



Der Tourismus vor 130 Jahren

Im 19. Jahrhundert veränderte sich der Tourismus radikal. Die Eisenbahn machte das Reisen bequemer, Bergbahnen brachten die Touristen in die Höhe, wo sie nicht selten in luxuriösen Hotels abstiegen. Die Alpen übten zu dieser Zeit einen besonderen Reiz aus und zogen internationale Gäste in die Schweizer Berge. Seinen Höhepunkt erreichte diese Form des Reisens noch vor dem Ersten Weltkrieg.

In dieser Zeit, 1892, entstand auch die htr hotelrevue. Anlässlich des 130-Jahr-Jubiläums schaute die Redaktion auf diese bewegte Ära zurück – zeigte etwa, wie Grandhotels entstanden (und teils wieder verschwanden), wie der Tourismus die Wintersaison entdeckte und wie sich die Gastronomie radikal veränderte. Viele Leserinnen und Leser haben gewünscht, dass sie die Serienbeiträge zu Hause ausdrucken können. Diesem Wunsch kommen wir gerne nach.



1 Vergangene Hotels

Nicht jedes Hotel hat überlebt

Die htr hotel revue wird 130 Jahre alt. Zum Jubiläum blicken wir auf den Tourismus vor 130 Jahren zurück – zum Beispiel auf Hotels, die die letzten 130 Jahre nicht überlebt haben.

Mischa Stünzi und Roland Flückiger



Das 1894 eröffnete Grand Hotel Baer in Grindelwald nahm ein tragisches Ende: Es wurde 1941 bei einem Brand zerstört.

Welches das älteste noch aktive Gasthaus der Schweiz ist, lässt sich nicht mit Sicherheit sagen. Klar ist: Mehrere haben bereits über 600 Jahre auf dem Buckel und beherbergen immer noch Gäste. Doch nicht allen Hotels war es vergönnt, so alt zu werden. Einige Häuser, die ums Jahr 1892, als die htr hotel revue zum ersten Mal erschien, bis weit über die Landesgrenzen aus strahlten, gibt es heute nicht mehr. Sie sind entweder abgebrannt, wurden umgenutzt oder gesprengt. Zurück blieben schöne Bilder und spannende Geschichten.

Hotel Jungfrau am Eggishorn: Besitzer spielten mit dem Feuer

Das Hotel Jungfrau am Eggishorn wurde 1856 von den Gebrüdern Wellig aus Fiesch mit finanzieller Unterstützung durch den Engländer John Birkbeck erbaut, weil die Gegend von zahlreichen Engländern besucht wurde, nachdem der Engländer Malkin 1840 das Eggishorn erstmals bestiegen hatte. 1871 kam das kleine Berghotel in die Hände von Emil Cathrein, der das Haus in mehreren Etappen zu einem Grossbetrieb mit über 100 Betten vergrösserte. In völliger Einsamkeit bot dieser seinen Gästen alle Annehmlichkeiten von mondänen Grand Hotels. Bald einmal entstanden auch Projekte zur Erschliessung der

Gegend mit der Schiene. Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs bedeutete aber ein jähes Aus für die Bahnräume. Erst in unserer Zeit kam die Gegend in den Genuss einer Bahnerschliessung. Aber die 1966 eröffnete Luftseilbahn zum Eggishorn liess das alte Hotel «links» liegen. Diese Tatsache inspirierte 1972 die damaligen Besitzer zur Liquidierung ihres alten «Kastens» mit Hilfe von Zündschnur und Feuer.

Hotel Bernerhof Bern: Heute gehts dort um Milliarden

Jean Kraft war ein gewiefter Berner Hotelier. Als man Mitte des 19. Jahrhunderts Bern zum Regierungssitz machte und das Bundeshaus baute, ahnte er, dass schon bald viele Parlamentarier während der Sessionen einen Platz zum Schlafen brauchen werden. Und so liess Kraft im Zentrum der Macht das Nobelhotel Bernerhof mit 123 Zimmern bauen.

Das 1858 fertiggestellte Hotel galt als erstklassige Adresse in Europa, wo Berühmtheiten wie der Komponist Jacques Offenbach, der Polarforscher Roald Amundsen sowie Kaiser und Königinnen aus aller Welt abstiegen. Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs blieben jedoch praktisch von einem Tag auf den anderen die Gäste aus, und nach dem Tod des Hoteliers verkaufte seine Witwe das Hotel der Eidgenossenschaft. Seit 1924 dient das ehemalige Nobelhotel dem Eidgenössischen Finanzdepartement als Sitz.

Grand Hotel Brissago:

H.G. Wells hat sich um wenige Kilometer getäuscht

Das 1906 nach einer langen Planungsphase eröffnete Grand Hotel in Brissago war vom bekannten Architekten Paolito Somazzi aus Lugano entworfen worden, dem Erbauer etlicher Luganeser Hotels. In den ersten Jahren entwickelte sich das Hotel äusserst erfreulich und es wurde zum Aufenthaltsort zahlreicher Berühmtheiten der europäischen Literatur. Thomas Mann, Ernest Hemingway, Hermann Hesse, Wladimir Nabokov und Erich Maria Remarque liessen sich von der Atmosphäre des Hauses verzaubern. H.G. Wells, der in einem seiner Romane den Ersten Weltkrieg voraussagte, liess dessen Friedenskonferenz im Grand Hotel Brissago stattfinden. Er hatte sich nur um wenige Kilometer getäuscht: 1925 wurde der Frieden im Grand Hotel Locarno (mehr dazu weiter unten) besiegt, doch man berichtet, die ersten Kontakte zwischen dem deutschen Reichskanzler Gustav Stresemann und dem französischen Premier Aristide Briand hätten im Grand Hotel Brissago stattgefunden.

Nach einer schwungvollen Zeit zwischen den beiden Weltkriegen diente das Hotel ab 1943 als Internierungsheim für Flüchtlinge. Dann wurde es vorübergehend geschlossen, bis es 1958 erneut als Hotel genutzt wurde. Fehlende Investitionen führten aber 1971 zur endgültigen Schliessung, als solche «alten Hotelkästen» kein Renommee mehr hatten. Der fehlende Unterhalt und zahlreiche Vandalenakte am leerstehenden Haus führten zu einem rapiden Verlust der Bausubstanz. Ein Grossbrand im April 1983 besiegelte das Schicksal des Grand Hotel von Brissago endgültig: Im Jahre 1993 - zu einer Zeit, in der man sich andernorts in der Schweiz längst wieder an die Sanierung historischer Hotelbauten wagte - wurden die verbliebenen Brandruinen abgetragen.

Grand Hotel St. Moritz:

Vom grössten Gebäude des Landes zur Poststelle

Das Grand Hotel in St. Moritz wurde durch eine AG von Einheimischen nach mehreren Vorprojekten des Architekten Karl Koller, der beispielsweise auch das Hotel Waldhaus in Sils-Maria plante und erbaute, am Abhang über dem See von St. Moritz erstellt. Der Monumentalbau war zur Zeit seiner Eröffnung das grösste Gebäude der Schweiz und der Heimatschutz gehörte zu den vehementen Kritikern seiner architektonischen Gestaltung. Eine zeitgenössische Studie beschreibt das Grand Hotel als «zehnstöckigen Palast mit 300 Zimmer für 420 Gäste mit 3200 Glühlampen und vier Bogenlampen, sechs elektrisch betriebenen Aufzügen, einer Vacuum-Entstaubungs-Anlage etc.»

Zur Genugtuung vieler, die sich an diesem Koloss neben dem Badrutt's Palace störten, wurde das Haus im Juni 1944 bei einem Brand in den oberen Stockwerken komplett zerstört. 1947 wurden die vorhandenen Bauteile in den unteren Geschossen von der Post erworben und dort das lange Zeit funktionierende Postgebäude von St. Moritz errichtet.

Hôtel Byron Villeneuve: Vom Krieg erholte es sich nie mehr

Das zwischen 1837 und 1841 nach Plänen des bekannten Architekten Jean Marc Junod aus Genf erbaute Hôtel Byron in Villeneuve am oberen Genfersee war das erste grosse Hotel in der freien Naturlandschaft der Schweiz. Der Baustil war dem Zeitgeist entsprechend klassizistisch. Gleich nach der Eröffnung war der berühmte und kritische Schriftsteller Rodolphe Toepffer aus Frankreich als Gast dort. Im Haus sollte 1846 sogar ein Spielcasino nach dem Vorbild von «Baden, Wiesbaden etc.» eingerichtet werden, wie der Besitzer propagierte, was die Gemeinde aber ablehnte. 1903 wurde das abgelegene Hôtel Byron durch die erste elektrische Strassenbahn in der Schweiz mit der ganzen Region zwischen Vevey und Villeneuve verbunden. Als 1912 eine Dependance hinzukam, stand der Tourismus noch in voller Blüte. 1914

brachte der Erste Weltkrieg aber einen schweren Rückschlag für das Unternehmen. Nach Kriegsende öffnete es seine Tore nur noch sporadisch und im Januar 1933 fiel das Hotel einem Brand zum Opfer. Übrig geblieben ist nur die Dependance, die zu einem Altersheim umgebaut wurde.

Grand Hotel Baer Grindelwald:

Die Bären brannten gleich reihenweise

Hotels mit dem Namen «Bär» stehen in Grindelwald offenbar unter keinem guten Stern. Am 18. August 1892 brannte der Gasthof Bären, ein vierstöckiger, hölzerner Gebäudekomplex. Trockenheit und Föhn sorgten dafür, dass die Flammen rasch um sich griffen. Am Ende waren 116 Gebäude abgebrannt und über 400 Einheimische obdachlos. Das Unglück hielt die Betreiber des 1894 eröffneten Grand Hotels nicht davon ab, diesem ebenfalls den Namen «Baer» zu geben. Der imposante Bau war das damals grösste Hotel im Gletschertal und dominierte das Ortsbild. Knapp 50 Jahre nach dem verheerenden Grossbrand von Grindelwald schrillten am 16. Januar 1941 erneut die Sirenen. Das Grand Hotel Baer, das zu dieser Zeit voll besetzt war mit Armeeangehörigen, stand in Flammen. Vermutet wird, dass ein Soldat eine Zigarette achtlos entsorgt hatte. Glücklicherweise konnten sich sämtliche Gäste in Sicherheit bringen. Das Gebäude selber konnte allerdings nicht gerettet werden. Es wurde wenig später gesprengt. An der Stelle des schmucken Grand Hotels steht heute das Sportzentrum. Wen erstaunt es, dass es in Grindelwald – anders als in vielen Tourismusorten im Berner Oberland – mittlerweile kein Hotel Bären mehr gibt?

Grand Hotel Waldhaus Vulpera: Ja genau, das mit der Gätekartei

Einem breiten Publikum bekannt ist das 1896 bis 1897 durch den Bündner Architekten Nikolaus Hartmann senior erbaute Grand



Ein Grand Hotel im wahrsten Sinne: Das Grand Hotel St. Moritz war seinerzeit das grösste Gebäude der Schweiz. (oben)
Hotelzimmer im Hôtel Byron von Villeneuve: Das erste elektrische Tram der Schweiz erschloss ab 1903 das abgelegene Hotel.



Das zwischen 1837 und 1841 erbaute Hôtel Byron von Villeneuve war das erste Hotel der Schweiz in der freien Naturlandschaft. Keine 100 Jahre später kam mit dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs der Anfang vom Ende.

Hotel Waldhaus Vulpera vor allem wegen seiner Gästekartei, die im 2021 erschienen Buch «Keine Ostergrüsse mehr! Die geheime Gästekartei des Grand Hotel Waldhaus in Vulpera» verewigt wurde. Abwertende und teilweise antisemitische Kommentare zu den Hotelgästen à la «Bucklige Hexe» oder «Jude, aber nett» sorgten letztes Jahr für Schlagzeilen.

Zu seiner Hoch-Zeit war das «Waldhaus Vulpera» im Unterengadin ein Kurhaus mit Strahlkraft in ganz Europa. Die Noblen und Reichen trafen sich im Hotel der Brüder Duri und Caspar Pinösch, um sich Gutes zu tun - unter ihnen auch gekrönte Gäste wie der russische Zar Nikolaus II. mit Familie und die niederländische Königin Wilhelmina. Später reisten Unternehmer, Politiker und Künstler ins Grand Hotel. Doch am 27. Mai 1989 nahm die glanzvolle Geschichte ein jähes Ende. Die genauen Umstände, weshalb das Grand Hotel damals Opfer von Brandstiftung wurde, konnten nie geklärt werden. Klar ist nach dem zerstörerischen Inferno nur: Ein Wiederaufbau des zuletzt von Hoteldirektor Rolf Zollinger geführten Hotels lohnt sich nicht.

Spuren des «Waldhaus» sind in Vulpera bis heute zu finden. Mehrere Hotels der ehemaligen Hotelgesellschaft Waldhaus Vulpera sind noch in Betrieb und auch das 1930 erbaute Hotelfreibad - eines der ersten Hotelfreibäder der Schweiz - existiert noch im Originalzustand.

Grand Hotel Baden: Die Armee spielte Krieg im Nobelhotel
Das imposante Luxushotel an den Ufern der Limmat wurde von 1873 bis 1876 nach Plänen des Architekten Paul Adolphe Tièche erbaut. Mit seinen 176 Zimmern war es damals das grösste Hotel der Stadt und bekannt für seine technischen Innovationen. So war das Grand Hotel etwa das erste Gebäude in Baden, das dauerhaft mit Strom versorgt wurde. Kein Wunder, wurde das Nobelhotel gerne von Berühmtheiten wie der ehemaligen französischen Kaiserin Eugénie de Montijo, dem Schriftsteller Gottfried Keller, dem Maler Arnold Böcklin, dem Arzt Albert Schweitzer, den Forschern Marie Curie und Pierre Curie und dem Filmpionier Louis Lumière besucht.

Wie so viele Hotels stürzte der Erste Weltkrieg auch das Grand Hotel Baden in eine tiefe Krise, aus der es sich nie mehr erholt. Die internationalen, zahlungskräftigen Gäste blieben aus, und dem Hotel fehlte zusehends das Geld, um die noble Infrastruktur aufrecht zu halten. Finanziell überlebt hat es nur dank eines Kredits der Schweizerischen Hotel-Treuhand-Gesellschaft. Trotz des Versuchs einer Neupositionierung im Jahr 1938 schloss das

Hotel 1929, wenige Wochen nach Ausbruch des zweiten Weltkriegs, seine Tore.

