

Vorläufer der Eisenbahn im Berner Oberland : Mietwagen und Omnibusse im Bödéli

Autor(en): **Volmar, F.A.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde**

Band (Jahr): **8 (1946)**

PDF erstellt am: **16.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-241113>

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.

VORLÄUFER DER EISENBAHN IM BERNER OBERLAND

Mietwagen und Omnibusse im Bödéli

Von F. A. Volmar.

Lombach und Lütschine hatten durch Aufschwemmungen im Verlauf von ca. 15 000 Jahren einen nach Schluß der Eiszeit von Meiringen bis unterhalb Thun reichenden, ungefähr 50 km langen Aaresee getrennt; eine durch große und kleine Wasserläufe zerteilte Schutt- und Geröllfläche mit erst spärlicher, dann immer dichter Vegetation erstreckte sich zwischen den beiden Seen, deren Gestade dann von jungsteinzeitlichen und bronzezeitlichen Jägern und Siedlern aufgesucht wurden. Und eine abermals spätere Zeit bot schließlich den Anblick eines zwischen Wendelsee und Brienersee weit sich ausbreitenden Sumpflandes, durch das eine vielarmige und windungsreiche Aare gemächlich dahinfloß.

*Jahn*¹ nimmt eine am linken Thunerseeufer hinführende, durch Kastelle in Strättligen (= strata), Spiez, Krattigen, Leißigen und Weißenau bewachte und über die Ebene nach Unterseen—Interlaken und dann am rechten Brienerseeufer sich fortsetzende *Römerstraße* an. Er glaubt, daß der Höhweg in Interlaken «seinen Namen von einer römischen Straße erhalten habe, welche die Fortsetzung des Hochgestråßes zwischen Weißenau und Unterseen gewesen ist»². Beide Namen seien auf die ursprünglich dammartige Beschaffenheit der alten Römerstraßen zurückzuführen. Eine von ihm in Unterseen vermutete helvetisch-römische Siedlung ist durch das 1922/23 freigelegte Gräberfeld von Unterseen bestätigt worden, das *Tschumi* in die Zeit von 150—250 setzt. Mit seinen zahlreichen Grabbeigaben ist es «ein deutlicher Beweis dafür, daß die Römer auch die Alpentäler des bernischen Oberlandes ständig bewohnten und besonders die geschützten Lagen bevorzugten»³. Bei der gut entwickelten römischen Fluß- und vermutlich insbesondere auch Aare-Schiffahrt (Stähelin) darf man auch an einen Verkehr auf dem Wasserweg Bern—Thun—Unterseen denken, wie denn auch Jahn einen schon in römischer Zeit benutzten, ehemals angeblich noch durch Gebäuderümmern gekennzeichneten Landungsplatz bei der Buche nahe der Weißenau annehmen zu können glaubte.

Die ungewöhnlich großangelegte ehemalige Wasserburg *Weißenau* war nach *Strahm* eine jener aus der Zeit der Staufer, 1152—1254, stammenden Reichsburgern, die nicht zuletzt zur Sicherung der Verkehrswege errichtet worden waren. Möglicherweise auf Veranlassung des 1218 verstorbenen Her-

zogs Berchtold V. von Zähringen, Rektor von Burgund, auf der verkehrspolitisch wichtigen Route Aaretal—Brünig und Grimsel—Nufenen— oder Griebpaß—Italien angelegt oder ausgebaut, sicherte sie also in topographisch überaus günstiger Lage, vielleicht auch als Zollstätte und Sust, die alte Landungs- und Aareübergangsstelle am oberen Ende des Thunersees⁴. In unmittelbarer Nähe der Burg muß ein 1333 und 1365 urkundlich erwähnter Marktort Wyden bestanden haben, der nach J. R. Wyss («Reise») von der nämlichen WassergröÙe zerstört worden sei, die im 15. Jahrhundert auch Kienholz am oberen Brienersee wegschwemmte.

Das teilweise immer noch sumpfige und wahrscheinlich öfters von Überschwemmungen heimgesuchte Gelände zwischen den Seen wurde schon von den Mönchen des um 1130 gegründeten und 1528 aufgehobenen Augustinerklosters Interlaken durch Eindämmung der Lutschine und einige Kanalisierungen in jene eine Stunde weit sich erstreckende fruchtbare, obstreiche Ebene zu verwandeln begonnen, die als ein klimatisch begünstigtes arkadisches Gefilde das Entzücken der ersten Berner Oberland-Reisenden der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts bildete: *das Bödeli*.

*

Vom Unterland her nach vierstündiger (1794), später dreistündiger (1829) Diligencefahrt Bern—Thun mit Markt- oder Post-Ruder- und Segelschiffen oder gedeckten Privatruderbooten je nach Witterung und Wind in 3—5 Stunden über den Thunersee reisend und in einem primitiven kleinen Hafen landend, betrat man es bei einer jahrhundertealten Sust, einem Warenstapelplatz der Grimselroute, dessen vermutlich schon 1539 als «*Neuhaus*»⁵ bezeichnetes, auch als Herberge dienendes Gebäude wiederholt und so auch 1747/48 restauriert bzw. neu gebaut worden war. Im August 1748 lernt es der bernische Gelehrte *J. G. Altmann*⁶ auf seiner als Begleiter einiger Berner Patrizier ausgeführten Reise nach Grindelwald als lobenswertes Gasthaus kennen. *S. Wagner* («Reise von Bern nach Interlaken») rühmt 1805 die Wirtin: «Eine echte Oberländerin von sehr schönen und feinen Gesichtszügen empfängt hier jedermann aufs freundlichste», und *J. R. Wyss d. J.* («Reise in das Berner Oberland») empfiehlt 1816 Neuhaus als Wirtschaft, «wo sich Erfrischungen und selbst Mahlzeiten von sehr behaglicher Art einnehmen lassen»⁷.

