n'a pu être maîtrisé que

Als Belle Epoque bezeichnet man in der Tourismusgeschichte die Zeitspanne zwischen der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges. In dieser Epoche vollzog sich ein Wandel vom eigentlichen Luxustourismus einer privilegierten Oberschicht zum Massentourismus für eine breitere Volksschicht. Überall in der Schweiz schienen sich in dieser Zeit Touristen zu vergnügen. Kennzeichen dieser Epoche als Höhepunkt im schweizerischen Tourismus ist die rasche Verbreitung von touristischen Infrastrukturanlagen: der beschleunigte Ausbau bestehender Strassen und Wege, das Aufkommen neuer Massenverkehrsmittel sowie die durch den Tourismus hervorgerufene immense Bauwelle im Hotel- und Gasthausbau.

Neue Massenverkehrsmittel

Bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts war die Reise zu Fuss der Normalfall, ob schon seit dem mittleren 18. Jahrhundert zwischen den grösseren Schweizer Städten ein Postkutschennetz zur Verfügung stand. Eine Kutschenfahrt konnte sich aber vorerst nur die Oberschicht leisten. Um 1800 begann der Strassenbau in den alpinen Regionen mit der Erstellung der Simplonstrasse auf Befehl Napoleons. Mit ihrer Eröffnung im Jahre 1805 wurde dort der erste Reisepostverkehr über eine Hochalpenstrasse eingerichtet. In der zweiten Hälfte des Jahrhunderts eroberte der Strassenbau in grösserem Ausmass die Alpenpässe. Dadurch standen den Reisenden vermehrt auch in höheren Regionen Postwagen zur Verfügung. Bereits 1842 war ein regelmässiger Postkutschendienst über den Gotthardpass eingerichtet worden, 1843 ein solcher von Chur ins Oberengadin. 1849, bei der Übernahme durch den Bund, umfasste das schweizerische Postkutschennetz bereits etwa 5000 Kilometer.

Mit der Zunahme der Touristenzahl entwickelte sich auf den Seen auch ein

erster intensiverer Schiffsverkehr. Bereits 1823 wurde auf dem Genfersee durch die Initiative des amerikanischen Konsuls in Frankreich das erste maschinengetriebene Schiff der Schweiz, die «Guillaume Tell», vom Stapel gelassen. Dieses Unternehmen war so erfolgreich, dass im ersten Betriebsjahr für die Aktionäre eine Dividende von 20 % herauschaute. Es erstaunt deshalb kaum, dass innert 15 Jahren auf allen anderen von Touristen besuchten Schweizerseen Dampfschiffe auftauchten. Die Pionierrolle der Schweiz als Tourismusland in Europa wird gerade durch die frühe Entwicklung der Dampfschiffahrt verdeutlicht, die beispielsweise auf österreichischen Seen erst 1839 begann (Traunsee im Salzkammergut) und sich dort nur sehr langsam entwickelte.

1855 führte der Engländer Thomas Cook erstmals Reisegruppen von England auf den Kontinent an die Weltausstellung in Paris. 1863 organisierte er die erste Reise durch die Schweiz. Dadurch eröffnete er einer breiten Bevölkerungsschicht die Möglichkeit zu einer klassischen Bildungstour, die bisher nur dem adeligen oder grossbürgerlichen Stand vorbehalten gewesen war. Der Startschuss zum Massentourismus war damit gegeben. Bis zum Ende des Jahrhunderts schwoll der Touristenstrom rasant an. Die Gesamtzahl der von Bergbahnen transportierten Personen verzehnfachte sich von 1880 bis 1910 (von 800'000 auf 7 Mio.), die Zahl der Hotelbetten verdreifachte sich in dieser Zeit (von 58'000 auf 165'000).