Ein vom Staat in Auftrag gegebener Bericht von Architekt und FDP-Nationalrat Armin Meili kam zum Schluss, dass es in Baden keinen Bedarf für ein Grand Hotel mehr gebe. Man sah von der Sanierung ab. Stattdessen kam es 1944 zur wohl aussergewöhnlichsten Umnutzung eines ehemaligen Luxushotels. Das Gebäude wurde von der Armee und vom Zivilschutz für Übungen genutzt. So wurde beispielsweise untersucht, welche Schäden Sprengsätze und Feuer anrichten. Am 18. August 1944 wurde das Gebäude endgültig gesprengt. Heute steht an dessen Stelle das von Mario Botta entworfene, 2021 eingeweihte Thermalbad.

Grand Hotel Locarno: Wo das Filmfestival gegründet wurde

Das Grand Hotel Locarno ist ein Spezialfall in dieser Serie: Zwar empfängt es wie alle anderen porträtierten Hotels heute keine Übernachtungsgäste mehr. Doch gibt es Pläne, dass sich das demnächst ändert. Die Artisa Group mit Sitz in Zug will dem ehemaligen Grand Hotel, das seit Jahren vor sich hin rottet, zu neuem Glanz verhelfen. Nach Plänen des Architekten Ivano Gianola soll der Komplex mit seinen 122 Zimmern und Suiten saniert und mit einem Wellnesszentrum und drei Restaurants ergänzt werden.

Sein 130-Jahr-Jubiläum verpasste das 1876 eröffnete Grand Hotel nur um Haarsbreite. Als im Dezember 2005 das Aus kam, war vom Hochglanz vergangener Tage nicht mehr viel übrig. Dabei hat alles so pompös angefangen. Das nach Plänen von Francesco Galli gebaute Hotel galt als Inbegriff des touristischen Aufschwungs im Tessin. Der südlichste Kanton lag wegen seiner isoliersten Lage lange Zeit etwas abseits der Tourismusströme. Das begann sich in den 1860er-Jahren zu ändern. Ein wesentlicher Impuls war der Bau des Gotthard-Tunnels ab 1872.

1925 stand das Grand Hotel Locarno im Zentrum des Weltgeschehens. Hier trafen sich Vertreter verschiedener Länder zur Friedenskonferenz von Locarno die mit den Verträgen von Locarno und einer neuen Friedens- und Sicherheitsordnung für Europa endeten. Ein weiterer Glanzpunkt in der Hotelgeschichte war 1946 die Gründung des Filmfestivals von Locarno. Der Hotelpark war damals, was die Piazza Grande heute ist: für ein paar Tage im Jahr das wohl wichtigste Freiluftkino der Welt. Die wirtschaftlichen Probleme kamen in den 90er-Jahren, als der Unterhalt kaum noch zu stemmen war und die Besitzer nur noch das Nötigste investierten.

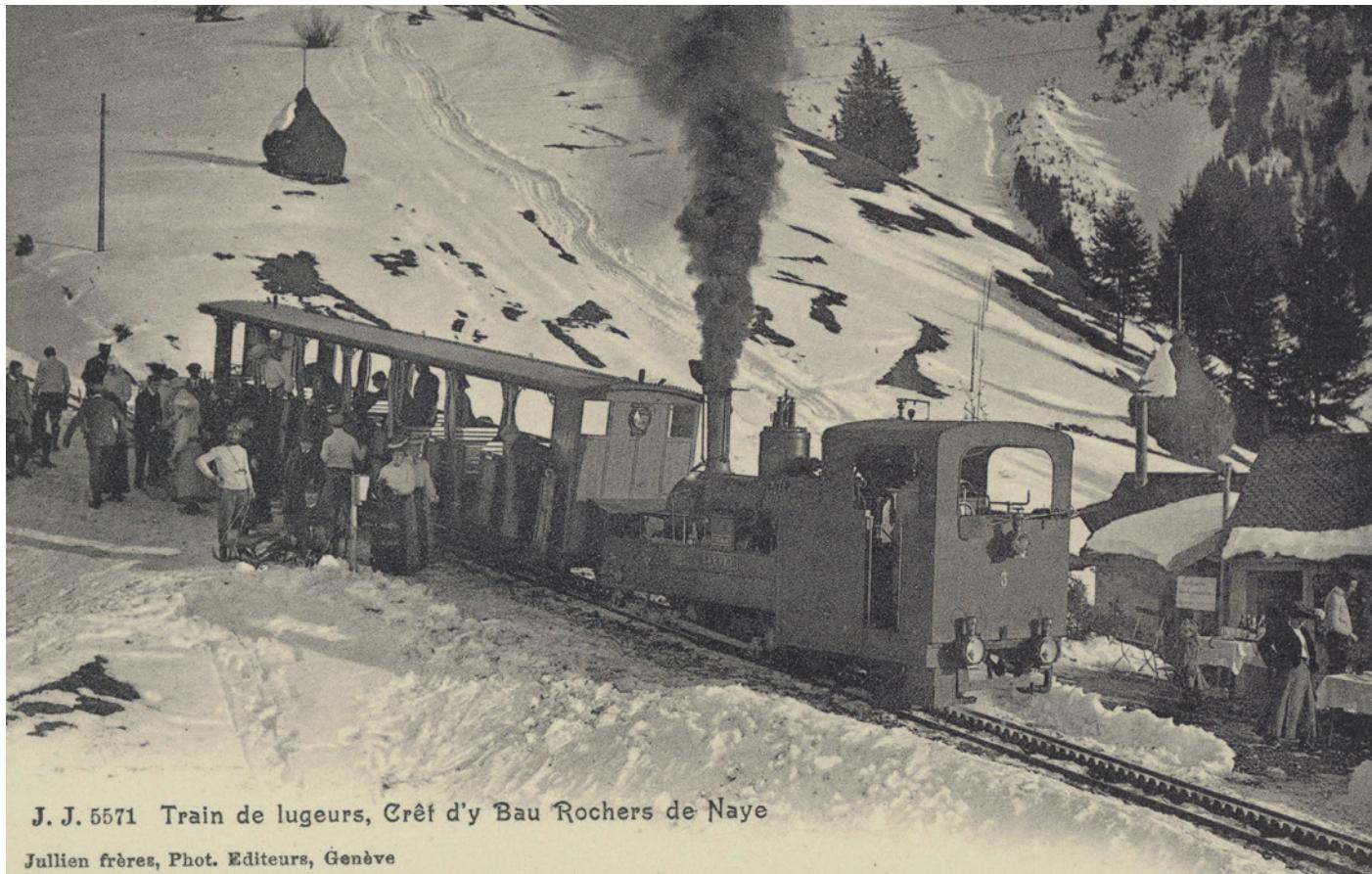


2 Bergbahnen

Bahnprojekte wie aus Jules Vernes Feder

Bergbahnen sind eine grosse touristische Errungenschaft des 19. und frühen 20. Jahrhunderts. Einige Projekte klingen selbst aus heutiger Sicht verwegen.

Mischa Stünzi und Roland Flückiger



J. J. 5571 Train de lugeurs, Crêt d'y Bau Rochers de Naye

Jullien frères, Phot. Editeurs, Genève

Wintersportlerinnen und Wintersportler bei Crêt-d'y-Bau auf der Strecke Montreux-Glion-Rochers de Naye in den 1930er-Jahren.

Eine der grossen touristischen Errungenschaften von damals sind die Bergbahnen. Es war auch die Zeit der fantastischen Bahnprojekte, die aus einem Buch des Science-Fiction-Autors Jules Verne stammen könnten. Vorstellungskraft und Plänen waren keine Grenzen gesetzt: Der Gipfel der Jungfrau schien ebenso erschliessbar wie das Matterhorn und das Wetterhorn (siehe unten) und der Mont Blanc.

Selbst eine Bahnverbindung zwischen Europa und Amerika wurde angestrebt. Natürlich war man sich selbst damals bewusst, dass es unmöglich sein wird, einen Tunnel unter dem Atlantik durch zu bauen. Das hielt französische Ingenieure 1902 aber nicht davon ab, Pläne für eine Untertunnelung der Beringstrasse zu schmieden. An dieser Meerenge seien Asien und Amerika nur 22 Kilometer voneinander entfernt und das Meer sei nur etwa 50 Meter tief. Eine sechsjährige Bauzeit veranschlagten die Planer. Die Schweizer Hotel-Revue, wie die htr hotelrevue damals hieß, jubelte: «So dürfte das auf den ersten Blick so unwahrscheinlich aussehende Projekt einer Eisenbahnverbindung zwischen Europa und Amerika in nicht allzu ferner Zeit vielleicht doch seine Verwirklichung finden.»

Gebaut wurde der Tunnel nie (noch nicht; chinesische Ingenieure brachten die Idee aber vor ein paar Jahren erneut auf), andere Meisterwerke schon.

Vitznau-Rigi-Bahn: Die älteste Zahnradbergbahn Europas

Am 9. Juni 1869 erteilte der Luzerner Grosse Rat den Ingenieuren Riggibach, Naef und Zschokke die Konzession zum Bau einer Bergbahn nach einem neuartigen System mit Zahnradern. Am 23. Mai 1871, dem Geburtstag von Riggibach, wurde die erste Zahnradbergbahn Europas im Beisein von vier Bundesräten offiziell in Betrieb genommen. Übrigens: Die erste Bergbahn mit Zahnradantrieb der Welt wurde 1866 am Mount Washington im US-Bundesstaat New Hampshire eingeweiht.

Im Juni 1873 konnte die Vitznauer Linie bis Rigi-Kulm verlängert werden, nachdem eine Schwyzer Gesellschaft für diese Strecke vom Kanton Schwyz eine Konzession erhalten hatte, die der Luzerner Gesellschaft vorenthalten worden war. Die Konkurrentin Arth-Rigi-Bahn nahm den Betrieb am 4. Juni 1875 auf. Gemäss dem heftig diskutierten Bundesgesetz von 1852 zum Eisenbahnbau hatten sich National- und Ständerat zum Eisenbahnbau auf Privatinitiative entschieden und die Erteilung von Konzessionen den Kantonen überlassen, ganz im Gegensatz zur Post, die zum Staatsbetrieb wurde.

Berühmt wurde die Rigibahn vor allem durch die Abbildungen und Schilderungen der waghalsigen Schnurobelbrücke (siehe Bilder). Die Vitznauer Rigibahn wurde zu einer der bestausgelasteten Bahnen des Landes, ihre Gewinne waren unvergleichlich:

Bereits im Eröffnungsjahr wurde das Aktienkapital mit 10 Prozent Dividende bedacht, dann steigerten sich die Auszahlungen bis 1874 sogar auf 20 Prozent. Bis zum Ersten Weltkrieg sanken sie nie unter 8 Prozent. Solche Erträge erreichte keine andere Schweizer Bergbahn auch nur annähernd.

1874 wurde an der Rigi eine weitere Eisenbahnlinie eröffnet: die Aussichtsbahn von Kaltbad über Unterstetten nach Scheidegg. Auch diese Eisenbahnlinie bildete damals eine grosse Sensation, war sie doch die höchste gelegene Eisenbahnlinie Europas. Sie verband die bestehenden Fremdenorte Kaltbad und Scheidegg und bildete die Voraussetzung für die Entstehung von zwei neuen Hotelbetrieben in First und Unterstetten.

Giessbachbahn: Die erste touristische Seilbahn des Landes

Auf die Sommersaison 1879, vier Jahre nach Eröffnung seines neuen Hotels, nahm Carl Hauser vom Hotel Giessbach am Brienzersee eine hoteleigene Standseilbahn in Betrieb, die den Gästen den Aufstieg von der Schiffstation zum Hotel erleichterte. Es war die zweite Standseilbahn in der Schweiz, die erste fuhr seit zwei Jahren zwischen der Stadt Lausanne und Ouchy. Als Weltneuheit erhielt sie in der Mitte der Strecke, auf der grossen eisernen Brücke, eine automatische Ausweiche, die Carl Roman Abt (1850-1933), der berühmte Erbauer von Bahnen und Erfinder des nach ihm benannten Zahnradsystems, entwickelt hatte.

Von den insgesamt knapp 60 in der Schweiz erstellten Anlagen wurde der grösste Teil in der Zeit zwischen 1883 und 1914 erbaut, rund ein Dutzend davon als reine Hotelbahnen. Die Mehrzahl dieser Anlagen konzentrierte sich auf die Regionen des Genfersees, des Berner Oberlands und des Vierwaldstättersees.

Wetterhorn-Aufzug: Die erste Lufseilbahn der Schweiz

Mit dem Aufzug aufs 3692 Meter hohe Wetterhorn? Klingt nach einer Utopie. Doch genau diese Idee hatte der deutsche Ingenieur Wilhelm Feldmann im frühen 20. Jahrhundert. In vier Etappen hätte der Luftseilbahn-Pionier den Wetterhorn-Gipfel erschlossen wollen. 1905 begannen die Arbeiten an der ersten Etappe von der Talstation beim Hotel Wetterhorn, etwas ausserhalb Grindelwalds, zur Zwischenstation Enge. Wenig später verstarb Feldmann, weshalb er die Eröffnung der ersten Personen-Luftseilbahn der Schweiz am 27. Juli 1908 nicht mehr miterlebte.

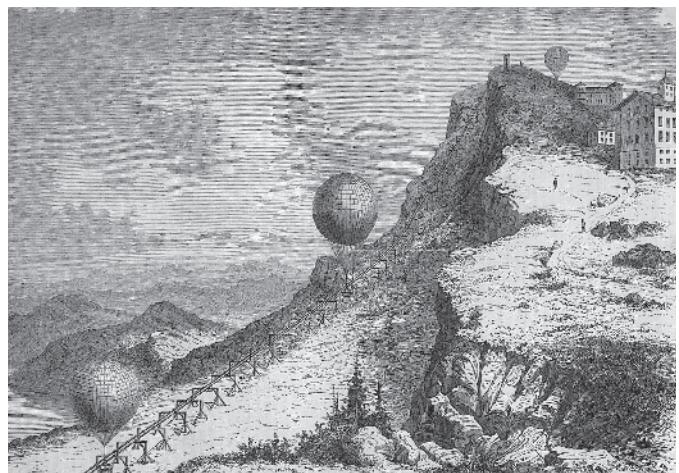
Die Fahrkabine, die acht Sitz- und acht Stehplätze bot und mit neuartigen Fangbremsen ausgestattet war, brauchte für die 420 Höhenmeter zur Station Enge auf 1677 Meter über Meer achteinhalb Minuten. Wegen der 116-prozentigen Steigung der Fahrstrecke wurde die Bahn nicht Luftseilbahn, sondern Aufzug genannt. Obwohl die einfache Fahrt 3.50 Franken und die Hin- und Rückfahrt 5 Franken kosteten - ein Vermögen in der damaligen Zeit -, war die Bahn äusserst gefragt.