In der 1777 erschienen ersten praktischen Anleitung zu einer Berner Oberland-Reise, verfaßt «für die vielen Reisenden, welche alle Jahre in unsre Gegenden kommen, die Alpen und Gletscher zu besuchen», schreibt *J. S. Wyttenbach*⁸, daß man sich vom Neuhaus nach Unterseen, «wohin man ohngefähr eine halbe Stunde durch sehr liebliche Ebenen zu gehen hat», das Gepäck durch die Schiffer tragen lasse. Auch der dreißigjährige *Goethe*, der diesen Miniaturführer auf seiner im Oktober 1779 in Begleitung des Herzogs Karl August von Weimar unternommenen Reise ins Berner Oberland mitsichtrug, fuhr nach nebelverhängter regnerischer Ruderbootfahrt über den Thunersee und Mittagsrast mit Forellen-Mahlzeit in Unterseen (laut einem Brief an Frau

v. Stein) gleichentags erst von hier «auf einem engen Leiterwägelgen» ein Stück weit ins Lauterbrunnental, um dann aber die Reise zum Staubbach bald zu Fuß fortzusetzen.

J. G. Ebels erstmals 1793 erschienene «Anleitung, auf die nützlichste und genußvollste Art die Schweiz zu bereisen» vermerkt noch keine Fahrgelegenheit ab Neuhaus; nach der zweiten Auflage von 1804/05 hingegen können Reisende, die von Neuhaus nach Unterseen nicht zu Fuß gehen wollen, sich von dort «*kleine Leiterwagen holen*» lassen.

Für einen illustren Gast wie die *Ex-Kaiserin Josephine*, die man nach ihrem Besuch der Rousseau-Stätten auf der St. Petersinsel und nach Empfängen in Bern und Thun im Oktober 1810 auch im engeren Berner Oberland erwarten zu dürfen glaubte, konnte ein solcher simpler Leiterwagen natürlich nicht genügen. Der bernische Staatsrat (d. h. die Regierung) hatte daher den Amtsschultheißen in Thun bereits im September 1810 beauftragt, einen «Char à banc zum Dienst Ihro Maj. in den Berggegenden, auf Rechnung des Staats herbeyzuschaffen». Nach dem am 14. Oktober nach einer Spazierfahrt auf dem See in Thun abgebrochenen Besuch des Berner Oberlandes wurde der Präfekt in Interlaken im Januar 1811 angewiesen, den inzwischen dorthin verbrachten Wagen öffentlich versteigern zu lassen, und zwar soll das für 314 Fr. angekaufte kostspielige neue Fahrzeug nach dem Willen des löblich disponierenden Staatsrates durch Verbesserung der offensichtlich noch recht primitiven Verkehrsverhältnisse im Bördeli dem Fremdenverkehr dienstbar gemacht werden: «Wir wünschten, daß jemand aus dortiger Gegend selbiges zum Dienst der Reisenden kaufen würde, um dadurch allmählig *eine zweckmäßigere und bequemere Einrichtung der Wagen zu veranlassen, deren sich bisher die Reisenden im Oberland bedienen mußten.*» Und am 25. Hornung 1811 wird verfügt, daß der der Regierung gehörende Char à banc «dem Wirth Hohlenweger auf dem Gasthaus zu Interlaken, um die gebotene höchste Summe von Einhundert und acht Franken» zuzusprechen sei, «mit Beding, dieses Fuhrwerk vorzüglich für Reisende und Schottengäste [d. h. Molkenkurgäste] zu gebrauchen»⁹.

F. N. König («Reise in die Alpen») bemerkt 1814, daß man beim Neuhaus ein Fuhrwerk zur Fahrt nach Unterseen finde, gehört es doch in Bern schon «zum guten Ton, eine Wallfahrt im Sommer dahin», d. h. zur Geißmolkenkur in Aarmühle, Interlaken und Unterseen, zu machen. J. R. Wyss («Reise») meldet 1816 «zuweilen schon» bereitstehende oder von Unterseen heranzubehende Fuhrwerke, die nach seinem kommentierenden «Hand-Atlas» von 1816 indessen beim Neuhaus «häufig schon» vorhanden sind. Nach einem von H. Hartmann¹⁰ wiedergegebenen Bericht des Oberamtmanns Haller in Interlaken konkurrierten sich nämlich 1816 und 1817 beim Neuhaus bereits drei, vier und mehr Fuhrwerke, um Fremde nach Unterseen, Interlaken und in die Lütchinentäler zu führen. Wyss weiß von diesen *Fuhrwerken* «nicht eben viel zu rühmen»: sie sind 4—6 plätzig, meist einspännig, ohne Verdeck

und ungefedert, haben aber immerhin gewöhnlich kissenbelegte Bänke mit Rückenlehnen. Von Neuhaus bis Unterseen zahlt man 1 Fr., bis Interlaken 1 Fr. 5 Batzen. (Diesen Preis entrichtet noch 1832 für «une petite voiture» Alexandre Dumas père, 1802—1870.)

Der zunehmende Fremdenverkehr ließ den Wagenpark beim Neuhaus weit über den Bedarf anwachsen, was denn auch ein unangenehmes Aufdrängen den Reisenden gegenüber bewirkte; dennoch wartete mancher Kutscher oft acht Tage vergeblich auf eine Fuhr. Verschiedene Klagen veranlaßten den Oberamtmann Steiger in Interlaken im Jahre 1826 zu einer (von Hartmann mitgeteilten) Neuregelung der Verkehrs- und Tarifverhältnisse, nach welcher von den 28 Fuhrwerken in Unterseen, Aarmühle und Interlaken künftig nur noch ein Drittel sich beim Neuhaus aufstellen sollte. Die obrigkeitlichen Vorschriften scheinen von guter Wirkung gewesen zu sein. Der amerikanische Schriftsteller James Fenimore Cooper (1789—1851), der die Schweiz erstmals 1828 bereiste und über die «plumpen» Thunersee-Nachen zwar nicht eben erbaut war, berichtet in seinen «Sketches of Switzerland»: «Ich glaube, die Fuhrwerke beim Neuhaus stehen einigermaßen unter polizeilicher Aufsicht, denn wir gelangten aus dem Boot zu dem Wagen ohne Lärm und Zank.»