Dieser Massentourismus konnte nur dank der Einführung der Eisenbahn bewältigt werden. Die Pferdepost war auf den am meisten frequentierten Linien nicht mehr in der Lage, die reisewilligen Scharen zu transportieren. Über den Julierpass beispielsweise waren in den 1860er Jahren öfters ganze Karawanen von Postkutschen unterwegs; ein einzelner Kurs zählte nicht selten über 150 Passagiere, verteilt in mehrere 6-12plätzig Kutschen. Das neue Schienenverkehrs-

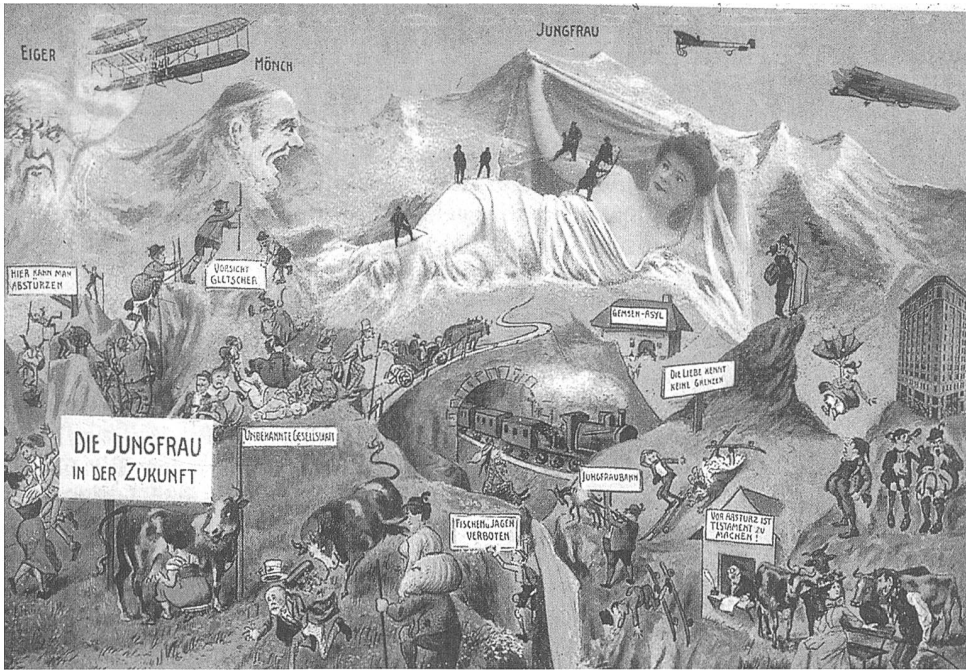


Foto: R. Flückiger

Die Angst vor der Zerstörung der Bergwelt durch den Tourismus, dargestellt in einer Ansichtskarte aus dem Jahr 1896

mittel, das die Schweiz vergleichsweise spät erreicht hatte, verband vorerst die grossen Städte. Bereits in den 1850er Jahren steuerten die Eisenbahnlinien aber auch die damaligen Zentren des Tourismus an: Thun (1859), Luzern (1859), Lausanne (1858) sowie Villeneuve und Bex (1857) lagen an den frühesten Linien des schweizerischen Eisenbahnnetzes.

Bedingt durch einen regelrechten Ansturm auf die bekanntesten Aussichtsberge versuchten bald einmal weitsichtige Initianten, die Eisenbahn auch zur Eroberung der Bergwelt einzusetzen. Der junge, von liberalen Kräften dominierte Bundesstaat nahm sich dieser Frage rasch an: 1859 schrieb der Bundesrat eine internationale Ideenkonkurrenz für den Bau von Bergbahnen aus. Im gleichen Jahr schlug ein Winterthurer Architekt die Erstellung einer Ballonbahn auf die Rigi vor. Erst die Anwendung des Zahnradsystems ermöglichte den Eisenbahnen aber schliesslich das Erklimmen der Berge. 1871 brach in der Schweiz mit der Eröffnung der Zahnradbahn auf die Rigi das Bergbahnzeitalter an. Die Wirtschaftskrise der späten 1870er Jahre bremste den weiteren Bergbahnbau vorerst. Erst der Bau der steilsten Bergbahn der Welt auf den Pilatus löste nach 1890 einen grossen Bergbahnboom aus. Die Projekte überboten sich an Kühnheit und Superlativen: noch im Eröffnungsjahr der Pilatusbahn (1889) wurden zwei Projekte für Bahnen auf den Gipfel der