Zum Verhängnis wurde ihr der Erste Weltkrieg. Wegen fehlender Gäste wurde der Betrieb 1915 bereits wieder eingestellt. Erhalten geblieben sind die beiden Kabinen - eine steht beim Hotel Wetterhorn in Grindelwald, die andere im Verkehrshaus Luzern - und die Bergstation Enge. Die exponierte Station in schwindelerregender Höhe dient heute als Aussichtspunkt für Berggängerinnen und Berggänger.

Montreux-Glion-Rochers-de-Naye-Bahn:

Unten Elektro-, oben Dampflok

Durch die Schriften von Jean-Jacques Rousseau und Lord Byron erlebte die Region Montreux am Genfersee seit dem späten 18. Jahrhundert einen starken touristischen Aufschwung. Bald einmal reifte deshalb die Idee, den Höhenort Glion, in dem viele Gäste eintrafen, mit dem Seeufer zu verbinden. So entstand in den frühen 1880er-Jahren eine Standseilbahn, die erste Bergbahn



Entwurf einer Erschliessung der Rigi von 1859. Zehn Jahre später wurde am Berg die erste Bergbahn Europas gebaut. (oben)
Von 1892 bis 1964 fuhr eine Standseilbahn von Bad Ragaz nach Wartenstein. Heute gibt es Pläne für eine Wiederbelebung.

in der Westschweiz. Die 1883 eröffnete Verbindung führte von Territet, wo Ami Chessex, einer der bedeutenden Hoteliers von Montreux sein Hotel besass, nach Glion.

Die von dort geplante Fortsetzung als Zahnradbahn nach dem System von Roman Abt und mit einer Spurweite von 80 cm erhielt 1890 eine Konzession durch die Bundesversammlung. Eröffnet wurde sie 1893. Gleichzeitig entstand auf dem Gipfel auch ein Grand Hotel, das zwar nicht im gesamten geplanten Umfang realisiert wurde, aber dennoch eine stattliche Größe aufwies. Im Hotelführer von damals bot sich dieses mit Telefon und Luftheizung ausgestattete Berghotel - wohl in Konkurrenz zum Rigi-Gipfel - für die «Bewunderung des Sonnenauf- und -untergangs» an. Auch die weiteren, am Berghang oberhalb von Montreux gelegenen Höhenorte erfreuten sich um 1900 einer besonderen Beliebtheit. Sie waren künstlich geschaffen, komfortabel ausgerüstet, im Prinzip völlig isoliert und dennoch durch die Bahn mit der weiten Welt verbunden. Zu diesen Höhenorten gehörte auch Caux oberhalb von Glion, wo 1902 das imposante «Caux Palace» als grosse Hotelanlage entstand mit Zimmern nur auf der Seeseite und einer künstlich aufgeschütteten, 800 Meter langen Promenierterrasse.

1909 kam endlich eine Eisenbahnverbindung mit Montreux nach Glion dazu mit einer zweiten, aber elektrischen Zahnradbahn. Damit war die Bergspitze des Hausberges vom Bahnhof von Montreux aus direkt zu erreichen. Bis zur Elektrifikation der gesamten Strecke 1938 fand aber in Glion noch jahrelang ein Traktionswechsel statt: unten elektrischer Betrieb, oben Dampflok.

San-Salvatore-Bahn: Wo schon Jesus Rast gemacht haben soll

Schon vor der Bahnerschliessung erfreute sich der Monte San Salvatore grosser Beliebtheit. Der Legende nach soll Jesus höchst persönlich bei seiner Auferstehung hier kurz Rast gemacht haben. Früher oder später musste jemand auf die Idee kommen, hier eine Bergbahn zu bauen. Die hochtrabenden Pläne des Florentiners Stefano Siccoli, Wirt im bescheidenen Gipfelgasthaus, erwiesen sich 1870 allerdings als nicht realisierbar. Siccoli wollte nicht nur eine Bahn bauen, sondern auch gleich noch ein grosses Hotel und vieles Weiters. 1885 gewährte der Bundesrat die Konzession für eine Bahn auf den San Salvatore. Wegen finanzieller Probleme - die Ingenieure Bucher und Durrer verpflichteten sich, den Bau der Standseilbahn zum Pauschalpreis von 550'000 Franken zu erstellen - und mehrerer Planänderungen wurde allerdings erst 1888 mit dem Bau begonnen. Als die Bahn im März eingeweiht wurde, war sie eine der wenigen elektrisch betriebenen Bergbahnen der Schweiz. Ihr Antrieb befindet sich bis heute in der Mittelstation. Ebenfalls bis heute müssen die Passagiere in dieser Mittelstation umsteigen. Und Mittelstation ist am San Salvatore wörtlich gemeint. Damit die beiden Wagen, die mit einem 1737 Meter langen Stahlseil miteinander verbunden sind, gleichzeitig aus entgegengesetzter Richtung in der Mittelstation eintreffen, muss diese exakt in der Streckenmitte liegen.

Schynige-Platte-Bahn: Die am originalsten erhaltene Bergbahn der Schweiz

Auf der Schynigen Platte entstand ein erstes, bescheidenes Gasthaus «etwa 20 Minuten unter dem Gipfel» kurz vor 1860, sowie ein Gasthaus am dem Aufstiegsweg auf der Alp Breitlaueen. Nur wenige Jahre später gehörte der markante Gipfel gemäss Baedeker bereits «unter die ersten Aussichtspunkte des Berner Oberlands».

Um 1870, nur kurze Zeit nach der touristischen Entdeckung, entstanden erste Projekte zur Erschliessung dieses Gipfels mit einer Eisenbahn. Der bernische Bezirksingenieur Aebi und die Baufirma Ott & Cie. unterbreiteten den Behörden Pläne für eine normalspurige Zahnradlinie nach dem Vorbild der Rigibahn, die aber nicht realisiert wurde.

1890 wurde die Aktiengesellschaft «Schynige Platte-Bahngesellschaft» gegründet, im folgenden Jahr begannen die Bauarbeiten und bereits am 10. Juni 1893 fand im Hotel Schweizerhof in Interlaken die Eröffnungsfeier statt. Wiederum war eine Bergbahn nach dem System von Roman Abt entstanden: 80 cm Spurweite und Abt-Lamellen als Zahnstangen sowie mit Dampfbetrieb.

Dank sparsamer Führung, seit 1914 auch mit einem elektrischen Betrieb, konnte die Bahn jahrelang mit dem ursprünglichen Rollmaterial geführt werden. In den 1990er-Jahren besann sie sich nach einer Facharbeit eines interessierten Studenten an der ETH ihres historischen Rollmaterials.

Zusammen mit der kantonalen Denkmalpflege hat die Bergbahn zur Schynigen Platte ihr noch vorhandenes Rollmaterial aus alten Zeiten fachgerecht restauriert und neue Wagen nach alten Vorbildern nachgebaut. Zudem fahren noch etliche Züge mit den ersten elektrischen Lokomotiven von 1914. Sie ist damit die am originalsten erhaltene Bergbahn der Schweiz.

Wartensteinbahn: Wasser und Schwerkraft sorgten für Bewegung

Die Wartensteinbahn - offizieller Name: Drahtseilbahn Ragaz-Wartenstein - wurde 1892 von der Firma Von Roll AG Bern gebaut. Sie führte Bade- und Kurgäste von Bad Ragaz auf den Aussichtspunkt Wartenstein. Der Antrieb funktioniert durch Wasserballast. In der Bergstation wurde der Wagen mit Wasser befüllt, dieses Zusatzgewicht zog dann den unteren Wagen in die Höhe. Dieses System wurde auch 1964 noch eingesetzt, als die Bahn eingestellt



Wegen der steilen Steigung wurde die Bahn am Wetterhorn nicht Luftseilbahn, sondern Aufzug genannt. Bild aus dem Jahr 1909.

wurde. Eine Elektrifizierung der Bahn fand nie statt. Obwohl seit fast 60 Jahren keine Züge mehr verkehren, ist die 788 Meter lange Bahntrasse nach wie vor gut erhalten. So hat sich in Bad Ragaz in den letzten Jahren ein Verein gebildet, der sich für den Wiederaufbau der Wartensteinbahn einsetzt. Geschätzte Kosten: knapp 10 Millionen Franken. Bis es so weit ist, betrachten viele Besucherinnen und Besucher die Strecke selbst, die eine Höhendifferenz von 227 Meter überwindet, mit ihrem Viadukt und den Tunnels als eigenständige Sehenswürdigkeit.

Gornergratbahn: So hoch hinauf fuhr vorher noch keine

Zermatt wurde durch den Ansturm von vielen Engländern nach Erstbesteigungen der Viertausender im 19. Jahrhundert von Touristen geradezu überrannt. Deshalb entstand dorthin vom Talgrund in Visp bereits 1890/91 eine der wenigen Erschließungsbahnen im Wallis, die den langen und beschwerlichen Weg ins Matterhorndorf stark verkürzte.

Auf Initiative eines einheimischen Geistlichen war bereits in den 1850er-Jahren auf dem gut besuchten Riffelberg ein erstes Gasthaus in Höhenlage errichtet worden. Dieses erlaubte einen vorzüglichen Blick auf das berühmt gewordene Matterhorn. Es war deshalb naheliegend, dass dorthin auch eine Bergbahn geplant wurde. 1890 ersuchte der von Zermatt begeisterte Buchdrucker Heer-Béatrix aus Biel um eine Konzession für eine Bergbahn auf den Gornergrat, den idealen und viel begangenen Aussichtspunkt der Gegend.

Zudem ersuchte er auch um eine Konzession zum Bau einer Erschließung des Matterhorns, auf die nach vielen Protesten aus der ganzen Schweiz und sogar aus England verzichtet wurde. Die Zermatter wollten dieses Vorhaben in die eigenen Hände nehmen und erstellten neue Projekte, die Gesamtleitung blieb aber nach etlichen Wechseln in bernischer Hand.

Die Bahn auf den Gornergrat konnte nach einer relativ kurzen Bauzeit 1898 – nur wenige Tage nach dem Baubeginn am Simplontunnel – eröffnet werden. Die Trasse wurde zur Aussicht möglichst offen geführt und die Bergstation stand auf über 3000 Meter über Meer, einer Höhe, die vorher noch keine Bahn in Europa erreicht hatte und sie war die erste Bergbahn, die mit Elektrizität fuhr und zwar mit Drehstrom, einem 1892 von Siemens & Halske erfundenen Stromsystem, das die Rückgewinnung von Energie erlaubt. In diesem System konnten zwei talwärts fahrende Züge einem bergwärts fahrenden Zug genügend Strom liefern.

Die Bahn auf den Gornergrat war sehr erfolgreich unterwegs, die ersten Gäste mussten aber die letzten 300 Meter bis zum Genuss des ganzen Gornergrat-Panoramas zu Fuß hochsteigen. Bald einmal wurde deshalb beschlossen, die Gleise noch höher hinauf zu führen. 1909 wurde die Bahn bis zum heutigen Endpunkt verlängert. Bis in die späten 1920er-Jahre wurde ein reiner Sommerbetrieb gefahren, seit 1944 fährt die Bahn ganzjährig bis zum Gornergrat.



Die Bahn auf den Monte San Salvatore war bei der Eröffnung eine der wenigen elektrisch betriebenen Bergbahnen der Schweiz.



3 Gastronomie

Gastronomie: Von der Notwendigkeit zum Lifestyle

Um die Jahrhundertwende, also zu der Zeit, als auch die htr hotelrevue ins Leben gerufen wurde, veränderte sich die Gastronomie massgeblich. Anlässlich unseres 130-Jahr-Jubiläums blicken wir zurück auf diese bewegte Zeit.

Mischa Stünzi



Anfang 20. Jahrhundert entstanden in der Schweiz die ersten Betriebskantinen: Essenssaal der Strickwarenfabrik Ryff & Co. um 1920.

Lang Zeit hatten Wirtshäuser in der Schweiz einen Sonderstatus. Es waren nicht einfach privat geführte Unternehmen, die nach eigenem Gutdünken wirtschaften konnten. Nein, sie galten als öffentliche Einrichtungen und waren beispielsweise verpflichtet, genügend Vorräte zu haben, um jedermann zu bewirten, der dafür bezahlen konnte und nicht von Rechts wegen ausgeschlossen werden durfte. Auswärts essen gingen die meisten Leute nicht in erster Linie aus Freude, sondern primär um satt zu werden. Das änderte sich im Verlauf des 19. Jahrhunderts. Reisen wurde vermehrt zum Freizeitvergnügen, und das Gastgewerbe teilte sich in zwei Sparten: auf der einen Seite entstanden Hotels, die sich oft als vornehm positionierten und um gutbetuchte Reisende buhlten; auf der anderen Seite konzentrierten sich die Landgasthöfe vermehrt auf die Gastronomie und verzichteten immer öfter auf Gästezimmer.

Auf einmal hatten die Gäste die Qual der Wahl

Gleichzeitig entstand um die Jahrhundertwende eine bürgerliche Esskultur. Auf einmal stand beim Essengehen die Freude am Essen und die Gesellschaft im Zentrum. Ins Restaurant ging man

nicht mehr nur, um den Hunger zu stillen, sondern weil man sich etwas Gutes tun wollte.

Dieses neue Bedürfnis hat die Branche massgeblich verändert: Die Zahl der Restaurants schnellte in die Höhe, und auch die Auswahl wurde grösser: Die Gäste konnten plötzlich wählen, ob sie lieber in die Bierstube oder in eine der neuen alkoholfreien Gaststätten gehen wollen, ins vegetarische Restaurant oder zur Metzgete ins Wirtshaus. Es erstaunt nicht, dass in dieser Zeit der Diversifizierung auch viele Nationalgerichte entstanden oder ihren Durchbruch erlebten – etwa das Raclette, das Cordon Bleu und das Zürcher Geschnetzelte.

Eine Zukunft, die nicht eintraf

Ende des 19. Jahrhunderts glaubte man auch, die Zukunft der Gastronomie entdeckt zu haben, als in Deutschland das Automatenrestaurant entwickelt wurde. Hinter in Messing gefassten Glasscheiben standen die portionierten Gerichte parat: Pasteten, Wurst mit Kartoffeln, Bohnen mit Speck, Torten. Gegen den Durst bedienten sich die Gäste direkt am Zapfhahn. Bezahlt wurde entweder am Münzschlitz am Automaten oder an einem Schalter.

Bald einmal entstanden auch in der Schweiz solche Etablissements. Ganz wild darauf waren aber die Amerikaner. Bis in die 1950er-Jahre entstanden in den USA um die 80 Automatenrestaurants. Der anfängliche Hype flachte allerdings rasch ab. Keine 30 Jahre später waren die Automatenlokale auch in Amerika praktisch komplett von der Landkarte verschwunden: Bis 1979 schrumpfte ihre Zahl auf zwei Stück.