Immer noch vermitteln Ruderschiffe und «schwerfällige Segelbarken» den Verkehr über Thuner- und Brienersee — was nicht hindert, daß *Alexandre Dumas* («Impressions de voyage») 1832 an der Table d'hôtes zu Interlaken das Sprachengewirr von angeblich acht bis zehn verschiedenen Nationen zu hören bekommt. Über das Reisepublikum jener Zeit schreibt der damals in Bern Naturwissenschaften studierende nachmalige Professor *Carl Vogt* (1817 bis 1895) in seinen leider fragment gebliebenen Lebenserinnerungen («Aus meinem Leben», 1896): «Die fremden Reisenden waren anderer Qualität; man unterschied an dem Landungsplatze in Neuhaus am Thunersee ‚Herrschaft‘, meist Engländer, die in eigenem Wagen reisten, ihre Dienerschaft mitbrachten und bei längerem Aufenthalte sich häuslich einrichteten, ‚Butterbrötler‘, meist fußreisende Deutsche mit wenig Geld, welche von Milch und Butterbrot leben wollten, ohne zu ahnen, daß gerade in der Sommerszeit, wo das Vieh auf den hohen Alpweiden weilt, Milch und deren Produkte in dem Thale nur sehr spärlich zu finden waren, und ‚Lüt‘, die Einheimischen, welche geringere Wirtschaften aufsuchten. Diese waren nicht schlecht, sogar vortrefflich in jeder Beziehung; man lebte dort gut, reichlich und wohlfeil, in gemüthlicher Gemeinschaft mit den Wirtsleuten, die Interesse an ihren Gästen nahmen.»

Dank der Einführung der fahrplanmäßigen *Dampfschiffahrt* auf dem Thunersee 1836 (direkte Fahrt Thun—Neuhaus 1½ Stunden, während der Reisezeit täglich dreimal hin und zurück) und auf dem Brienersee 1839 konnte das schon im ersten Jahrzehnt des letzten Jahrhunderts als ländlicher Kurort aufgesuchte und bereits um 1820 als Fremdenplatz einer eleganten internationalen Welt charakterisierte *Interlaken* eine weiterhin rasch ansteigende

Besucherzahl verzeichnen. Das hatte neuerdings eine derart starke Zunahme der in Neuhaus stationierten Kutscher zur Folge, daß es unter ihnen zu einer erbitterten wilden Konkurrenz kam. Ein fester Tarif bestand nicht; je nach Umständen wurde ein den Konkurrenten unterbietender oder aber ein über-setzter Fahrpreis gefordert. Wie der um die Entwicklung Interlakens sehr verdiente Hotelier und Publizist *Peter Ober* (1812—1869) in der ersten, 1841 erschienenen Ausgabe seines Führers «Interlacken et ses environs» weiter berichtet, kam es zwischen den sich die Fahrgäste abjagenden Kutschern oft zu skandalösen Szenen. Die Zudringlichsten unter ihnen suchten sich der dem Dampfschiff entstiegenden Reisenden mitunter kurzerhand zu bemächtigen; wer sich widersetzte wurde mit Flüchen bedacht. Ein am 15. Mai 1841 vom Regierungsstatthalter von Interlaken erlassenes und im April 1843 durch den Regierungsrat revidiertes «*Kutscher-Reglement*» suchte diesen für das Reisepublikum höchst peinlichen Auftritten ein Ende zu machen. Es war den Kutschern fortan verboten, sich von ihren in drei Reihen aufgestellten und nummerierten Wagen zu entfernen. Sie hatten sich strikte an den obrigkeitlichen Tarif zu halten, der für die gut viertelstündige Fahrt Neuhaus—Interlaken für Einspänner 2 Fr., für Zweispänner 3 Fr. vorschrieb. «Jede Art von Zudringlichkeit gegen die Reisenden, um solche zu bestimmen, dieses oder jenes Fuhrwerkes sich zu bedienen, ist auf das strengste verboten.» Ein vom Regierungsstatthalter ernannter und vereidigter Aufseher hat für genaue Innehaltung aller Vorschriften zu sorgen; er trägt laut Verordnung des Regierungsrates vom Mai 1856 ein Armband mit einer messingenen Platte, auf welcher die Bezeichnung «Kutscheraufseher von Interlaken» eingraviert ist¹¹. Den Zeugnissen verschiedener Reisender zufolge scheinen alle diese Maßnahmen trotz Strafandrohungen nur vorübergehend gefruchtet zu haben.

P. Ober («L'Oberland Bernois») erwähnt 1854 für die Reisesaison mindestens sechzig solcher sehr eleganter Fahrzeuge. Da die Kutscher bei ihren Wagen bleiben mußten, suchten sie sich durch lautes Geschrei bemerkbar zu machen, wobei sie einander weiterhin je nach Umständen durch sehr verschiedene Fahrpreise konkurrenzten und sich zuweilen sogar zu Gratisfahrten anboten — nur damit ein anderer nichts verdiene! Mit Recht vermißt der von *Ober* zitierte Gewährsmann bei diesem engstirnigen Verhalten jegliches fair play, und er gibt auch Beispiele perfider Tricks, mittels deren die Kutscher die Fahrgäste veranlassen, dieses oder jenes Hotel zu frequentieren oder zu meiden. *Baedeker* bezeichnet die Fuhrwerke um diese Zeit als teuer und bemerkt, daß Einspänner selten zur Verfügung stehen. Laut offiziellem Tarif von 1857 scheint dann den Kutschern ein einheitlicher Fahrpreis von 1 Fr. vorgeschrieben worden zu sein.

Die Einführung der *Omnibusverbindung* zwischen den Schiffsstationen der beiden Seen ist früher erfolgt, als dies *Hartmann* mit dem Jahr 1846 angibt, denn *Baedeker* vermerkt bereits in seiner ersten Ausgabe von 1844: «Gleich nach Ankunft des Dampfbootes fährt ein Omnibus vom Neuhaus nach



Neuhaus am oberen Thunersee,

ehemals eine Sust der Grimselroute, Landungsplatz der den Personen- und Warenverkehr mit dem engeren Oberland vermittelnden Ruder- und Segelschiffe, dann von 1836 bis zur Eröffnung der Bodelibahn im August 1872 auch der Dampfschiffe. Von hier brachten die Mietwagen und Omnibusse die Passagiere nach Unterseen und Interlaken. — Nach einer etwas vergrößerten Zeichnung von Gustave Roux, 1828—1885.