Jungfrau eingereicht. 1890 folgte ein Gesuch für den Bau von zwei Bahnen in der Hochgebirgswelt von Zermatt: auf den Gornergrat und auf das Matterhorn. Im benachbarten Chamoni schliesslich wurde 1895 das Projekt einer Bahn auf den Mont Blanc-Gipfel präsentiert.

Alle diese Projekte, die teilweise mehrmals aufgegriffen wurden, waren auslösende Faktoren für den Widerstand, der sich gegen die Erschliessung der Hochgebirgswelt zu formieren begann und der schliesslich 1905 von der neu gegründeten Schweizer Vereinigung für Heimatschutz stark unterstützt wurde. Die Mehrzahl dieser Bahnprojekte konnte in der Folge nicht realisiert werden. Immerhin entstanden zwischen 1890 und 1914 in der Schweiz gegen 20 Zahnradbahnen für die Touristen, eine sonst in keinem Land der Erde erreichte Dichte. Zur berühmtesten Bergbahn wurde dabei die zwischen 1896 und 1912 erstellte Jungfrauabahn, die, obwohl sie den Gipfel nie erreichte, mit 3'454 m.ü.M. noch heute die höchstgelegene Bahnstation Europas anfährt.

Das Grand Hotel: eine in sich geschlossene Welt

Jedes Grand Hotel enthielt wie ein Luxus-Ozeandampfer alles, damit sich seine Gäste nicht langweilen mussten und ihr Leben auskosten konnten. Fest-, Ball- und oft auch noch ein Theatersaal, Konversations- und Leseraum, Bibliothek und Bridgesalon, Schreib-, Billard- und

grâce à la construction de voies de chemin de fer. En 1871, c'est une nouvelle époque qui commence en Suisse, celle du chemin de fer à crémaillère, avec l'inauguration de la ligne du Rigi mais ce n'est qu'à partir de 1890, après la construction du train à crémaillère le plus raide du monde sur le Mont Pilate, que le nombre des installations a augmenté rapidement en Suisse. Ce développement rapide a également été le point de départ d'un mouvement de résistance qui a commencé à se faire sentir contre l'exploitation touristique abusive de la haute montagne et qui a finalement bénéficié, en 1905, de l'important soutien d'une association nouvelle créée, la Ligue suisse du patrimoine national. Parallèlement au développement de l'accessibilité à la montagne, de nombreux hôtels luxueux ont été construits qui profitèrent du progrès technique, disposèrent très tôt de la lumière électrique et exploitèrent leurs propres

lignes de train à crémaillère. La Suisse ainsi promue première destination touristique d'Europe avait dû, pour ce faire, subir des modifications radicales de son habitat et de son paysage.

Musikzimmer gehörten zu seiner Grundausstattung. Die Hotels gehörten auch zu den ersten Häusern, die das elektrische Licht einführten. Kaum waren im Mai 1878 in Paris in den «Magasins du Louvre» die Erdgeschossräume durch elektrische «Kerzen» beleuchtet, richtete Johannes Badrutt an Weihnachten des gleichen Jahres im Speisesaal seines Kulmhotels in St. Moritz die ersten acht «Jablochkoff'schen Bougies» ein. Erst im Jahr darauf illuminierte London seine ersten Quaianlagen; die britischen Weihnachtsgäste hatten die Nachricht vom elektrischen Licht wohl nach London getragen. Neben zahlreichen Annehmlichkeiten im Innern boten die fortschrittlichen Hotels ihren Gästen auch diverse eigene Aussenanlagen an. Seit 1840 beispielsweise beleuchtete der Besitzer des Hotels Giessbach am Brienersee die nahen Wasserfälle abends mit bengalischem Licht. Eine besondere Attraktion bot der Eigentümer der Bürgenstockhotels seinen Gästen: 1905 liess er einen Panoramaweg aus den Felsen sprengen und an dessen Ende hievte ein Aufzug die mutigen Touristen senkrecht über dem Vierwaldstättersee 160 Meter in die Höhe.