Für satte Angestellte und den sozialen Frieden

Nicht zuletzt haben wir der Zeit um die Jahrhundertwende die Erfindung der Betriebskantine zu verdanken: Zu Beginn des 20. Jahrhunderts kam es beim Industrieunternehmen Bühler in Uzwil immer wieder mal zu Arbeitskonflikten. Weil mit dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs zudem Lebensmittel deutlich teurer wurden, verschärften sich die Auseinandersetzungen. Der Patron musste handeln: Er beauftragte den 1914 von Else Züblin-Spiller gegründeten Schweizer Verband Soldatenwohl – die heutige SV Group – mit der Planung einer Betriebskantine. Und am 12. Januar 1918 wurde die erste Kantine der Schweiz eröffnet. Anfangs kostete das Mittagessen 85 Rappen, später einen Franken, was in etwa einem Stundenlohn entsprach.

Das Angebot wurde zum Erfolg. Einerseits konnten so die Streitigkeiten beseitigt werden. Andererseits mussten die Angestellten am Mittag nicht mehr nach Hause fahren, um sich zu versorgen. Die Dauer der Mittagspause konnte damit auf eine Stunde halbiert werden. Das Geschäftsmodell erwies sich als derart erfolgreich, dass auch weitere Fabrikanten eine Kantine haben wollten. Bis 1919 entstanden allein unter der Leitung des SV 30 solcher Betriebe – namentlich in der Textilindustrie, aber auch im Maschinenbau, in chemischen Fabriken und in der Uhrenindustrie.

Holz für den Kochherd, Eisblöcke für den Eisschrank

Hinter den Kulissen war zu der Zeit eine Menge Handarbeit



In der Küche war damals noch mehr Handarbeit angesagt als heute. Holzöfen waren beispielsweise keine Seltenheit. Küche im Houses of Parliaments. auf einer Postkarte von 1908.

angesagt. Abwaschmaschinen zum Beispiel kamen erst ums Jahr 1920 auf. Zwar wurde an der Weltausstellung 1893 in Chicago der erste Elektroherd vorgestellt. Bis sich dieser durchsetzte, dauerte es aber. Glücklich schätzen konnte sich, wer einen Gasherd hatte. Nicht selten wurde aber auch mit Holz, Kohle oder Torf eingefeuert. Eine Erleichterung waren sogenannte Kochkisten, die mit einem heißen Schamottstein beheizt wurden und in denen das Essen langsam bei niedriger Hitze garte – eine ursprüngliche Form des Niedergarens.

Leicht verderbliche Lebensmittel wurden nicht im Kühl- schrank, sondern im Eisschrank gelagert. Technisch war es damals zwar bereits möglich, künstlich Kälte zu erzeugen. In der Küche nutzte man aber bis Ende der 1920er-Jahre mehrheitlich Eisblöcke, die in eine isolierte Holzkiste gesteckt wurden, um Lebensmittel zu kühlen.



Die Wirtschaft zum Wildkirchlein im Appenzellerland unterhalb der Ebenalp um das Jahr 1880.

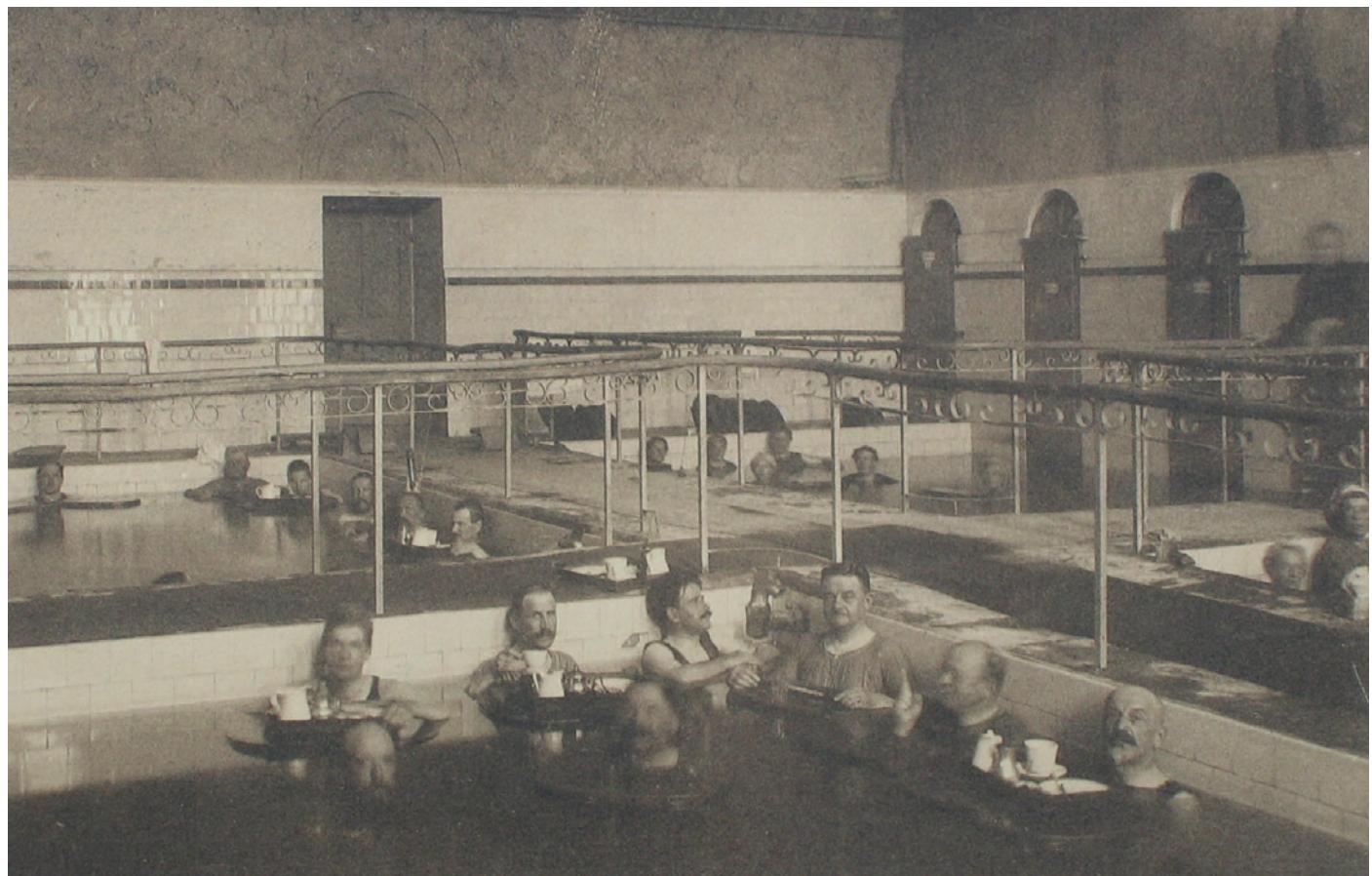


4 Kurbäder

Als es in der Schweiz über 350 Kurbäder gab

Das 19. Jahrhundert war das goldene Zeitalter der Kur- und Heilbäder in der Schweiz.
Es endete mit dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs.

Mischa Stünzi



Während einer Kur, die oft mehrere Wochen dauerte, waren bis zu 30 Badgänge angesetzt: Gäste im Werrabad von Leukerbad.

Baden und Kuren waren im 19. Jahrhundert das medizinische Wundermittel gegen jegliche Gebrechen. Es war die Hoch-Zeit der Badekultur in Europa, obwohl viele Heilquellen schon seit dem Mittelalter – teils sogar noch viel länger – bekannt sind.

Für jedes Wehwehchen ein anderes Wässerchen

Je nach Krankheit wurde ein anderes Wasser empfohlen – mal ein Solbad, mal Schwefel- oder Eisenwasser, mal gar radiumhaltiges Wasser. Dementsprechend hatte viele Kurorte ihre ganz eigenen Spezialitäten. Bei Blutarmut, Schwächezuständen und nervösen Störungen ging man etwa ins Bad Fideris im bündnerischen Prättigau, bei Rheumatismus, Herz- und Nervenleiden ins Stahlbad nach Knutwyl.

Zur Kur fuhr man nicht nur für die Rekonvaleszenz, bei Nervenleiden oder, um mildere Krankheiten wie Rheuma, Verdauungsstörungen und Hautausschläge zu lindern, sondern auch bei gefährlichen Erkrankungen wie Tuberkulose. Die ansteckende Lungenkrankheit wurde etwa in Weissenburgbad im Simmental, Rigi Kaltbad und St. Moritz behandelt.

Zur Behandlung gehörte in der Regel nicht nur das Baden, das täglich mehrere Stunden in Anspruch nahm. Auch Trinkkuren, Inhalieren, Duschen, Luft-, Licht- und Sonnenbäder sollten zur Heilung beitragen. Bekannte Kurorte bauten gar – ganz nach dem Vorbild internationaler Bäder wie Baden-Baden, Vichy und Karlsbad – repräsentative Trinkhallen und Kurparks.

Ein Wettrüsten zugunsten reicher Gäste

Im Wettbewerb um wohlhabende Gäste aus ganz Europa übertrafen sich die Kurorte auch in der Schweiz mit prunkvollen Badeanstalten und Hotelbauten. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erlangte so manches Kurbad internationale Bekanntheit. Gurnigelbad, Baden, Bad Ragaz, St. Moritz Bad wurden zu Treffpunkten der europäischen Oberschicht. Entsprechend gut ausgestattet waren die grossen Hotels in diesen Orten: Zentralheizung, Lifte, Elektrizität. Der Bädertourismus wurde sozusagen zum Katalysator des Hotelkomforts.

Selbstverständlich wollte die noble Gäteschar auch unterhalten werden. Den ganzen Tag nur kuren war auf Dauer – ein Kuraufenthalt konnte problemlos einen Monat dauern – dann

doch zu langweilig. Und so sorgten Salons, Bibliotheken, Fumoirs, Konzerte, Promenaden oder Casinos für Zerstreuung und Abwechslung, wie es im Historischen Lexikon der Schweiz heisst.

Neben den grossen, international bekannten Kurorten waren in der Schweiz im 19. Jahrhundert auch zahlreiche kleine Heilquellen und Badeanstalten bekannt. In einer Übersicht führte der spätere Bundesrat Stefano Franscini 350 Heilquellen auf – und das war noch vor dem eigentlichen Höhepunkt der Bäderkultur in der Schweiz.

Während sich die zahlungskräftige Oberschicht in den Nobelkurorten vergnügte, begnügte sich die breite Bevölkerung mit kleineren Heilquellen. Nicht selten ging es dort ziemlich toll zu und her. Die oft etwas abseits gelegenen Bäder boten den Jungen die Möglichkeit, sich abseits der wachsamen Eltern und Moralhüter zu treffen. Das Historische Lexikon verweist auf zahlreiche Belege, «wie Pfarrer und Amtspersonen gegen das überbordende Badeleben vorzugehen versuchten».

Vom alten Bäderglanz ist teils wenig übriggeblieben

Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs dreht der Wind für die Badeanstalten abrupt. Mit einem Schlag blieben die europäischen Gäste aus. Doch auch nach Kriegsende kam der Bädertourismus nicht mehr gleich zurück. Die moderne Medizin entwickelte neue Heilmethoden und immer mehr Häuser und Wohnungen hatten private Badezimmer mit fliessend Wasser. Die Nachfrage nach Badeanstalten sank.

Während in einigen der damaligen Kurorte mit dem Bäder-tourismus des 19. Jahrhunderts der Grundstein gelegt wurde für den heutigen Wellness-Tourismus – etwa in Bad Ragaz, Bad Schinznach und Leukerbad –, verschwanden andere komplett von der Karte. In Stachelberg im Glanerland etwa ist heute vom einstigen Bäderglanz ebenso wenig übriggeblieben wie im bernischen Gurnigel.



Ein Bad dauerte häufig mehrere Stunden, weshalb sich die Kurgäste teils im Wasser verpflegten. Auch das Trinken von Heilwasser gehörte zum Kurprogramm. Badgäste in Leukerbad um das Jahr 1910.

Soolbad drei Könige – Hôtel trois Rois Rheinfelden



Solbäder – oder wie sie damals hießen: Soolbäder – sind schon lange eine Spezialität von Rheinfelden: das Hôtel trois Rois um 1900.



5 Palace und Grand Hotels

Wo sich Könige, Filmstars, Fuchs und Hase gute Nacht sagen

Grand Hotels und Palace-Hotels prägten den Tourismus der Belle Epoque. Mehrere gehören heute noch zu den schönsten Hotelbauten des Landes. Wir stellen eine Auswahl vor.

Mischa Stünzi und Roland Flückiger



In nur 18 Monaten entstand bis 1905 das Palace von Montreux als Anbau zum bestehenden Hôtel du Cygne aus dem Jahr 1836.

In der Schweiz sind Grand Hotels untrennbar mit dem Tourismus um die Belle Epoque verbunden. Damals hatten sie hierzulande ihre Hoch-Zeit. Ursprünglich kommt der Name Grand Hotel aber aus dem angelsächsischen Raum, wo er schon länger für grosse Hotels im noblen Segment verwendet wurde. Das erste Hotel, das diesen Zusatz trug, war vermutlich das Grand Hotel in Covent Garden, das 1774 eröffnet wurde.

Im späten 19. Jahrhundert war das Grand Hotel ein Haus mit gehobenem Komfort, wie fliessendem Wasser, Heizung, Personenlift und Telefon sowie einer an der europäischen Palast-Architektur orientierten Raumgestaltung mit dazu gehörenden Möbeln. Die Hotels wandten sich an ein gehobenes, internationales Publikum. Eine Klassifizierung nach Sternen existierte noch nicht.

Das erste Grand Hotel der Schweiz stand 1862 in Lugano

In der Schweiz taucht der Name Grand Hotel 1862 erstmals im Reiseführer von Baedeker auf: das Grand Hotel de la Suisse in Lugano, von dem bisher keine Abbildungen bekannt sind. Besser bekannt wurde das Grand Hôtel de Vevey am Genfersee, 1867 eröffnet mit dem ältesten bekannten Personenlift in unserem

Land. Dort steht heute der Hauptsitz des Nestlé-Konzerns. Nicht selten wurden die Grand Hotels in entlegenen Gebieten mitten in die beeindruckende Natur gebaut. Sie zogen gekrönte Häupter aus ganz Europa ebenso an wie die Reichen und Schönen. Und – aus heutiger Sicht, da Diskretion ein gefragtes Gut ist, schier undenkbar – die Hotels prahlten gerne mit ihren bekannten Gästen in aller Öffentlichkeit. Auch wenn im Laufe der Jahrzehnte viele Grand Hotels verschwanden – weil sie entweder umgenutzt oder zerstört wurden –, gibt es nach wie vor Zeitzeugen jener Epoche.