(Aus E. Rambert „Aus den Schweizer Bergen“ 1874)

Interlachen und dem Briener-See, ein anderer vor Abfahrt des Bootes von Interlachen nach dem Neuhaus (Preis des Platzes 1 fr. Fr.)» Ober erwähnt 1841 (und 1854) merkwürdigerweise kein solches Fahrzeug; hingegen finden wir einen Hinweis darauf, daß ein Omnibusverkehr zeitweilig schon viel früher bestanden haben muß, in des Grafen Théobald Walsh 1834 erschienenen Reiseschilderungen¹²: Zahlreiche Wagen harren in Neuhaus der ankommenden Reisenden, Führer, Pferdeverleiher und Kutscher drängen sich heran; «si vous êtes seul, vous montez dans l'omnibus qui part pour Interlaken». Es handelt sich dabei wohl um die wahrscheinlich 1832 eingeführte *Postkutsche*, die in beiden Richtungen einmal täglich den Verkehr Neuhaus—Unterseen—Interlaken besorgte; sie figuriert auf dem im Juni 1832 herausgegebenen Verzeichnis «Bernerische Posten». Im Juni 1833 werden die «Fuhrleute zu Unterseen um Abstellung der Postkutsche zwischen da und dem Neuhaus» vorstellig¹³. Ihrem Gesuch scheint indessen nicht entsprochen worden zu sein, denn im Kutscherreglement von 1843 heißt es: «Der Postwagen behält bis auf weitere Verfügung seine Station wie bisher an der nordwestlichen Ecke des Neuhauses.» Gleichzeitig wird nun aber auch ein «Omnibus» erwähnt, dessen Fahrpreis Neuhaus—Unterseen—Interlaken wie jener der Fuhrwerke Fr. 1.— beträgt. Ober («Interlaken et ses environs», 2. Aufl.) empfiehlt 1857 den Reisenden statt des den Verkehr zwischen den beiden Seen besorgenden

Omnibus eine zum gleichen Preis (1 Fr.) direkt vor das Hotel fahrende Kutsche. In seinem erstmals 1862 erscheinenden «Neuesten Reisehandbuch für die Schweiz» vermerkt *Berlepsch* «Post sowohl als Omnibus» (beide bis Interlaken 1 Fr., für jeden Koffer außerdem 25 Rp.), während Baedeker 1863 auf «Wagen oder Post-Omnibus» hinweist und die Fahrzeit Neuhaus—Interlaken mit einer halben Stunde angibt.

Vielfältige Klagen über den Unfug, der beim Gepäcktragen vom Gepäcklokal und der Personenstation Neuhaus zu den dort stationierten Fuhrwerken «besonders auch von der Schuljugend getrieben wird, welche durch ihre unverschämte Zudringlichkeit das reisende Publikum belästigt und sogar überfordert», führten zu einer im Juni 1863 regierungsrätlich genehmigten Polizeiverordnung des Gemeinderates von Unterseen, aus welcher hervorgeht, daß damals neben dem Postwagen (und neben damals gelegentlich in der Tagespresse schon erwähnten Hotel-Omnibussen) tatsächlich auch noch ein der Allgemeinheit dienender Omnibus vorhanden war.

*

Es ist bezeichnend, daß im noch um die letzte Jahrhundertmitte eher eisenbahnfeindlichen Kanton Bern sowohl die Einführung des Dampfschiffes wie die ersten, verhältnismäßig sehr frühen Eisenbahnbestrebungen der seit Jahrzehnten gut frequentierten oberländischen Touristenroute galten. Bereits ein Jahr nach Aufnahme der fahrplanmäßigen Dampfschiffahrt auf dem Thunersee (1836) und bemerkenswerterweise schon zehn Jahre vor der 1847 erfolgten Eröffnung der ersten schweizerischen Eisenbahn (Zürich—Baden) lanciert ein Stadtberner in dem in Aarau erscheinenden «Schweizer-Boten» den *Gedanken einer Eisenbahn Bern—Thun*. In der Nummer vom 13. September 1837 wird in einer längeren Einsendung aus Bern auf die vielversprechenden Eisenbahnunternehmungen in Amerika, England, Belgien, Frankreich und Deutschland und auf die Idee einer Eisenbahn Basel—Zürich oder wenigstens Baden—Zürich hingewiesen. Dies veranlasse «bereits manche Einwohner hiesiger Hauptstadt zu fragen, ob bei der sehr großen, stets zunehmenden Menge von Fremden und Einheimischen, welche zumal Sommerszeit von hier nach Thun, und in's Oberland strömen, nicht ebenfalls mit Glück eine Eisenbahn von hier bis Thun errichtet werden könnte? Nur seit Errichtung einer Dampfschiffahrt auf dem Thunersee, welche die Reise von Thun nach Interlaken täglich dreimal hin und her macht, hat der Menschenzug dorthin ungemein zugenommen, und ein weit stärkeres Strömen würde sich ganz gewiß einstellen, wenn ein täglicher dreifacher Kurs von Dampfwagen zwischen Bern und Thun eingerichtet würde, so daß man von Bern den nämlichen Morgen um 8 Uhr in dem zehn Stunden entfernten Interlaken zum Frühstück anlangen, und diese Reise um etwa 10 Batzen auf die allerschnellste, freudigste und angenehmste Weise von der Welt machen könnte. Nota bene, ein zweites, oder drittes Dampfschiff auf dem Thunersee würde unumgänglich nöthig, und der Fahrpreis dadurch etwas herabgedrückt werden, was gar keine Un-

gerechtigkeit wäre, indem derselbe gegenwärtig etwas zu hoch steht. Rühmend wert wäre es für uns Berner, wenn wir die ersten in der Schweiz wären, die eine Eisenbahn anlegten ...» Vom Zentrum der Stadt ausgehend und mittels einer Kirchenfeldbrücke sowie einer zweiten Brücke ins Belpmoos gelangend, sollte diese Bahn über Kirchdorf, Blumenstein und die Allmend Thun erreichen. Es war also die *Idee einer Gürbetalbahn*, wie sie, allerdings mit anderer Linienführung, erst 1901/02 verwirklicht worden ist.

