

Der Beginn des Tourismus im BernerOberland

von *Erich Liechti*

Nach der französischen Revolution Ende des 18.Jh begann sich die Gesellschaft in Europa rasch zu verändern. Nach der Mediation und der Wiederherstellung des eidgenössischen Staatsgefüges machte sich das Interesse an unserer schönen Landschaft bemerkbar. So gehörte es zum guten Ton, vor allem in der „besseren Gesellschaft“ in England, Deutschland und Frankreich, die Schweizer Bergwelt zu besuchen; vorerst noch zu Fuss oder per Kutsche.

Die Erfindung der Dampfmaschine zum Ende des 18.Jh. und deren Einsatz in Verkehrsmitteln ermöglichte sukzessive das Reisen in fernere Gebiete als es bis anhin möglich war. In der Schweiz begann die Zeit der dampfgetriebenen Vehikel 1823 mit der Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Genfersee. Das Berner Oberland musste noch eine Weile warten: 1836 fuhr das erste Dampfschiff auf dem Thunersee und 1839 kam auf dem Brienersee der erste Dampfer in Betrieb. Beide wurden von privater Seite initialisiert.



*BELLEVUE, das
erste Dampfschiff im
BernerOberland,
1836*

Logischerweise waren es zuerst unsere Seen, welche dampfgetriebene Fahrzeuge zuließen, denn noch war unsere Gegend nicht gut erschlossen. Schlechte Verkehrswege durchzogen das Land mehr schlecht als recht. Diese waren eben eher Wege, denn Strassen: bei Trockenheit sehr staubig und voller Pferdemit. Bei Regenwetter verwandelten sich der Staub zu knöcheltiefen Schlamm, durch welchen

man pfühlen musste. So bereiste man auf Schusters Rappen, bestenfalls per Kutsche das Land. Auch mit Gaststätten war es schlecht bestellt: die meistens fragwürdigen 'Etablissements' waren auf Tourismus noch nicht ein-gestellt. So beschwerte sich u.a. der Komponist Felix Mendelssohn-Bartholdy darüber, dass er weder in Wimmis noch in Spiez eine Unterkunft gefunden habe. Bei strömendem Regen sei er durchs Simmental herab gewandert und musste vorerst bis ins Schloss Spiez gehen, wo ihm ein mürrischer Schlossherr eine Aufnahme verweigerte.

Er kehrte nach Wimmis zurück, wo er im Gasthaus 'Zum wilden Mann' im Brodhüsi (heute 'Hirschen') endlich eine Übernachtungsgelegenheit fand. Wimmis lag damals eben noch abseits, denn die Hauptstrasse von Thun ins Simmental führte über das Brodhüsi. Demzufolge befanden sich hier auch die ersten Gaststätten.

Der Wimmiser Säckelmeister und Lieutenant Weissmüller erkannte das Bedürfnis eines guten Reitweges auf den Niesen. Als Besitzer der Staldenalp baute er im Stalden ein erstes Gasthaus, wo sich Niesengänger an den Milchprodukten der Alp erlaben konnten und wenn nötig auch Unterkunft fanden. 1856 liess er das Gasthaus auf dem Niesen errichten. In Wimmis vermietete er Pferde samt Führer zum Erklimmen des Niesengipfels. Ausgangspunkt der Niesentouren war damals das alte Gasthaus 'zum Kreuz' im Oberdorf (heute Haus Josi, Oberdorfstrasse 10). Weniger betuchte Touristen mussten zu Fuss den Berg erklimmen, oder sich per Tragsessel hochtragen lassen. Im Dorfmuseum **Wimmis**^{historic} ist einer dieser Originalsessel zu bewundern. Auch der Komponist Johannes Brahms stieg 1886 auf den Berg, er äusserte sich nicht gerade erfreut über die zu erduldenen Strapazen.



*Aufnahme um 1890
vom Hotel Niesen-
Kulm.*

5920. — Niesen-Kulm (2366 m). — Hotel Niesen

Als 1859 die Eisenbahn Thun (Scherzligen) erreichte und Spiez von da per Schiff erreicht werden konnte, brachte eine Kutsche die Niesentouristen nach Wimmis. So entstand 1884 der Gedanke für eine Bahn auf den Niesen. Die Talstation der dampfgetriebenen Zahnradbahn sollte im Hasli zu stehen kommen, wohin die Kutsche die Gäste auch bringen sollte. Die Konzession für eine Bahn wurde vom Bundesrat erteilt, doch konnten die Gelder für den Bahnbau nicht aufgetrieben werden.

Nachdem die Centralbahn Thun erreicht hatte, begann in unserer Region ein grosses Gerangel um Linienführung und Spurweiten. Ein Projekt sah eine durchgehende Schmalspurlinie von Montreux nach Thun vor. Die Station Wimmis wäre im Brodhüsi zu stehen gekommen.