Grand Hotel Braunwald: Wo seit den 70er-Jahren Märchen erzählt werden

Das Grand Hotel Braunwald wurde 1907 auf Initiative des renommierten Hotels Bad Stachelberg erbaut. Gleichzeitig liess der Hotelpionier Josef Durrer eine Zubringerbahn bauen. Das Bad Stachelberg wollte mit dem Neubau, der schon bei der Eröffnung über einen Lift und Tennisplätze verfügte, den verwöhnten Gästen eine Art Sommerresidenz bieten, wie das Hotel Braunwald auf seiner Website schreibt. Wie für viele Grand Hotels begann auch für das Haus im Glarnerland mit dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs

eine schwierige Zeit. Der Krieg hielt die europäischen Gäste fern, weshalb für viele Nobelhotels auf die Zeit des Prunks eine Zeit der Bescheidenheit folgte. Durrer strich das Grand aus dem Namen und nannte sein Hotel von da an nur noch Hotel Braunwald.

Obwohl es in den letzten Jahren wieder vermehrt Hotels gibt, die sich mit dem Zusatz Grand schmücken – was auch dem umtriebigen Hans-Ueli Gubser und seiner Hotelgruppe Club Grand Hôtel & Palace zu verdanken ist –, ist man in Braunwald der Bescheidenheit treu geblieben und nennt sich heute Märchenhotel Braunwald. Die Hoteliersfamilie Vogel führt das Haus seit den frühen 70er-Jahren.

Grand Hotel Kronenhof Pontresina: Wein rettete das Grand Hotel

Bescheiden waren auch die Anfänge des «Kronenhofs» in Pontresina. Als Gasthof Rössli empfing er bereits vor über 170 Jahren Gäste. Hotelier Lorenz Gredig liess sein Rössli immer wieder um- und anbauen, nannte es zuerst in Gasthaus zur Krone-Post um und später in «Krone».

Zwischen 1896 und 1898 erweiterten die Architekten Jacob und Georg Ragaz das Hotel zur heute noch bestehenden hufeisenförmigen, dreiflügeligen Anlage mit Ehrenhof. Der neobarocke Prunkbau bekam einen adäquaten Namen: Grand Hotel Kronenhof und Bellavista. Auch für das Engadiner Grand Hotel war der Erste Weltkrieg einschneidend. Die schwierigen Jahre überstand es, weil Hotelier Gredig auch Weinhändler war und mit den Erträgen aus dem Weingeschäft das Hotel querfinanzieren konnte. Letztlich profitierte das Grand Hotel in Pontresina auch vom benachbarten St. Moritz, das 1928 und 1948 die Olympischen Spiele beherbergen durfte.

1989 verkauft die Familie Gredig das Haus, das heute zu den Bündner Kulturgütern von nationaler Bedeutung gehört. Seit 2004 gehört es der AG Grand Hotels Engadinerkulm, die auch das Schwesterhotel Kulm Hotel St. Moritz besitzt.

Grand Hotel Engelberg: Das Grosse Hotel wird zum Palast

Der Startschuss für die touristische Entwicklung Engelbergs fiel etwas ausserhalb des Dorfs. 1865 eröffnete Eduard Cattani das Hôtel & Kurhaus Titlis. Das Haus entstand auf der sprichwörtlichen grünen Wiese und bot neben der luxuriösen Ausstattung auch einen prächtigen Blick auf den Titlis.

In den Jahren darauf entstand vor dem Hotel eine Parkanlage mit Flaniermeile, Spazierwegen und eigener Kapelle – der heutige Kurpark. Zu Gast war zu dieser Zeit unter anderem die englische Prinzessin Alice Maud Mary, die laut Kursaal Engelberg ihrer Mutter Königin Viktoria von der Schönheit der Gegend vorschwärzte. 1898 baute Arnold Cattani, der Bruder von Eduard, in der Nähe des Hôtel Titlis & Kurhaus die Kuranstalt und vier Jahre später direkt neben der Kuranstalt das Grand Hotel Winterhaus. Zwischen den beiden Gebäuden entstand ebenfalls 1902 der Kursaal.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Kuranstalt abgerissen; aus dem Grand Hotel Winterhaus wurde das Hotel Europäischer Hof. Der 1953 modernisierte Kursaal erhielt 2010 sein ursprüngliches Aussehen aus der Belle Epoque wieder. Und der Europäische Hof wurde 2021 nach fünfjähriger Bauzeit als Kempinski Palace Engelberg wiedereröffnet.

Maloja Palace: Der Palast irgendwo im Nirgendwo

Im Laufe der Belle Epoque kam der Name Palace für besonders luxuriöse Hotels auf, das den Reichsten von damals als Herberge dienen konnte. Das Palace Hotel hob sich von einem Grand Hotel noch einmal ab durch majestätischen Komfort. Wie der Name Grand Hotel kommt auch das Palace ursprünglich aus dem

angelsächsischen Raum. In der Schweiz ist er erstmals belegt durch eine Karte, datiert vom 9. Juli 1895, aus dem Maloia-Palace im Engadin. Deshalb erschien im ersten Hotelführer der Schweiz, herausgegeben 1896 vom neu gegründeten Schweizer Hotelier Verein sowie im Reiseführer von Baedeker aus demselben Jahr nur das Maloja Palace mit der neuen Bezeichnung als Palace.

Erbaut wurde der fünf Stockwerke hohe Komplex im Stil der Neurenaissance zwischen 1882 bis 1884 nach Plänen des belgischen Architekten Jules Rau. Zur Anlage gehörten neben dem Hotel mehrere Restaurants, zwei Kirchen, der Turm Belvedere, der dem damaligen Besitzer, dem belgischen Grafen Camille von Renesse, als Wohnsitz dienen sollte und heute als Museum besichtigt werden kann, ein 9-Loch-Golfplatz, ein Reitplatz, sowie ein Eisfeld. Zudem erwarb der Graf mehrere Dampfschiffe, um den Silsersee zu befahren, an dessen Ufer das Hotel liegt.



Das Beau Rivage Palace Lausanne ist bis heute für seine prunkvollen Festsäle bekannt. (oben)
Was ist noch nobler als ein Grand Hotel? Ein Palace. Das erste Palace des Landes ist das Maloja Palace im Engadin. (Mitte)

Eine Cholera-Epidemie im benachbarten Italien brachte den Grafen an den Rand des Ruins. In den Jahren darauf wechselte das Palace mehrmals den Besitzer, gehörte unter anderem dem Skipionier Henry Lunn, diente als Ferienheim und der Armee als Stätte für Wiederholungskurse. 2006 erwarb der italienische Millionär Amedeo Clavarino das Hotel und liess es bis 2009 umfassend sanieren.

Badrutt's Palace St. Moritz: Im Dachstock wurde früher Tennis gespielt

Bereits 1864 kaufte Caspar Badrutt, Sohn des Bündner Hotelpioniers Johannes Badrutt, das Hotel Beaurivage und liess es rund 30 Jahre später vom Zürcher Architekturbüro Chiodera und Tschudy umbauen. 1896 wurde das Badrutt's Palace in St. Moritz eröffnet, zu dessen Namensgebung als Palace der damals 20-jährige Hans Badrutt, Sohn des Erbauers, in einem Schreiben im Dezember 1895 aus Paris anregte.

Nach dem Tod des Vaters übernahm Hans Badrutt 1904 die Leitung des Hotels. Er liess das Haus laufend um- und ausbauen. Unter anderem entstand 1912 im Dachgeschoss die erste Indoor-Tennisanlage Europas. Das Hotel ist bis heute in Familienbesitz und gehört mehrheitlich Aniko Badrutt, der Frau des 2016 verstorbenen Enkels von Caspar Badrutt, Hansjürg Badrutt.

Beau Rivage Palace Lausanne: Wo sich Berühmtheiten und Diplomaten die Klinke in die Hand geben

Die Geschichte des Beau Rivage im Lausanner Stadtteil Ouchy geht zurück aufs Jahr 1861. Am 24. März 1861 wurde das nach den Plänen der Architekten Achille de La Harpe und Jean-Baptiste Bertolini erbaute Hotel eingeweiht. Nur zwei Jahre später wurde der Chalet genannte Erweiterungsbau in Betrieb genommen.

Sein heutiges Gesicht bekam das Hotel in den Jahren 1906 bis 1908, als nach den Plänen der Architekten Louis Bezencenet und Maurice Schnell ein zweiter Gebäudetrakt im neobarocken Stil angebaut wurde. Im Rahmen dieses Umbaus entstand auch der bekannte Festsaal mit seinem beeindruckenden Glasdach. Die Erweiterung geht auf die Initiative von Jacques Tschumi zurück, den damaligen Direktor und Gründer der Hotelfachschule von Lausanne. In all den Jahren war das Hotel stets eine beliebte Adresse für Stars und Politiker. Zu den zahlreichen

bekannten Gästen gehörten etwa Charlie Chaplin, Marlene Dietrich, Pelé, Coco Chanel und Nelson Mandela. Das Hotel war aber auch mehrmals Schauplatz diplomatischer Verhandlungen so wurde hier etwa 1923 der Vertrag von Lausanne unterzeichnet, der die Besitzansprüche im südlichen Balkan und Nahen Osten neu regelte. Und 2015 fanden hier Verhandlungen über das Atomabkommen zwischen dem Westen und dem Iran statt.

Das Hotel gehört heute wie das Lausanne Palace, das Riffelalp Resort, das Hôtel Palafitte, das «Angleterre» und das «Château d'Ouchy» zur Hotelgruppe Sandoz Foundation Hotels.

Gstaad Palace: Als Gstaad eher zu Montreux als zum Berner Oberland gehörte

«Mit der Eröffnung der Bahnstrecke von Montreux nach Gstaad am 20. Dezember 1904 beginnt der Tourismus in Gstaad», schreibt das Gstaad Palace auf seiner Website. Das erklärt, weshalb es auf alten Ansichtskarten heisst, das Hotel stehe in «Gstaad, Montreux (Oberland)».

Der Einheimische Robert Steffen, Lehrer von Beruf, erkannte früh das touristische Potenzial und sicherte sich 1905 eine Parzelle an bester Lage für den Bau eines Luxushotels. 1911 hatte er die nötigen Investoren beisammen, die sich in der Aktiengesellschaft «Royal Hôtel & Winter Palace, Gstaad» zusammenschlossen. Dann ging es zackig: 1912 war Spatenstich und Ende 1913 konnten die Direktoren Albert Steudler und Hans Pünter die Eröffnung feiern. Das Haus hatte damals rund 250 Betten in 165 Zimmern, von denen 70 mit eigenem Bad ausgestattet waren. 20 Etagenbadezimmer, eine Zentralheizung und eine hauseigene Telegrafistin gehörten zum gebotenen Luxus.

Die erste Saison war ein voller Erfolg, so dass sich die Verantwortlichen bereits 1914 für einen ersten Ausbau entschieden. Im Sommer 1915 wurde ein Tennisturnier durchgeführt, um Gäste nach Gstaad zu locken. Daraus wurde später das Swiss Open Gstaad.

Die Hoteliersfamilie Scherz übernahmen Ende der 30er-Jahre das Zepter im Gstaad Palace. Ernst und Silvia Scherz-Bezzola traten im Herbst 1938 die Nachfolge von Direktor Wilhelm Michel an. Rund zehn Jahre später gelang es ihnen, die Aktienmehrheit zu erwerben. Das Hotel ist bis heute in Familienbesitz, als eines der letzten familiengeführten Fünf-Sterne-Superior-Hotels Europas.

Montreux Palace: Das musikalischste Luxushotel der Schweiz

Die beiden in Montreux wohnhaften Tourismuspioniere und Schwager Alexandre Emery und Ami Chessex kauften 1881 das 45 Jahre zuvor erbaute Hotel du Cygne. Und hatten damit Grosses vor: 1895 legten sie mit der Gründung der Gesellschaft Le Montreux Palace & Cygne den Grundstein für den künftigen Hotelpalast. In nur 18 Monaten liessen sie 1905 nach den Plänen von Eugène Jost das Palace als Anbau zum bestehenden Hotel errichten. Das Haus bot allen erdenklichen Luxus: einen Musiksalon, einen Ballsaal, ein Theater, Zentralheizung, Strom und fliessend Warm- und Kaltwasser in den Zimmern. Wenige Jahre später kamen ein Pavillon, ein Tea-Room, ein Eisfeld, ein Schiessstand und Tennisplätze dazu. Die illustren Gäste liessen nicht lange auf sich warten.

Während der beiden Weltkriege diente das Nobelhotel jeweils als Lazarett und Spital. Das Hotel fand jedoch rasch zu altem Glanz zurück und beherbergte seit der ersten Durchführung des Montreux Jazz Festivals im Jahr 1966 unzählige Musikstars, darunter Freddie Mercury, Michael Jackson, Quincy Jones, David Bowie, Alicia Keys, Grace Jones und Prince. Heute gehört das Palace Montreux zur Accor-Nobelmarke Fairmont.



Im Dachgeschoss des Badrutt's Palace St. Moritz entstand 1912 die erste Indoor-Tennisanlage Europas. Das Hotel, das sich seit 1896 Palace nennt, hat seine Wurzeln weit im 19. Jahrhundert.



6 Tourismusorte

Als Massentourismus noch ein Fremdwort war

So entwickelten sich wichtige Schweizer Tourismusorte um die Zeit, als die htr hotelrevue vor 130 Jahren zum ersten Mal erschien. Eine Zeitreise durch Interlaken, Davos, Zermatt und Co.

Mischa Stünzi



Interlaken 1898: In die Zeit fällt der Bau der Berner Oberland Bahn und die Erschliessung von Harder, Schynige Platte und Jungfrau-

Als die htr hotelrevue vor 130 Jahren zum ersten Mal erschienen ist, war Reisen noch ein exklusives Vergnügen. Um die Jahrhundertwende konnten sich das nur wenige leisten. Entsprechend gross und luxuriös waren damals viele Hotels und entsprechend klein die meisten Tourismusorte. Massentourismus oder gar Overtourismus waren Fremdwörter. Den grossen Aufschwung erlebte der Tourismus in der Schweiz ab dem Ende des Zweiten Weltkriegs bis Anfang der 70er-Jahre, als sich die Zahl der Logiernächte mehr als verdoppelte. Wir blicken zurück, wie sich einige der heute wichtigsten Tourismusorte der Schweiz vor rund 130 Jahren präsentiert haben und wie sich dort der Tourismus entwickelt hat.

Interlaken: Ob Aarmühle auch zum touristischen Hotspot geworden wäre?