Fünf Jahre nach dieser ersten Anregung — und immer noch fünf Jahre vor Eröffnung des ersten schweizerischen Schienenstranges — will man den Gedanken von Thun aus in die Tat umsetzen. Es sind die Initianten und Inhaber des prosperierenden Dampfschiffahrt-Unternehmens auf dem Thunersee, die drei Brüder *Knechtenhofer*, die mit den Herren Jenner, Erb (Sohn), Simon und Zeerleder von der bernischen Regierung am 22. August 1842 die Bewilligung zu den «nöthigen Voruntersuchungen, Aussteckungen und Vermessungen für eine zu errichtende Eisenbahn von Bern nach Thun» erhalten. An die Kosten dieser Vorarbeiten wird ihnen eine «Beisteuer» von 3000 Fr. bewilligt, die nach Erstellung der Eisenbahn dem Staate zurückzuzahlen sind.

Diese Thuner Eisenbahn-Gesellschaft hatte an die Regierung auch das Gesuch gerichtet, sie möge «durch Vermittlung der k. k. österreichischen Gesandtschaft den Ingenieur Negrelli aus Wien zur Untersuchung der Localität berufen und ihm zu dem Ende bei der österreichischen Regierung den nöthigen Urlaub auswirken.» In Anbetracht, daß es sich bei der projektierten Eisenbahn um ein Privatunternehmen handle, für die bernische Regierung «nicht als in ihrem eigenen Interesse liegend» (!), erklärt diese, dem Begehren in dieser Form nicht entsprechen zu können; immerhin will sie ein allfälliges Urlaubsgesuch der Gesellschaft für Herrn Negrelli vermitteln. *Alois v. Negrelli* (1799—1858), ein berühmter Ingenieur und Eisenbahnsachverständiger, befand sich damals als Inspektor im Dienste der Österreichischen Staatseisenbahnen, für deren Ausbau er in eben dieser Zeit eifrig tätig war. Der vorher und nachher als vielfach beigezogener hochgeschätzter Fachmann öfters auch in der Schweiz sich aufhaltende österreichische Ingenieur — er war 1832—35 Straßen- und Wasserbau-Inspektor des Kantons St. Gallen, lieferte 1836 ein Gutachten über die geplanten ersten schweizerischen Eisenbahnen Basel—Zürich—Chur und Zürich—Bodensee und leitete 1845 die Vorarbeiten für den Bau der Eisenbahn Zürich—Baden — scheint gerade damals unabkömmlich gewesen zu sein. Von weiteren Thuner Eisenbahnbestrebungen vernimmt man nichts mehr; die fragliche Gesellschaft hatte den ihr bewilligten staatlichen Kredit von Fr. 3000 bereits Anfangs September 1842 der Regierung wieder zur Verfügung gestellt.

Ein Vorkämpfer eines schweizerischen nationalen Eisenbahnsystems, Ingenieur *Andreas Merian* (1794—1880), erwähnt in seiner 1845 erschienenen Schrift «Über Eisenbahnen in der Schweiz und insbesondere eine Stammeisenbahn von Basel nach Olten als erste Verbindung und Fortsetzung der benach-

barten großen Bahnen» unter den Zweigbahnen auch eine solche von Bern nach Thun. Sie ist sodann 1850 im Expertengutachten *Stephenson* und *Swinburne* über den Bau von Eisenbahnen in der Schweiz vorgesehen, weil in Anbetracht des Touristenverkehrs zu großen Hoffnungen berechtigt, und sie wird 1852 der Schweizerischen Centralbahn-Gesellschaft konzessioniert — aber immer noch läßt ihr Bau jahrelang auf sich warten¹⁴.

Am 7. Jänner 1858 wird dem «Thuner-Blatt» (Nr. 3) aus Bern mitgeteilt: «Wir können unsern Lesern die erfreuliche Nachricht aus ganz zuverlässiger Quelle bringen: daß Ende Juni oder spätestens Anfangs Juli 1859 die Locomotive stolz bis Thun vordringen wird . . . So wird es möglich sein, im andern Sommer Tausende Morgengäste von Basel — mit Wannern voll warmer ‚Läckerli‘ — im Bödele zum Mittagessen zu haben. Die Einwohner anderer Städte im Bereiche werden nicht zurückbleiben, aus dem Stubenstaube heraus, sich an schönen Sonntagen am Fuße der Jungfrau ästhetische Genüsse zu verschaffen. Soit!»

Und in der Tat: Die Eröffnung der mit großen Beiträgen seitens Thun und der Dampfschiffgesellschaft endlich zustande gekommenen Centralbahn-Linie Bern—Münsingen—Thun wirkt sich sofort (und an Sonntagen namentlich von Bern her) in hohem Maße frequenzsteigernd auf den Dampfschiffverkehr und damit auch auf den Besuch Interlakens aus. Hatte die «Vereinigte Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Thuner- und Brienersee» in ihrem ersten Betriebsjahr, 1843, mit zwei Schiffen 35 634 Personen und 1858 mit vier Schiffen 79 818 Personen befördert, so bringt die am 1. Juli 1859 erfolgte Betriebsaufnahme der Bahnlinie Bern—Thun der nun über fünf Schiffe verfügenden Dampfschiffgesellschaft eine Frequenz von 100 819 Personen, die 1863, nach Betriebseröffnung der Bahnstrecke Thun—Scherzligen für den Personenverkehr, mit sechs Schiffen sogar auf 160 837 Personen ansteigt¹⁵.

Dementsprechend ist denn auch ein *gewaltiges Anwachsen der den Verkehr zwischen Thuner- und Brienersee vermittelnden Fuhrwerke* zu verzeichnen: auf den Sommer 1861 hin haben sich nicht weniger als 186 Kutscher einschreiben lassen. Diese große Zahl mag erstaunen — aber sie entspricht auch dem *Ausmaß des damaligen Fremdenbesuches*, von dem man sich heute vielfach nur noch vage Vorstellungen macht. Erwähnen wir deshalb beispielsweise, daß in jenem Jahr die Gemahlin des Prinzen von Oldenburg im «Hôtel d'Interlaken» mit einem Gefolge von 36 Personen, der Prinz Karl von Preußen im «Hôtel de la Jungfrau» mit einem solchen von 22 Personen und der König von Sachsen in Begleitung von ca. 40 Personen im «Schweizerhof» abstiegen.