Die Viehzüchter des Simmentals propagierten eine Normalspurbahn im Simmental, denn eine Schmalspurbahn hatte zu kleine Wagen um damit Vieh transportieren zu können. Zudem hätten die Tiere in Thun auf die Normalspur umgeladen werden müssen. Ein weiteres Projekt sah eine Gürbetalbahn vor, mit Stationen in Wattenwil, Stocken und Reutigen. Mit dieser Version wäre im Eyfeld und der Rütene (statt in Spiez) ein grosser Bahnhof entstanden.

Schliesslich konnte sich die Normalspur im Simmental durchsetzen. 1897 erreichte die Spiez-Erlenbachbahn (SEB) Wimmis. Kleine Dampflokomotiven zogen fortan die Züge durchs Tal. Viehzucht und Tourismus prosperierten.



*Lokomotive der SEB vom
Typ Ed 3/3.
(Archiv BLS)*

Somit war das Projekt der Niesenbahntalstation im Hasli gestorben. Ein neues Projekt sah die Niesenbahnstation in der Herrenmatte unmittelbar neben der SEB-Station vor. Das Trassé sollte in einem Tunnel unter dem Schloss durch in die Spissi geführt werden und von hier in grossen Schlaufen zum Stuefstein, in die Staldenalp und zum Gipfel hochführen. Die schlechte geologische Struktur des Berges verunmöglichte eine Realisierung: die Kosten waren viel zu hoch.

Der zunehmende Niesentourismus beflügelte auch den Sennen auf dem Bergli um eine Beherbergungsbewilligung nachzusuchen. Das Bergli wird zum beliebten Zwischenhalt für die strapazierten Berggänger, welche oft hier auch übernachteten.

Es soll vorgekommen sein, dass das Niesenziel am nächsten Tag ad acta gelegt werden musste, infolge zu hohem Alkoholkonsum und Jassen bis in die frühen Morgenstunden...

Das Bergli konnte seinen Gastwirtschaftsbetrieb noch bis in die 1960er Jahre aufrecht erhalten. Der damalige Wirt, ein Senn aus dem Frutigbiet, kaufte seinen Proviant vornehmlich im Laden meines Vaters an der Oberdorfstrasse 3.

Einziger Nachteil: der Mann war in steter Begleitung eines riesigen Saanenländer Ziegenbocks. Dessen Gestank übertrug sich auch auf seinen Besitzer und auf die nahe Umgebung....

1893 wird die normalspurige Bahnstrecke Thun – Spiez – Därligen eröffnet (Thunerseebahn) und verbindet sich hier mit der Bödelibahn. Ihr folgt 1901 die Spiez – Frutigen – Bahn. 1902 nimmt die Bahnlinie Erlenbach-Zweisimmen den Betrieb auf und fusioniert mit der Spiez-Erlenbach-Bahn zur SEZ.



Somit ist das Berner Oberland per Schiene erschlossen. Der Bau der meisten Bergbahnen fällt ebenfalls in diese Zeit, wonach der Tourismus ungeahnte Höhen erreicht. Um 1900 war ein Herr Scherler Wirt auf dem Löwen zu Wimmis. Die Löwenbesitzung reichte bis zum heutigen Stationsgebäude. Die Häuser an der Bahnhofstrasse existierten noch nicht, ebenfalls gab es noch keine Postgasse. Das Ganze war ein zusammenhängendes Mattli.

Als nun die Bahn nach Wimmis kam, wollte Scherler das Geschäft nicht verpassen. Wie andernorts auch üblich liess er in direkter Nachbarschaft des Bahnhofs das Bahnhofrestaurant bauen, in der Hoffnung die Bahnpassagiere würden die Wartezeit auf das Zügli in seinem Restaurant verbringen!

Was man heute nicht mehr weiss: im Bahnregelement stand zu lesen, dass sich die Bahnpassagiere gefälligst mindestens 20 Minuten vor Abfahrt (sic!) am Bahnhof einzufinden hätten um sich die Fahrkarten zu besorgen! Damals hatte man noch Zeit. Man traf eine Stunde vorher dort ein und es reichte noch für ein ‚Zweierli‘ im Restaurant, um die Reiseangst zu bezwingen.



Scherlers Bahnhofrestaurant zur Anfangszeit der SEB um 1905 noch völlig im Grünen.

1910 nimmt die Niesenbahn ihren Betrieb auf. Sie beginnt nun nicht mehr wie bereits zwei Mal projektiert in Wimmis, sondern in Müllenen. Die als Standseilbahn konzipierte Anlage kostete deutlich weniger als eine Dampfbahn ab Wimmis.

Der Bau der Niesenbahn erfolgte durch den Baumeister Johann Frutiger aus Oberhofen, dem Gründer der heutigen Bauunternehmung Frutiger AG.