Wie dankbar müssen die heutigen Tourismusvermarkter den Gemeindebehörden von 1891 sein. Damals ersuchte die Einwohner-

gemeinde beim Kanton um einen Namenswechsel: Aarmühle sollte künftig Interlaken heißen. Man stelle sich nur die Marketingkampagne vor, die in Indien, China oder den USA den Reisenden einen Trip nach Aarmühle schmackhaft zu machen versucht.

Doch die touristischen Anfänge Interlakens reichen noch viel weiter zurück. Seit dem Mittelalter war das dort ansässige Kloster eine Anlaufstelle für Pilger und andere Reisende. Zwar liess das mächtige Bern 1527 die Klosterwirtschaft schliessen, doch so wirklich kümmerte das im Oberland niemanden. Das Gasthaus wurde nach wie vor rege genutzt. Ab dem 18. Jahrhundert zog es immer mehr Leute nach Interlaken, die weder als Pilger noch als Handelsreisende unterwegs waren. Fasziniert von der imposanten Bergwelt kamen Abenteurer, Forscher und Künstler ins Oberland, darunter Johann Wolfgang von Goethe (1790), Lord Byron (1816) und Felix Mendelssohn-Bartholdy (1822 und 1847).

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts gab es in Interlaken, das damals noch Teil der Gemeinde Matten war und sich erst 1837 abspaltete,



Ohne Matterhorn wärs kaum wiederzuerkennen: Zermatt um 1885. In der Bildmitte ist das Hotel Mont Cervin von Alexander Seiler. Einen grossen Wurf landete Seiler, als er im oberhalb des Orts gelegenen Weiler Riffelalp 1884 ein Grandhotel eröffnete.

erst ein einziges Hotel, das ein Gastwirtschaftspatent besass. Doch mit dem touristischen Aufschwung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts stieg auch die Anzahl der Hotels, von denen heute immer noch mehrere in Betrieb sind. In diese Zeit fallen unter anderem auch die Gründung des Kursaals (1859), der Bau der Berner Oberland Bahnen (1890), die Eröffnung der Schynige-Platte-Bahn (1893) und die Erschliessung des Harders (1908) sowie des Jungfraujochs (1912).

Montreux: Seit 1890 auch bekannt als die Riviera der Schweiz
Lange lebte die Region um Montreux primär von der Landwirtschaft. Touristisch trat die Gegend erst in Erscheinung, als die herrschenden Berner in der Mitte des 18. Jahrhunderts die Infrastruktur ausbauten. Bekannte Persönlichkeiten wie Jean-Jacques Rousseau und Lord Byron machten Halt in Montreux, das von seinem milden Klima und der Lage zwischen See und Gebirge profitierte. Ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts schnellten die Besucherzahlen in die Höhe: 1850 zählte Montreux laut dem historischen Lexikon der Schweiz acht Hotels, 1900 schon deren 70. 1902 stiegen 31'473 Gäste in den Hotels ab, 1910 bereits 76'578 (zum Vergleich: 2019 waren es knapp eine halbe Million Logiernächte). Seit 1890 vermarktet sich das Gebiet als die Riviera der Schweiz.

In dieser Phase des Aufschwungs entstanden in Montreux nicht nur Hotels als Kernelement der touristischen Infrastruktur, sondern auch die Uferpromenade, eine Tramverbindung nach Vevey, ein Kursaal (1881-1971) und diverse Bergbahnen.

Viele der in dieser Zeit gebauten Gebäude wurden allerdings wegen der Krise zwischen Erstem und Zweitem Weltkrieg wieder abgerissen. Eindrückliche Zeitzeugen der Belle Epoque sind unter anderem das Palace Hotel, das Grand Hotel Suisse Majestic, das Eden Palace Au Lac und die Markthalle.

Davos: Einem «Landesverräter», den Engländern und Väterchen Frost sei Dank

Dass sich Davos in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zum Kurort entwickelte, ist wesentlich einem verurteilten Revoluzzer und «Landesverräter» zu verdanken. Der Deutsche Alexander Spengler floh, nachdem er bei der gescheiterten Märzrevolution in seiner Heimat einer der Anführer gewesen war, in die Schweiz und kam 1853 nach Davos. Der Arzt erkannte die heilende Wirkung der Bündner Höhenluft und gründete 1868 mit dem Holländer Willem Jan Holsboer die Kuranstalt Spengler-Holsboe. Den touristischen Durchbruch bescherte Davos allerdings der

Wintersport. Britische Gäste gründeten 1870 in Davos den ersten Skating Club und 1880 den ersten Curling Club der Schweiz. 1883 führte der englische Schriftsteller John Addington Symonds das weltweit erste internationale Schlittenrennen in Davos durch. Gefahren wurde auf den bis heute bekannten Davoser Schlitten. Etwa zur gleichen Zeit fanden auch die ersten Skis den Weg ins Landwassertal.

Der erste Skilift der Welt wurde 1934 ebenfalls in Davos eröffnet. Und der 1923 lancierte Spengler-Cup zählt heute zu den ältesten internationalen Eishockey-Turnieren der Welt. Bis heute ist der Winter für Davos die wichtigere Saison als der Sommer.

Lauterbrunnen: Eine Gemeinde, zwei Bergdörfer von Weltrang

Heute lassen viele Touristen Lauterbrunnen im Talboden links liegen und fahren direkt mit der Bahn nach Wengen oder Mürren. Doch das war nicht immer so. Als die Alpen während der Romantik an Popularität gewannen, zog es auch Gebildete, Adelige und andere Reisende ins Lauterbrunnental. Die Destinationsorganisation schreibt über diese Pionierepoche: «In Lauterbrunnen konnte man im Pfarrhaus übernachten, das für die Beherbergung Reisender eingerichtet war. Daneben bestand die Möglichkeit, am äusseren Ende des Dorfes im Wirtshaus Steinbock (L'Auberge du Capricorne) einzukehren oder im Heulager eines Bauern zu übernachten.» In Wengen eröffnete das Ehepaar Christian und Anna Lauener-Gertsch das erste Gasthaus erst im Jahr 1859, ein bescheidenes Gasthäuschen, und ein Jahr später die Pension Lauener für 30 Gäste. Davor gab es am Berg bereits Gasthäuser wie das 1841 erbaute Hotel de la Jungfrau auf der Wengernalp und das Hotel Bellevue auf der Kleinen Scheidegg aus dem Jahr 1835.

Ein Gamechanger für Wengen war die 1893 eröffnete Wengernalpbahn von Lauterbrunnen auf die Kleine Scheidegg. Bereits elf Jahre später wurde der Skiclub in Wengen ins Leben gerufen. Das 1930 erstmals durchgeführte Lauberhornrennen machte Wengen in aller Welt bekannt.

Was das Lauberhornrennen für Wengen, ist James Bond für Mürren auf der anderen Talseite. Dem britischen Geheimagenten, der 1968 auf dem fiktiven Engadiner Gipfel Piz Gloria seinem Erzfeind Ernst Stavro Blofeld auf die Pelle rückte, hat das von Mürren aus erschlossene Schilthorn viel zu verdanken.

Touristen kamen aber natürlich schon vor Bond Touristen in Mürren. 1857 eröffnete die Bergschaft Winteregg den Gasthof Silberhorn. In den 1870er-Jahren richtete Mürren mit der grossen Kelle an: Das Grand Hotel und Kurhaus wurden gebaut, und Adlige, Gelehrte und Künstler reisten nach Mürren, um sich



Weggis um 1900: Der «schönste Flecken der Erde», wie der amerikanische Schriftsteller Mark Twain die Gegend nach seinem Besuch im Jahr 1897 nannte, blieb den Noblen und Reichen der damaligen Zeit nicht verborgen.



Zermatter Strasse um 1905: Die Aufschrift «Shaving/Haircutting» auf dem Schild links im Bild verrät, wie international die Gästeschar schon damals war. (oben)

Saas-Fee im Jahr 1891: Links im Bild das 1883 erbaute Hotel Bellevue, das 1976 abbrannte und an dessen Stelle heute das Grand Hotel Walliserhof steht.

zu erholen. Dabei wurde das Bergdorf erst 1891 durch die Mürrenbahn erschlossen.

Saas-Fee: Ein touristischer Spätzünder gibt Vollgas

Das Saastal gehörte nicht gerade zu den frühen Tourismus-Pionieren der Schweiz. Das erste Hotel entstand 1833 in Saas-Grund, das Gasthaus zur Sonne. Es folgten die Pension Monte Rosa im Jahr 1850 und 1856 das Hotel Monte Moro. Doch lange gingen die Tourismusströme an Saas-Fee, dem heute bekanntesten Ferienort der Region, vorbei. Das, obschon Bergsteigen damals ziemlich angesagt war und die meisten Gipfel rund um das Bergdorf bereits bestiegen worden waren. Der Funke sprang beim Spätzünder erst in den 1880er-Jahren. 1881 baute die Gemeinde das Hotel Dom und legte damit den Grundstein für die touristische Entwicklung des Bergdorfs. Dann ging es plötzlich rasch vorwärts. 1883 folgten der Bau des Hotels Bellevue (das 1976 abbrannte und dort stand, wo heute das Grand Hotel Walliserhof steht). Zehn Jahre später entstanden die Hotels Beau-Site und Grand Hotel, und 1901 wurde das Hotel du Glacier gebaut.

Einen Schub erfuhr der Ort 1951, als die Strasse von Saas-Grund her eingeweiht wurde. Im gleichen Jahr wurde die Skischule gegründet, drei Jahre später die Luftseilbahn auf den Spielboden gebaut und 1959 die Luftseilbahn Spielboden-Längfluh.

Weggis: Wo um ein Haar ein kleines Neuschwanstein entstanden wäre

Der 1820 eröffnete Weg auf die Rigi setzt Weggis auf die touristi-

sche Landkarte. Lokale Führer und Träger waren gefragt – in Weggis nannte man das den «Rigidienst». Sie brachten gutbeutete Reisende zu den Heilquellen nach Rigi-Kaltbad oder später auf den Kulm. Ab 1837 verkehrte ein erstes Dampfschiff auf dem Vierwaldstättersee. Es fuhr zweimal die Woche von Weggis nach Luzern.

Der «schönste Flecken der Erde», wie der amerikanische Schriftsteller Mark Twain die Gegend nach seinem Besuch im Jahr 1897 nannte, blieb den Noblen und Reichen der damaligen Zeit nicht verborgen. 1866 war der bayerische König Ludwig II zu Gast im Hotel von Hertenstein und von der Ortschaft in der Gemeinde Weggis derart angetan, dass er dort eine Parkanlage mit Lustschloss bauen wollte. 1868 kam erneut hoher Besuch: Die englische Königin Viktoria residierte im Hotel von Hertenstein, das 1909 zum Schlosshotel umgebaut wurde (heute steht dort das Campus Hotel).

Mit dem Bau der ersten Bergbahn Europas, der Rigibahn aus dem benachbarten Vitznau, kam der Weggiser Rigidienst 1871 abrupt zum Erliegen. Einen eigenen Zugang zur Königin der Berge erhielt Weggis erst fast 100 Jahre später: 1968 wurde die Luftseilbahn Weggis-Rigi Kaltbad eröffnet.

Dafür darf sich Weggis rühmen, mit dem Lido das erste Strandbad der Schweiz eröffnet zu haben, in dem Männer und Frauen nicht in getrennten Bereichen baden mussten. Das 1919 eingeweihte Freibad war damals ein veritable Skandal in der konservativen Gegend.

Zermatt: Alexander Seiler legte nicht nur den Grundstein für eine Hoteldynastie

So mancher Zermatter pflegt bis heute das Bild des widerspenstigen Berglers. Tatsächlich waren die Bewohner dieser abgelegenen Gegend im 17. Jahrhundert freie Bürger und unabhängig von den Herren im Tal. Fremdenverkehr und Gastfreundschaft waren bis ins 18. Jahrhundert keine Attribute, die man den Zermattern zuschrieb. Im Gegenteil: Besucher, die es – oft auf Forschungsreisen – an den Fuss des Matterhorns verschlug, berichteten im besten Fall davon, man habe ihnen keinen Platz zum Schlafen geboten, und im schlechtesten, sie seien mit Messern und Pickeln angegriffen worden.

Erst um 1838 eröffnete der Zermatter Arzt Lauber die erste Herberge in seinem Heimatdorf. Das Hotel Cervie verfügt gerade einmal über drei Betten. Zum touristischen Geburtshelfer wurde auch ein gewisser Alexander Seiler aus dem Goms. Er baute 1854 das Hotel Monte Rosa mit 35 Betten.

Seiler kaufte und pachtete in Zermatt weitere Herbergen, wie 1857 das von Joseph Anton Clemenz eröffnete Mont Cervin und das Des Alpes. Einen grossen Wurf landete Seiler, als er im oberhalb von Zermatt gelegenen Weiler Riffelalp 1884 ein Grandhotel eröffnete. Als Grossrat setzte sich Seiler zudem für den Bau der Gornergratbahn und des Riffelalptrams ein – beide wurden 1898 in Betrieb genommen.

Die bergsteigbegeisterten Engländer waren in den frühen Jahren gute Kunden für die Zermatter Hoteliers. 1857 gründeten sie im Bergdorf den Alpine Club, und 1865 gelang dem Engländer Edward Whymper zusammen mit drei Bergführern und drei weiteren Landsmännern die Erstbesteigung des Matterhorns. Der Gipfelsturm endete allerdings tragisch, als beim Abstieg der Bergführer Michel Croz, und die Briten Douglas Robert Hadow und Lord Francis Douglas tödlich verunglückten.

Per Eisenbahn ist Zermatt erst seit 1891 von Visp aus erreichbar. Bis 1933 verkehrte die Dampfbahn allerdings nur im Sommer – von 1. Mai bis 31. Oktober. Der erste fahrplanmässige Zug ab Zermatt führte den Sarg mit der Leiche von Alexander Seiler ins Tal.



7 Alpinismus

SAC-Hütten, lange Röcke und verrückte Engländer

Bergsteigen und Wandern als Freizeitbeschäftigung kamen erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts so richtig in Mode. Heute nennt man diese Epoche das Goldene Zeitalter des Alpinismus.

Mischa Stünzi



Bergsteiger auf dem Piz Bernina um 1900. Der einzige 4000er der Ostalpen wurde 1850 zum ersten Mal bestiegen.

Langzeit galten die Alpen als bedrohlich und unwirtlich. Sagen erzählten von Dämonen und bösen Geistern, die auf den Gipfeln und in den schroffen Tälern hausen. Dass die Bergwelt auch ihre schönen Seiten hat, dieses Verständnis entstand erst im Zuge der Romantik. Dichter, Maler und Komponisten schufen Werke, in denen die Berge als Ort der Sehnsucht, der Kraft und der Schönheit dargestellt werden.