Selbstverständlich wurde jeder Gast vom livrierten Diener mit dem hoteleigenen Omnibus am Bahnhof abgeholt und die Hotels stellten ihren Gästen Kutscher zur Verfügung. Weit verbreitet waren die hoteleigenen Bahnen: zwischen 1880 und 1914 entstanden rund ein Dutzend Drahtseilbahnen als Zubringeranlagen zu den Grandhotels in der ganzen Schweiz (Giessbach, Glion, Gütsch, Magglingen, Bürgenstock, Dolder, Engelberg). In Mürren und St. Moritz, am Monte Generoso und auf der Riffelalp ob Zermatt wurden die Gäste sogar im eigenen Hoteltram abgeholt. Die Bahn von Rigi Kaltbad über Rigi First nach Rigi Scheidegg, 1874 als der Welt höchstgelegene Eisenbahn eröffnet, verband drei Grosshotels miteinander, gleich wie die 1905 eröffnete Zahnradbahn vom Grand Hotel Brunnen über Morschach (Hotel Axenfels) nach Axenstein (Grand Hotel). 1888 wurde dem Ufer des Genfersees entlang die erste elektrische Bahn der Schweiz eröffnet. Es war eine bequeme «tramway», die im zweistöckigen Wagen eine obere offene Aussichtsplattform anbot, auf der die Hotelgäste von Vevey und Montreux zwischen dem Grand Ho-

tel von Vevey und dem Schloss Chillon hin und her pendeln konnten.

Schluss

Berühmte Dichter haben zur Entwicklung des Tourismus wichtige Vorarbeit geleistet. In ihren Werken erscheint das Alpenland Schweiz als rosarote Idylle, als naturschönes irdisches Paradies. Ein knappes Jahrhundert nach dieser Dichterpropaganda war der Massentourismus da, aus der idyllischen Naturlandschaft hatte sich eine gut technisierte Touristenwelt entwickelt. Der Aufstieg der Schweiz zum europäischen Ferienland Nummer eins hatte Siedlungen und Landschaften einschneidend verändert. In seiner bitterbösen Satire «Tartarin sur les Alpes» geisselte der französische Schriftsteller Alphonse Daudet in den 1880er Jahren die Industrialisierung und Kommerzialisierung der Schweizer Landschaft und charakterisierte damit das Spannungsverhältnis zwischen Tourismus und Landschaft in der Belle Epoque: «Die Schweiz (...) ist heutzutage nur noch ein riesiger Kursaal, geöffnet von Juni bis September, ein Kasino mit Panorama, in dem sich Leute aus allen Erdteilen vergnügen. Betrieben wird dieses Unternehmen von einer Hunderte von Millionen und Milliarden reichen Gesellschaft mit Sitz in Genf und London. Stellen Sie sich nur vor, wie viel Geld es gebraucht hat, um diese ganze Landschaft mitsamt ihren Seen und Wäldern, Bergen und Wasserfällen einzurichten und auf Hochglanz zu polieren, ein ganzes Heer von Angestellten und Statisten zu unterhalten und auf den höchsten Gipfeln Luxushotels mit Gas, Telegraph und Telefon zu erbauen (...). Schauen Sie sich nur um im Lande, Sie werden keinen Winkel finden, der nicht mit mechanischen Einrichtungen und Tricks wie in der Opernbühne ausgestattet ist: beleuchtete Wasserfälle, Drehkreuze am Eingang zu den Gletschern und zur Erklimmung der Berge eine Vielzahl von Bahnen aller Art.»

*Dr. Roland Flückiger-Seiler,
Leiter der ICOMOS-Arbeitsgruppe
«Tourismus & Denkmalpflege»
Wyderrain 3
3012 Bern*