Berühmte Leute sollen in Wimmiser Gaststätten gewohnt haben. So auch der russische Politiker Wladimir Iljitsch Lenin. Er soll im Hotel Löwen logiert haben. Das muss in der Zeit zwischen 1900 und 1912 gewesen sein. Wo sind die Gästebücher des Löwen aus dieser Zeit geblieben?

Auf die Hausse der „Belle epoque“ Ende des 19.Jh und zu Beginn des 20.Jh folgte der erste Weltkrieg 1914. Der erste Weltkrieg bedeutete eine Katastrophe für den Tourismus. In wenigen Tagen leerten sich die Hotels und die Bergbahnfrequenzen sanken gegen Null. In den meisten Gastbetrieben, vorab den grossen Hotels (Schonegg, Spiezerhof, Eden, des Alpes in Spiez sowie die Etablissements in Interlaken, Meiringen, Grindelwald und Mürren) und luxuriösen Badbetriebe (Heustrich, Weissenburg, Gurnigel) war plötzlich gähnende Leere.

Die meisten Betriebe erholten sich nach dem Krieg nie mehr zum einstigen Glanz oder wurden teilweise geschlossen.



Das Heustrichbad während seiner Glanzzeit zu Ende des 19. Jahrhunderts.

Nach dem ersten Weltkrieg kam die Weltwirtschaftskrise, welche nochmals wirtschaftliches Ungemach und Bevölkerungselend brachte. Erst Ende der 1920er Jahre begann sich die Lage langsam wieder zu normalisieren. Das Moloch Automobil begann seine Siegestour. Auch in Wimmis konnten sich einige gut Betuchte die neue Errungenschaft leisten: Doktor Schmid war der erste Autobesitzer in Wimmis. Dann folgten die Familien Ilg, Josi u.a.

Das Auto war damals in erster Linie ein Vergnügungs- und Reisemittel. Man begann an Sonntagen zum Teil ausgedehnte Fahrten zu unternehmen, welche meistens durch einen obligaten Radwechsel unterbrochen wurden (die verflixten Hufeisennägel....). Der Niesentourismus ab Wimmis florierte noch bis Mitte der 1950er Jahre. Vor allem an Samstagen erschienen die Berggänger per Velo in Wimmis, wo sie ihre Verhikel vor dem Gipfelsturm zu Dutzenden abstellten und am Sonntagabend wieder abholten.



Extra für den Fotografen hat Dr. Schmid seinen Wagen vor der Löwen-Dependance geparkt.....

Nach dem Zweiten Weltkrieg kam der Autotourismus erst richtig auf. Die Gesellschaft veränderte sich zur Genussgesellschaft: nach den Schreckensjahren sollte das Verpasste nachgeholt werden. In Deutschland entstand das Wirtschaftswunder. Man ging nun ans Meer in die Ferien mit Auto und Zelt. Die Côte d'Azur und die italienische Riviera lockte mit Neuem.

Die grossen Gastbetriebe im Berner Oberland kamen kaum mehr und nur mit grösster Mühe über die Runden, wenn überhaupt. Zudem stellten sich in den alternden Gebäuden grössere Renovations- und Unterhaltsarbeiten an.

Unsere Landschaft hat an sich nichts von ihrer Attraktivität eingebüsst, aber die Infrastrukturen vieler Gastronomiebauten lassen vielerorts zu wünschen übrig. Eine Entwicklung, welche bis heute anhält und viele Gastunternehmen bis an ihre Grenzen auf die Probe stellt!

Unser grösster Trumpf ist sicher nach wie vor die Schönheit und Attraktivität unserer Landschaft. Die Berge, die Seen, die schönen Dörfer inmitten einer phantastischen Natur. Dazu gilt es grösste Sorge zu tragen. Vielerorts hat die Landschaft leider bereits stark gelitten und an Schönheit verloren. Sei es durch bauliche Zersiedelung, unvernünftige und wenig einfühlsame Architektur oder durch unüberlegte Abholzungen, sprich Rodungen. Alles weil man heute nur allzugerne der Gewinnsucht unterliegt, ohne daran zu denken, wie unsere nächsten Generationen diese Missstände werden verkraften können...

Da nützen die besten Bemühungen der Tourismusorganisationen wenig, wenn die schönsten Waldstücke gerodet und damit die Landschaft für Jahrzehnte negativ beeinflusst werden.

Nennen wir zum Abschluss einige dieser unschönen Beispiele: Die schöne Strandstrasse am See im Gütital, Die Waldbörter längs der Simme im Raum Brodhüsi und Weissenburg – Oberwil, der Schlosspark zu Wimmis, oder die Spissistrasse, wo eine sehr seltene, vielfältige Flora dem Strassenverkehr geopfert und für immer vernichtet wurde!

Quo vadis Tourismus bernensis?