Im späten 18. und frühen 19. Jahrhundert machten sich auch erste Exkursionen auf den Weg, die Bergwelt zu erkunden. Damals war das Bergsteigen aber keine Freizeitbeschäftigung wie heute. In der Regel standen die naturwissenschaftliche Forschung oder das Vermessen im Zentrum, etwa als 1786 der Arzt Michel-Gabriel Paccard und der Kristallsucher Jacques Balmat als erste auf dem Mont Blanc standen, 1800 bei der Erstbesteigung des Grossglockners und als der Schweizer Naturforscher Johann Rudolf Meyer zusammen mit seinem Bruder Hieronymus 1811 die Jungfrau und damit den ersten Viertausender der Schweiz erklimmen.

Den Berg erleben, statt ihn zu erforschen

Das Goldene Zeitalter des Alpinismus begann allerdings erst mit der Erstbesteigung der Dufourspitze im Jahr 1855. In dieser Epoche wandelten sich auch die Motive für die Hochtouren. Im Zentrum standen auf einmal nicht mehr die Forschung und Erkundung, sondern das Bergerlebnis an sich. Die Bergsteiger der damaligen Zeit waren oft Intellektuelle und Akademiker.

Rasch entwickelte sich aus dem Bergsteigen ein Wettkampf; Erstbesteigungen wurden zu einer Art Trophäe. Eine Nationalität tat sich in dieser Hinsicht besonders hervor: die Engländer. Sie gründeten 1857 den Alpine Club, den ersten Bergsteigerverein der Welt. Grindelwald und Zermatt gehörten schon damals zu den wichtigsten Orten fürs Bergsteigen. Oft waren es Einheimische, die die Engländer auf die Alpenriesen begleiteten. So entstanden 1857 in Grindelwald und 1858 in Zermatt die ersten Bergführervereinigungen der Schweiz. 1863 bekam dann auch die Schweiz ihren eigenen Alpen-Club. Der von Rudolf Theodor Simmler in Olten



Während in den Anfängen des Bergsteigens die Erforschung im Vordergrund stand, ging es ab Mitte des 19. Jahrhunderts eher um das Erlebnis. Seilschaft am Sustenhorn im Jahr 1910. (oben) Exkursion im Gebiet Obersand im Jahr 1911: Einige Frauen auf dem Bild scheinen Hosen zu tragen, was in der damaligen Zeit eher ungewöhnlich war.

gegründete SAC setzte sich nicht nur zum Ziel, den Alpinismus populär zu machen, sondern wollte vor allem auch erreichen, dass das Feld nicht ausschliesslich ausländischen Vereinen überlassen wird. Die Gründung war ein voller Erfolg: Zu den 35 Gründungsmitgliedern kamen binnen eines Jahres über 300 Neumitglieder dazu.

Der SAC setzte sich für eine verbesserte Infrastruktur am Berg ein – bereits 1863 wurde mit der Grünhornhütte am Tödi die erste SAC-Hütte eröffnet –, baute Wege und begann damit, Alpinisten und Bergführer auszubilden. Weil gleichzeitig immer mehr Bergbahnen die verschiedensten Alpengipfel erschlossen, wurde das Bergsteigen zunehmend populärer. Bereits im Jahr 1913 hatte der SAC 13'702 Mitglieder und 58 Sektionen. Frauen wurden 1907 aus dem SAC ausgeschlossen (und erst 1980 wieder zugelassen); im British Alpine Club mussten sie von Anfang an draussen bleiben und waren erst ab 1974 willkommen. Bergsteigen, so könnte man meinen, sei damals eine Männerwelt gewesen. Das liegt allerdings nicht daran, dass Frauen nicht auf Berge geklettert wären. Vielmehr wurden ihre Leistungen gerne totgeschwiegen.

Wettlauf um das Matterhorn

Frauen erbrachten damals so manche Pionierleistung. Margaret Claudia «Meta» Brevoort etwa gelang die erste Winterbesteigung von Jungfrau und Wetterhorn und die Erstbesteigung des Pic Central in den französischen Westalpen. Anders als die meisten Frauen, die in für die Zeit üblichen bodenlangen Röcken auf die Berge stiegen, kletterte Brevoort ausschliesslich in Hosen – manche Frauen legten unterwegs übrigens ihre Kleider ab. Die

US-Amerikanerin wurde auf ihren Touren oft von ihrer Hündin Tschingel begleitet, die später zum Ehrenmitglied im Alpine Club ernannt wurde, was Brevoort als Frau verwehrt blieb.

Eine der grossen Konkurrentinnen von Brevoort war Lucy Walker, die ihr 1871 am Matterhorn um wenige Tage zuvorkam und als erste Frau auf dem Gipfel stand, der lange als unbezwingerbar gegolten hatte. Die Engländerin war zudem die erste Frau auf dem Wetterhorn und dem Piz Bernina. Zudem gelang ihr die Erstbesteigung des Balmhorns.

Bergsteigerin und Erfinderin

Als eine der ehrgeizigsten Bergsteigerinnen der damaligen Epoche zählt zudem Jeanne Immink. Für die Niederländerin war nicht der Gipfel das Ziel, sondern der Weg dorthin. In den Walliser Alpen absolvierte sie Tagestouren mit 2500 bis 3000 Metern Höhenunterschied. Sie war oft solo unterwegs, kletterte neue Routen oder neue Bestzeiten und meisterte anspruchsvolle Touren, die im ausgehenden 19. Jahrhundert als besondere Herausforderungen galten. Nach einer Erstbesteigung forderte sie «die Herren Alpinisten auf, meinen Schritten zu folgen».

Immink gilt zudem als Erfinderin des Abseilgurts. Ihren Kopf schützte sie beim Klettern mit einer Reiterkappe. Steinschlaghelme, wie wir sie heute kennen, gab es damals noch nicht. In der Regel schützten nur Hüte vor der Sonne. Auch sonst sah die Ausrüstung damals gänzlich anders aus. Haken und Karabiner beispielsweise kamen erst um 1900 auf. Und Hanfseile rissen rasch und wurden bei Nässe steif. Dabei hielt 1888 der österreichische Arzt und Bergsteiger Emil Zsigmondy fest, der wichtigste Schutz gegen allerlei Gefahren im Gebirge sei das Seil.

Bergsteigerinnen und Bergsteiger griffen im 19. Jahrhundert gerne auch auf zweckentfremdete Geräte zurück, etwa Maurerhaken aus dem Bauwesen, Seile aus der Seefahrt, Griessbeil und Karabiner von der Feuerwehr, wie der Deutsche Alpenverein zum Thema schreibt. Weil es im Zuge der wachsenden Beliebtheit des Sports um 1900 vermehrt zu Unfällen in den Bergen kam, wurde zu der Zeit auch die Ausrüstung weiterentwickelt: Kletterkarabiner, Sicherheitshaken, Steigeisen, Eispickel, Eishaken. In den 1950er-Jahren wurden zudem die Hanfseile durch moderne Kunststoffseile abgelöst.

Zu der Zeit, da der Alpinismus populär wurde, wurde auch das Wandern zum Volkssport. Man flanierte und spazierte nicht mehr nur, sondern wanderte und marschierte. Der Breitensport war gewissermassen auch eine Reaktion auf die fortschreitende Industrialisierung, ein Rückbesinnen auf die Natur und die Ideale der Romantik. Eine wichtige Rolle bei der Verbreitung des Sports spielt die 1896 bei Berlin gegründete Bewegung Wandervogel, die Wanderungen hauptsächlich für bürgerliche Schüler und Studenten durchführte. 1907 wurde gemäss Historischem Lexikon der Schweiz der Verein Wandervogel mit dem Zunamen Schweizerischer Bund für alkoholfreie Jugendwanderungen gegründet. Das Gegenstück zu den bürgerlichen Wandervögeln war der 1895 in Wien ins Leben gerufene Arbeiterverein Naturfreundebewegung. Wenige Jahre später etablierte sich die Bewegung auch in der Schweiz, wo sie heute noch unter dem Namen Naturfreunde Schweiz aktiv ist.

Einheitliche Markierung für Wanderwege

Immer mehr Wander- und Heimatvereine bauten Wege, wiesen Routen aus und kreierten Wegweiser. In den 1930er-Jahren war der Wildwuchs derart gross, dass Jakob Ess, ein wanderbegeisterter Lehrer aus der Ostschweiz, zusammen mit dem damaligen Sekretär der Stiftung Pro Juventute und des Bundes der Schweizer Jugendherbergen, Otto Binder, 1934 die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege schuf. Damals entstanden die einheitlichen gelben Wegweiser der Schweizer Wanderwege.



8 Baustellen

Als mit Pickel und Schaufel statt Bagger und Kran gebaut wurde

Während der Belle Epoque entstand nicht nur die htr hotelrevue, sondern auch wichtige touristische Infrastruktur. Wie damals gebaut wurde, zeigen diese Bilder eindrücklich.

Mischa Stünzi



Solche schweren Maschinen waren damals eine Seltenheit: Aushubmaschine beim Bau der Bodensee-Toggenburg-Bahn im Jahr 1908.

Bauen ist auch heute harte und oft gefährliche Arbeit. Beim Bau des 2016 eröffneten Gotthard-Basistunnels kamen neun Bauarbeiter ums Leben. Doch so tragisch diese Todesfälle sind, sind heutige Baustellen kein Vergleich mit jenen um die Jahrhundertwende. Eine Zahl belegt das eindrücklich: Als im späten 19. Jahrhundert der erste Gotthardtunnel gegraben wurde, verloren dabei über 200 Bauarbeiter ihr Leben (wenn man jene Toten mitrechnet, die beispielsweise an den Spätfolgen der Arbeiten verstarben). Um die Jahrhundertwende wurden in der Schweiz wichtige touristische Infrastrukturprojekte realisiert, von denen die Branche teils bis heute profitiert: Bergbahnen wurden gebaut, Eisenbahntrassen durch Berge und über Täler verlegt und Hotelpaläste und Kurbäder errichtet. Schwere Maschinen wie Krane und Bagger gab es zwar damals bereits, doch sie waren auf den Baustellen dieser Zeit eher selten anzutreffen. Und von modernen Tunnelbohrmaschinen wie sie sich heute durchs Gestein fressen, konnten Bauarbeiter nur träumen.

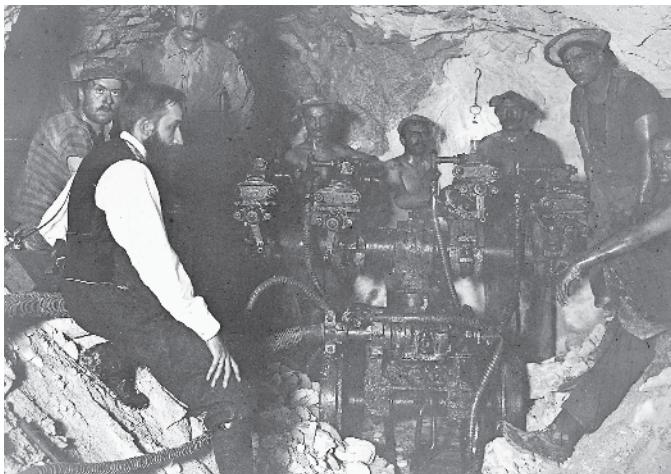
Tunnelbau: Hitze, Explosionen und Krankheiten

Heute betrachten wir es als Selbstverständlichkeit, dass täglich

Hunderte Reisende durch Eisenbahntunnel wie Gotthard, Simplon und Lötschberg fahren. Dass solche Grossprojekte in der Belle Epoque realisiert werden konnten, forderte jedoch von den Arbeitern einen hohen Zoll.

Teils mussten sie das Gestein mit einfachsten Werkzeugen von Hand aus dem Berg schlagen. Am Südportal des Gotthards etwa kamen die Bauarbeiter in den Monaten zwischen Baubeginn Mitte September 1872 und dem Jahresende in Handarbeit nur 18 Meter weit. Später kamen Druckluft-Bohrmaschinen zum Einsatz, mit deren Hilfe die Arbeiter Löcher für die Sprengladungen in den Fels trieben. Die Abluft dieser Bohrmaschinen war gleichzeitig die einzige Belüftung der unterirdischen Baustelle. So erstaunt es nicht, dass Dynamitdämpfe und Baustaub die Atemwege und Augen der vornehmlich aus Italien stammenden Gastarbeiter schädigten. Weil die Tunnelbauer unter prekären hygienischen Bedingungen in Quartieren hausen mussten, für die ihnen auch noch ein Teil des Lohns abgenommen wurde, grasierten zudem Krankheiten wie Durchfall und Wurmerkrankungen.

Wer sich gegen die schlechten Arbeitsbedingungen zur Wehr setzte, musste mit dem Schlimmsten rechnen: In Göschenen



Bergarbeiter im Südstollen des Lötschbergtunnels im Jahr 1910: Die Abluft der Druckluft-Bohrmaschinen, mit deren Hilfe die Arbeiter Löcher für die Sprengladungen in den Fels trieben, diente als Belüftung der unterirdischen Baustelle.

wurden 1875 vier streikende Mineure von der Polizei erschossen, am Simplon wurden Armee und Bürgerwehren eingesetzt, um Streiks zu zerschlagen.

Wie wenn harte Arbeit, schlechte Bezahlung und modrige Unterkünfte nicht schon schlimm genug gewesen wären, herrschten in den Stollen teils Temperaturen von über 40 Grad. Trotzdem zogen die rund 3000 Tunnelbauer in der Schweiz oft von einer Tunnel-Baustelle zur nächsten. Dazu muss man allerdings auch wissen: Die Bauarbeiter kamen häufig aus armen Gegenden im Piemont und der Lombardei und hatten kaum eine andere Wahl.

Brückenbau: Eine Zeit der Modernisierung

Im 19. Jahrhundert erfuhr der Brückenbau einen Innovations-schub. Hänge- und Eisenbrücken wurden immer beliebter. Eine der imposantesten Hängebrücken der damaligen Zeit war die 1834 gebaute Grand Pont in Freiburg – an ihrer Stelle steht heute die 1924 eröffnete und deutlich weniger beeindruckende Zähringerbrücke.

Im Verlauf des Jahrhunderts wurden die Spannweiten länger und die Bauten grösser. Im frühen 20. Jahrhundert folgten die ersten Eisenbetonbrücken. Eine der bedeutendsten Betonbogen-brücken dieser Zeit ist die von 1907 bis 1908 gebaute Gmünder-tobelbrücke im Appenzell. Bei ihrer Fertigstellung war die Brücke mit ihrer Spannweite (lichte Weite) von fast 80 Metern sogar die weitest gespannte Betonbogenbrücke der Welt – wenn auch nur für kurze Zeit.