Tschudis «Schweizerführer» bemerkt 1863: «Den Sommer über ist Interlaken die bunteste, belebteste Fremdenkolonie und dient englischen, russischen, französischen und deutschen Familien zu 3—4 monatlicher Niederlassung in aller Gemüthlichkeit und Zwanglosigkeit.» Anfangs Juni 1864 wird gemeldet, daß alle Landhäuser in Interlakens Umgebung bereits von Fremden

gemietet seien, was seit zehn Jahren nicht mehr der Fall gewesen, und Anfangs September ist die Masse der Reisenden noch immer so groß, daß viele Mühe haben, ein Unterkommen zu finden. Es sind nun 90 einspännige, 79 zweispännige Wagen und 17 Omnibusse — worunter zur Hauptsache die inzwischen weiter aufgekommenen Hotel-Omnibusse zu verstehen sind — zusammen 186 Fuhrwerke mit nahezu 300 Pferden, die den Verkehr im Böödeli besorgen. Schon im folgenden Jahr, da Interlaken dank beträchtlicher Hotel-Neubauten und -Erweiterungen wenigstens 2000 Gästen Platz zu bieten vermag und noch Ende August volle Besetzung aufweist, ist die Zahl der Fuhrwerke auf 212 angestiegen: 102 Einspänner, 91 Zweispänner, 19 Omnibusse. Die glanzvolle Konjunktur dieser sechziger Jahre spiegelt folgender Vermerk in Berlepsch's Reisehandbuch, Ausgabe 1865: «Allgemeines Notabene!! Interlaken ist kein Sommeraufenthalt für Leute, die oekonomisiren müssen. Während der hohen Saison bekommt man in Interlaken nirgends ein Zimmer unter 2 Fr. täglich.» (Minimalpreis 1873: 5 Fr.) Berlepsch fügt dann allerdings in der Ausgabe von 1868 hinzu: «... damit sei indessen keineswegs gesagt, daß man nicht auch relativ billig in diesem Paradies leben kann.» Im August 1867 zählt man in Interlaken über 3000 Gäste; es sind nun daselbst 220 Holzschnitzler tätig. Eine im «Thuner-Blatt» (1868, Nr. 11) wiedergegebene *Gästestatistik* Interlaken-Bönigen für die Saison 1867 (10. Juni—2. Oktober) notiert 24.684 übernachtende Fremde, die insgesamt 120.421 Logiertage verweilten; es waren darunter 6823 Deutsche, 6035 Engländer, 3484 Nordamerikaner, 2998 Franzosen, 2191 Schweizer und 971 Russen. 1868 und 1869 finden sich erste englische Gäste schon im Februar ein. 1870 hat Interlaken 73 Gasthof- und Pensionsetablissemments und 244 für den Fremdenverkehr bestimmte Fahrzeuge, nämlich 118 Einspänner, 91 Zweispänner und 35 Omnibusse.

Der Gasthofbetrieb des engeren Berner Oberlandes wird nun (1870) als «*die sogenannte Fremdenindustrie*» bezeichnet; das «Statistische Jahrbuch für den Kanton Bern» das uns neben den betr. Jahrgängen des «Thuner-Blatt» als Quelle für diese Skizzierung des Verkehrsaufschwunges gedient, bemerkt dazu (V., 1872): «Was unter diesem ziemlich unzarten, aber nicht wohl übersetzbaren und die Praxis sehr getreu ausdrückenden Worte verstanden ist, weiß Jeder, der einmal das Oberland bereist hat. Für das bernische Oberland ist diese ‚Industrie‘ ein Erwerbszweig von erster Wichtigkeit und alle Interessen sind eng mit einer guten ‚Saison‘ verbunden.»

Von 1826—1870 hatte sich die Zahl der im Böödeli für den Fremdenverkehr vorhandenen Fuhrwerke also nahezu verneunfacht (28 : 244). Allein von 1864—1870 war sie von 186 um 58 auf 244 gestiegen; im Zeitraum von sechs Jahren hatten die Einspänner um 28, die Zweispänner um 12, die Omnibusse um 18 zugenommen.

*

Dieser enormen Verkehrszunahme entsprach nun der *Zustand der Straße Neuhaus—Interlaken* in keiner Beziehung. Schon 1859, anlässlich der Eröffnung der Eisenbahnlinie Bern—Thun, schreibt das «Thuner-Blatt» (Nr. 70), daß sie verbreitert und mit Trottoirs versehen werden sollte, und 1864 wird in den Zeitungen neuerdings auf den «bei dem ungeheuren Verkehr im Sommer, namentlich nach Ankunft eines Dampfbootes, für den bescheidenen Fußgänger geradezu lebensgefährlichen Zustand» dieser Straße aufmerksam gemacht. Nach den handschriftlichen Aufzeichnungen von *Edouard Davinet* (1839—1922) fuhr man nämlich in jenen Jahren nach den Landungsplätzen Neuhaus und Zollhaus «auf schmalem, gefährlichem Wege, in dickem Kot oder erstickendem Staub ... eine wirkliche ‚Staubbachfahrt‘ war es für diejenigen, die nicht im ersten Wagen der langen Karawane saßen, abgesehen von der Plage der Brämen und Fliegen, sowie der damaligen Bettlerschar, klein und groß, die sich reißend das Handgepäck zu den Fuhrwerken brachten und, den Fremden allerlei anbietend, denselben sogar nachsprangen.»

Einige heute weit über 80jährige Unterseener und Interlakner entsinnen sich denn auch noch, wie sie als kleine Buben beim Neuhaus den Kutschen- und Omnibuspferden die Stechfliegen und Bremsen wehrten, um so ein paar Batzen zu verdienen. Sie erinnern sich auch noch der Ankunft der teilweise per Dampfschiff und Schlepper transportierten französischen Soldaten, die als Angehörige der im Februar 1871 im Jura über die Grenze getretenen Bourbaki-Armee sich dann ca. zwei Monate im Berner Oberland aufhielten.

H. Runge («Die Schweiz» III) versichert 1866, daß das bunte Treiben beim Neuhaus bei Ankunft und Abfahrt des Dampfschiffes — «Postwagen, Omnibus und Fiaker, Führer, Träger, Pferdeverleiher und was sonst noch von den Fremden lebt» — mit all «den zudringlichen Anerbieten» kaum eine halbe Stunde dauert und daß, wenn die letzten Wagen abgefahren, höchstens noch ein nachzügelter Fußgänger bei einem Schöppli in der Gaststube sitzt.

1866 wurde die Neuhausstraße endlich verbreitert, wobei leider nahezu fünfzig Pappeln gefällt werden mußten. Obwohl Dr. med. Meyer-Ahrens 1869 in seiner klimaphysiologischen Schrift über Interlaken die Neuhausroute als «eine gute auf beiden Seiten mit Bäumen besetzte Straße nebst einem Trottoir für die Fußgänger» bezeichnet, waren damit offenbar noch lange nicht alle Mißstände behoben. Ein Weitgereister, der 1869 im «Anzeiger von Interlaken»¹⁶ «Freundliche Winke für die Fremdensaison» erteilt, rügt der Kutscher «kindisches Spiel mit der Peitsche»: «Lasse man bei Ankunft eines Dampfschiff's die fast endlose Kolonne der Omnibusse und Wagen bei sich vorbei defiliren, so wird man bald bemerken, daß jeder Kutscher glaubt, die andern in der Virtuosität des Peitschenknallens überbieten zu müssen. Ist nun schon das unvermeidliche Gerassel der Räder betäubend und den Fußgänger beängstigend, so wird dieses Gefühl durch den Höllenlärm der Peitschen noch in höchst unangenehmer Weise vermehrt.» Dieses rohe, fuhrleuteartige Knallen sei in allen größeren Städten der Welt, sogar schon in vielen Schweizer-

städten, wie Genf, Basel, Zürich, als eine lästige Kinderei verpönt und polizeilich verboten, umso schlechter stehe dieser Unfug dem Kurort Interlaken an, wo man in solchen Fragen der Schicklichkeit und des guten Tones wenigstens nicht zurückbleiben sollte. Auch das Benehmen der Kutscher und Führer den Fremden gegenüber lasse sehr zu wünschen übrig: «mit wenig löblichen Ausnahmen sind dieselben kriechend höflich oder dann unverschämt grob und anmaßend ...»

Ein anderer Einsender hält sich in der folgenden Nummer über die mit mannsfaustgroßen Steinen bekieste Straße von Neuhaus nach Unterseen auf, was sowohl leichten Fuhrwerken wie der Post Mühe koste, diese Strecke zu bewältigen, wobei die armen Pferde und die gerüttelten Reisenden zu bedauern seien.

Auch der bekannte westschweizerische Schriftsteller und Alpinist *Eugène Rambert* (1830—1886) schildert Ende der sechziger Jahre («Les Alpes suisses») die Zudringlichkeit der Kutscher in Neuhaus, «die eine leere Rückfahrt befürchten», und drastisch schreibt er von der Strecke Neuhaus—Interlaken: «Bei dem ewigen Hin- und Herrasseln der Wagen bleibt dem Fußgänger auf dieser Straße nur die Aussicht auf zwei Alternativen, entweder im Staub bis an die Knöchel oder bis an die Knie im Kot zu waten.»

Dagegen sind es nach des Berner Theologieprofessors *E. F. Gelpke* (1807—1871) kleiner Monographie «Interlaken» (1870) nicht die Kutscher, die sich so angelegentlich um Fahrgäste bewerben, sondern diese müssen froh sein, überhaupt einen Fahrplatz gefunden zu haben: «Himmel, welcher Lärm und Geschrei, ehe man sich mit Kutschern und Trägern abgefunden, sich mit Gepäck in die Wagen eingepfercht und wohl auch noch mit ungeschliffenen Reisenden um seinen Platz gebalgt hat! Glückliche Reisende der Zukunft, die ohne solche Beschwerden mit der jetzt projektirten und sicher bald fertigen Eisenbahn vom Haupte des See's so ruhig, wie in Abrahams Schooß, nach Interlaken fahren werden!»

Gleicher Meinung ist auch der «*Anzeiger von Interlaken*», wenn er im April 1871 (Nr. 33) schreibt: «Allseitig wird anerkannt, daß die bisherige Kutscherei auf der staubigen Landstraße zwischen Neuhaus und Unterseen sich überlebt habe und endlich mit etwas Anderem ersetzt werden müsse, wenn wir uns nicht dem berechtigten Unwillen und dem verdienten Spott der Fremden aussetzen wollen.»

Entstehung, Entwicklung und Betrieb der ersten Eisenbahn des Berner Oberlandes, der Thuner- und Brienersee verbindenden originellen Bodelibahn als erste Sektion eines großen Transitprojektes Luzern—Bern, und der damit verbundene Machtkampf zwischen Dampfschiff und Eisenbahn um die verkehrspolitische Schlüsselstellung im Bodeli sollen Gegenstand einer besonderen Darstellung sein.

Anmerkungen

- 1 Albert Jahn, Der Kanton Bern deutschen Theils, antiquarisch-topographisch beschrieben. Bern-Zürich, 1850.
- 2 Jahn, a. a. O. S. 310.
- 3 Otto Tschumi, Das Gräberfeld von Unterseen. Jahrbuch des Bernischen Historischen Museums in Bern 1923. Auch im «Simmentaler Heimatbuch», Bern 1938, und in «Das Frutigbuch», Bern 1938.
- 4 Hans Strahm, Die Weißenau. Jahrbuch vom Thuner- und Brienzensee 1944, Thun 1945. — Ernst Buri, Unterseewen und Interlappen. «Das Hardermannli» 1944, Nr. 4, Sonntagsbeilage zum «Oberländischen Volksblatt», Interlaken.
- 5 «1539 Jenner 18. Dem wirt zum nüwen huß ein venster.» Berchtold Haller, Bern in seinen Rathsmannualen I., Bern 1900.
- 6 «Versuch einer Historischen und Physischen Beschreibung der Helvetischen Eisbergen.» Zürich 1751.
- 7 Die am 28. März 1817 der Stadtgemeinde von Unterseen im Interesse des Fremdenverkehrs erteilte Badkonzession «zu Benutzung der beym Neuhaus entspringenden reichhaltigen Quelle» (Ämterbuch Interlaken No. 3, Dekreten-Buch No. 10) bezog sich nicht — wie in der am 8. Mai 1937 erschienenen Sonderbeilage «Zur Wiedereröffnung im Neuhaus» des «Oberländischen Volksblattes» (Nr. 71) von F. Moser irrtümlich ausgeführt — auf das Neuhaus, sondern auf das benachbarte (1829 als «wenig besucht» erwähnte) *Küblisbad*, das 1860 auf St. Beatusbad umgetauft, 1903 von der Burgergemeinde Unterseen an eine Engländerin verkauft und von dieser in eine englische Familienpension («Manor Farm») umgewandelt wurde. *Neuhaus* wurde 1837 vom Staat Bern für Fr. 23 000 an die Burgergemeinde Unterseen verkauft, die es 1894 für Fr. 26 000 der Parquet- und Chalet-Fabrik Interlaken AG. veräußerte. 1904 kam es für Fr. 35 000 in den Besitz der Familie Speich. 1936 um die Summe von Fr. 150 000 von der Kollektivgesellschaft der Gebrüder Horn in Interlaken erworben, wurde es 1936/37 nach den Plänen von Architekt A. v. Moos geschmackvoll umgebaut und am 9. Mai 1937 als Hotel-Restaurant mit Strandbad eröffnet. (Grundsteuerschätzung 1945: rund 257 000 Fr.) Neuhaus war also entgegen den Angaben von Hartmann und Moser nie im Besitz der Dampfschiffgesellschaft. — 1943 wurde der 1½ km lange Uferstrich zwischen Neuhaus und Ruine Weißenau dank den Bemühungen des 1933 gegründeten Uferschutzverbandes Thuner- und Brienzensee durch den Regierungsrat endgültig als *Naturschutzgebiet* erklärt.
- 8 «Kurze Anleitung für diejenigen, welche eine Reise durch einen Theil der merkwürdigsten Alpgegenden des Lauterbrunnenthals, Grindelwald, und über Meyringen auf Bern zurück, machen wollen.» Bern 1777.
- 9 Manual des Staats-Raths, Nos. 11 u. 12. — Über den am 30. Sept. 1810 erfolgten Besuch der Ex-Kaiserin Josephine auf der St. Petersinsel und in Bern (7. Okt.) s. E. Meyer in «Blätter für Bernische Geschichte, Kunst und Altertumskunde» 1928 und H. Bloesch in «Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde» 1941.
- 10 Hermann Hartmann (1865—1932), Das große Landbuch, Bern 1913. Dazu das 1932 von Rob. Marti-Wehren herausgegebene, vom Verlag Benteli AG., Bern-Bümpliz, zu beziehende Register.
- 11 Dekreten-Bücher, Nos. 35, 42, 53.
- 12 «Voyage en Suisse, en Lombardie et en Piémont.» Paris 1834.
- 13 Manual des Regierungs-Rathes, No. 12.
- 14 Zur Vorgeschichte der Eisenbahn Bern—Thun: Hinweis auf den Artikel im «Schweizer-Boten» 1837 durch eine sich auf diesen beziehende Notiz in der «Neuen Zürcher Zeitung» 1837, wiedergegeben in Oskar Welti, Zürich—Baden, die Wiege der schweizerischen Eisenbahnen, Zürich 1946. — Manual des Regierungsrathes 1842, Nos. 90 u. 91. — Alfred Birk, Alois von Negrelli, 1. Bd., Wien-Leipzig 1915. — Martin Trepp, Bilder aus der Geschichte der Stadt Thun, in der Heimatkunde «Das Amt Thun», Bd. 1, Thun 1943. — Friedrich Volmar, Die ersten Bemühungen um ein schweizerisches nationales Eisenbahnsystem 1838 bis 1848, «Schweizer. Zeitschrift für Volkswirtschaft und Sozialpolitik», Bern 1925. — R. Stephenson und H. Swinburne, Bericht der vom Bundesrathe einberufenen Experten über den Bau von Eisenbahnen in der Schweiz, Bern 1850. — Die in den 50er Jahren

zwischen Bern und Thun verkehrenden, 3 Stunden benötigenden Eilwagen (3—4mal täglich) und den Personenwagen (je einmal täglich hin und her, mit gleicher Fahrzeit), sowie das jeden Dienstag nach Bern fahrende Marktschiff ergänzend, betrieb der Lohnkutscher Gottlieb Blatter laut Annoncen im «Thuner-Blatt» 1855 und 1858 ab 1. Juli einen täglichen einmaligen *Omnibusdienst von Thun nach Bern* und zurück.

- 15 Statistik 1836—1906 in Jakob Ammann, Dampfschiffahrt auf dem Thuner- und Brienzensee, SA. aus «Die Industrielle und Kommerzielle Schweiz beim Eintritt ins XX. Jahrhundert», Zürich 1907.
- 16 Nrn. 36 u. 39. Vorläufer des «Oberländischen Volksblattes», Interlaken. Für die gütig gewährte Durchsicht der in der Landesbibliothek nur in vereinzelt Nummern erhaltenen und selbst im Archiv des heutigen Verlages leider nicht mehr vollständig vorhandenen Jahrgänge danken wir Herrn Redaktor Rud. Wyß und der Firma «Buchdruckerei Otto Schlaefli AG. und vorm. K. J. Wyß Erben, Interlaken» bestens. — Nach Aufhebung der 1914 eröffneten Strecke Beatenbucht—Neuhaus—Interlaken der Rechtsufrigen Thunerseebahn, Ende 1939, wurde die Straße Neuhaus—Unterseen für den Autobusbetrieb abermals verbreitert, wobei die sie säumenden kranken Birnbäume gefällt werden mußten. An ihrer Stelle wurden in größerem Abstand von der Straße neue Obstbäume gepflanzt. (Gefl. Mitteilung von Dr. H. Spreng, Unterseen).