Unsere Bilder zeigen allerdings, dass um die Jahrhundertwende auch die gute alte Steinbogenbrücke nach wie vor äusserst beliebt war. Gerade beim Ausbau des Eisenbahnnetzes wurden häufig solche Bogenbrücken erstellt.

Das wohl bekannteste Beispiel einer Steinbogenbrücke dieser Epoche hat es sogar ins Welterbe der Unesco geschafft: der 65 Meter hohe und rund 140 Meter lange Landwasserviadukt. Beim Bau der Brückenpfeiler wurde aus Kostengründen kein Gerüst verwendet. Stattdessen wurde in jedem Pfeiler ein eiserner Stützturm aufgebaut, der nach und nach eingemauert wurde. Daran befestigt war auch eine Kranbrücke mit einer elektrischen Winde, mit der das Material nach oben gezogen wurde.

Bergbahnen: Abgeseilte Arbeiter und Wein als Belohnung

Die 1889 eingeweihte Pilatusbahn ist mit einer Steigung von 48 Prozent die steilste Zahnradbahn der Welt. Zu Recht wurde dieses

Meisterwerk der Ingenieurskunst damals gefeiert (der besondere Zahnradantrieb wurde sogar an der Weltausstellung 1889 in Paris präsentiert). Doch zu Unrecht gehen oft jene vergessen, die damals die Bahn bauen mussten.

Das steile Gelände war für die Arbeiten eine besondere Herausforderung. «An der Eselwand mussten sich die Arbeiter gar an Seilen herunterlassen, um ihre Arbeit ausführen zu können», schreibt die Bahn auf ihrer Website. Kaum je sei eine Bahn unter derart schwierigen Bedingungen gebaut worden. Speziell war auch, dass die Strecke abschnittweise fertiggebaut werden musste, weil die Bahn gleichzeitig als Transportmittel für das Baumaterial diente. Einen Eindruck, unter welchen harten Bedingungen die Arbeiter damals schufteten, vermitteln die Illustrationen von I. Weber aus dem Jahr 1889.

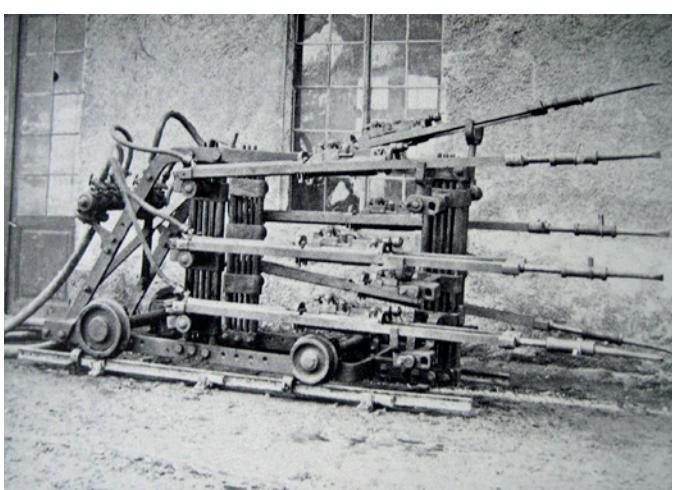
Auch am Fusse des Eigers leisteten die Arbeiter ab 1896 Unglaubliches. Den ersten Streckenabschnitt der Jungfraubahn erstellen die meist italienischen Bauarbeiter mit Schaufel, Pickel und Muskelkraft. Weil die Bahn auf die Kleine Scheidegg damals nur im Sommer verkehrte, stellten im Winter Hundeschlitten die Versorgung ab Wengen sicher. Nach nur zwei Jahren Bauzeit wurde der Abschnitt zum Eigergletscher in Betrieb genommen.

Beim anschliessenden Tunnelbau kamen dann zwar auch schwere Geräte wie Druckluftbohrer zum Einsatz. Trotzdem war die Arbeit kräftezehrend und gefährlich. «Sechs Mal streiken die Arbeiter, acht Mal wechselt die Bauleitung, und 30 Bauarbeiter bezahlen mit ihrem Leben – mehrheitlich aufgrund von Sprengunglücken», schreiben die Jungfraubahnen zu ihrer Geschichte. Um die Arbeiter bei Laune zu halten, garantierte man ihnen eine Flasche Rotwein pro Arbeiter und Tag.

Hochbau: Wo ist denn hier der Kran?

Die Bilder von Baustellen im Hochbau um die Jahrhundert-wende muten aus heutiger Sicht beinahe surreal an. Denn heute dominiert auf praktisch jeder grösseren Baustelle ein Kran den Gesamteindruck. Doch Turmkranne in der Form, wie wir sie heute kennen, wurden erst 1910 entwickelt und setzten sich erst um die 1950er-Jahre auf den Baustellen durch.

Auch sonst ist wie eingangs erwähnt kaum schweres Gerät auf den Baustellen auszumachen. Dabei wären solche Hilfsmittel teilweise bereits verfügbar gewesen. Historiker erklären das Fehlen von Baumaschinen auf den damaligen Baustellen damit, dass es oft am Wissen um die Geräte gefehlt hat. Ausbaden durften das dann die Arbeiter, die mit umso mehr Muskelkraft ans Werk gehen mussten.



Am Gotthard kamen die Bauarbeiter in den ersten Monaten nur 18 Meter weit, weil sie teils das Gestein mit einfachsten Werkzeugen von Hand aus dem Berg schlagen mussten. Später kamen solche Druckluft-Bohrmaschinen zum Einsatz.



9 Umnutzungen

Früher wurde gelehrt und gewoben, heute wird gekocht und unterhalten

Umnutzen ist ein Megatrend, der auch den Tourismus beeinflusst. So manches Gebäude, das um die Jahrhundertwende für einen ganz anderen Zweck gebaut wurde, wird heute gastgewerblich oder kulturell genutzt.

Mischa Stünzi



Eines von zahlreichen Industriearälen, das heute auch gastgewerblich genutzt wird: das Hürlimann-Areal auf einem Plakat um 1910.

Umnutzungen sind en vogue. Besonders ehemalige Industrieanlagen wurden in den letzten Jahren überall auf der Welt zu hippen Lofts, angesagten Bars oder urbanen Unterkünften. Viele dieser Gebäude stammen aus der Zeit um die Jahrhundertwende, als auch die htr hotelrevue vor 130 Jahren zum ersten Mal erschien. Wir stellen hier eine Auswahl an Bauten vor, die in dieser Zeit für ganz andere Zwecke errichtet wurden, heute aber unter anderem dem Tourismus dienen, indem sie gastgewerblich oder kulturell genutzt werden.

Hürlimann Areal, Zürich: Bade- statt Brauwasser

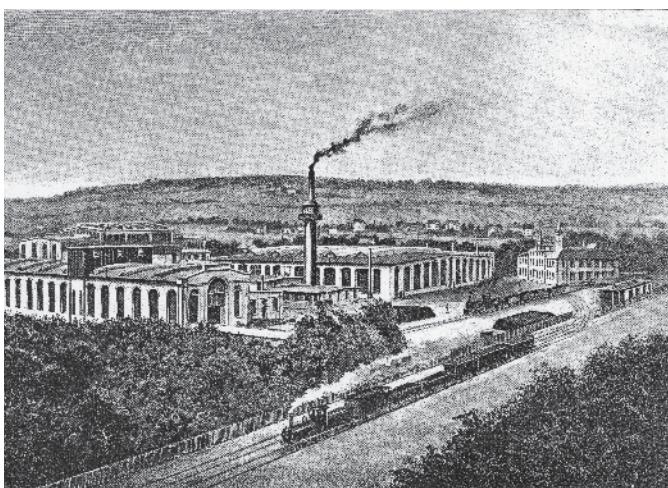
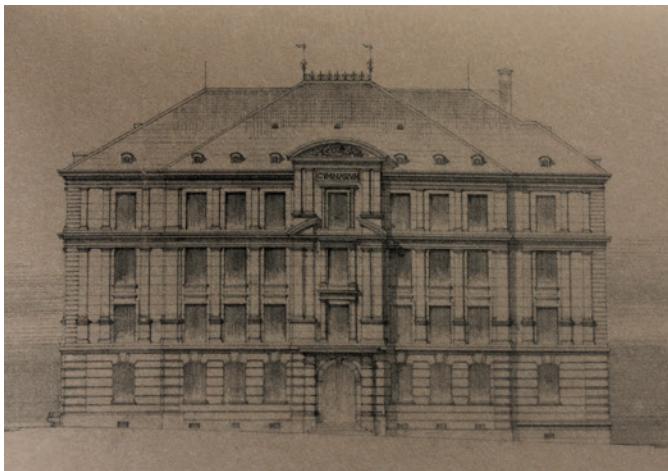
Die Zürcher Brauerei Hürlimann entstand im Jahr 1836. Damals braute sie ihr Bier allerdings noch nicht auf dem Gelände, das heute als Hürlimann-Areal bekannt ist. In die Enge zog das Unternehmen erst 1866 um. Die Brauerei hatte derart Erfolg, dass sie um 1880 die grösste Brauerei der Schweiz war. Entsprechend wurde auf dem Areal immer wieder an- und umgebaut. Ende des 19. Jahrhunderts liess sich Patron Albert Hürlimann auf

einem direkt an die Fabrik angrenzenden Gelände die Villa Sihlberg bauen, die heute unter dem Namen Schloss Sihlberg als Event-Location genutzt wird.

Die Brauerei Hürlimann war bekannt dafür, dass sie Konkurrenten aufkaufte und in den eigenen Betrieb integrierte. Die goldenen Jahre kamen mit dem Schweizer Bierkartell, das ab den 1930er-Jahren bestand. Wenige Jahre nach dem Ende des Kartells 1991 wurde Hürlimann von Feldschlösschen übernommen. Seit 1997 wird auf dem Brauereigelände in Zürich-Enge nicht mehr gebraut. Auf dem Areal entstanden Wohnungen, Büros, Geschäfte, Gastronomie und ein Thermalbad. Ein wichtiger Meilenstein war 2007 der Zuzug von Google. 2012 kam das von der Turicum Hotel Management AG entwickelte B2 Boutique-Hotel hinzu.

Progymnasium, Bern: Stimmvolk zieht Kulturschaffende dem Investor vor

Das hufeisenförmige Schulhaus, das in Bern nur Progr genannt wird, wurde 1885 an der Stelle erbaut, an der einst des Burgerspi-



Das städtische Schulhaus wurde 1885 gebaut. Heute sind im Gebäude, das in Bern alle nur «Progr» nennen, primär Kultur- und Gastrobetriebe untergebracht. (oben)

In den 1890er-Jahren verlegte Escher, Wyss & Cie. die Produktion auf das heutige Escher-Wyss-Areal von Zürich. Links im Bild der Schiffbau, der heute mehrere Gastrobetriebe beherbergt.

talkornhaus stand. Die Pläne für den neoklassizistischen Bau erstellte Eugen Stettler, der unter anderem auch das Berner Kunstmuseum entworfen hatte.

Anfangs beherbergte das Gebäude das städtische Gymnasium und die Primarschule. Mit dem Umzug des Gymnasiums in einen Neubau im Kirchenfeldquartier verblieben das Progymnasium (daher der Name) und die Primarschule an diesem Ort. Bis 2004 wurde dort unterrichtet. Danach wurden die Räumlichkeiten mehrere Jahre von Kunstschaffenden zwischengenutzt.

Eigentlich wollte die Stadt das Gebäude einem privaten Investor verkaufen, der daraus ein Gesundheitszentrum machen wollte. Im Mai 2009 beschloss allerdings das Berner Stimmvolk, dass der Progr ein Kulturzentrum bleiben soll. Heute befinden sich dort neben Ateliers und Galerien auch Bars und Restaurants, deren Namen wie Lehrzimmer und Turnhalle teils an die frühere Nutzung als Schule erinnern.

Merker-Areal, Baden:

Der Geschirrspüler spielt immer wieder eine Rolle

Das 1873 gegründete Industrieunternehmen Merker & Meining produzierte einst Blechwaren für Küche und Haushalt. Später kamen Geräte wie Durchlauferhitzer, Waschmaschinen, Spültsche und Geschirrspüler dazu. Ab 1890 wurde auf dem Gelände zwischen Brugger- und Martinsbergstrasse, dem heutigen Merker-Areal, produziert. Zwischen 1920 und 1945 wurden die

Gebäude auf ihre heutige Höhe ausgebaut. Die Firma wuchs in den ersten 100 Jahren von anfänglich 20 auf fast 400 Angestellte. Doch 1991 stellte sie die industrielle Tätigkeit ein und konzentrierte sich auf das Vermieten der frei gewordenen Flächen an Gewerbetreibende und Private.

2009 wurde das Fabrikgebäude saniert; gleichzeitig wurden die Fabrikbauten im hinteren Teil des Areals abgerissen und durch einen Neubau mit 45 Eigentumswohnungen ersetzt. Das Gelände umfasst neben Wohnungen und Büros auch Räume für Kulturschaffende und kulturelle Veranstaltungen. Zudem empfangen dort mehrere Gastrobetriebe Gäste.

Weitere Bleiche, Wald: Umnutzung im Manchester der Schweiz

Wald, die Gemeinde im Zürcher Oberland, war im 19. Jahrhundert eines der wichtigen Zentren der Schweizer Textilindustrie und wurde deshalb auch das «Manchester der Schweiz» genannt. Die Familie Honegger gründete dort Mitte des 19. Jahrhunderts ihre erste Weberei.

Nach einem Brand gingen die Brüder Honegger getrennte Wege. Johannes Honegger baute 1873 die Weberei Bleiche, die mit zeitweise über 1000 Webstühlen lange die grösste Weberei der Schweiz war. Die Weberei nutzte die Wasserkraft des nahen Flusses Jona. Der Name Bleiche kommt daher, dass an diesem Ort früher die Textilien zum Bleichen an die Sonne gelegt wurden. Im 20. Jahrhundert lief es der Weberei mal besser, mal schlechter. Das Auf und Ab hatte 1988 ein Ende. Die Textilproduktion wurde eingestellt. Das Gelände wurde ab 1998 umgenutzt. Heute umfasst es unter anderem ein Restaurant, ein Hotel mit 25 Zimmern, ein Wellness-Bad und Räume für kulturelle Veranstaltungen.

Schiffbau, Zürich: Theateraufführungen statt Dampfschiffe

Auch das ehemalige Industiekonglomerat Escher, Wyss & Cie hatte seinen Ursprung in der Textilbranche. 1805 gründeten Hans Caspar Escher und Salomon von Wyss in Zürich die Baumwollspinnerei Escher Wyss & Co., die erst zweite erfolgreiche mechanische Spinnerei der Schweiz. Um die Spinnmaschinen selber herstellen und warten zu können, entstand eine eigene Abteilung für Maschinenbau. Weil die Spinnerei zudem auf Wasserkraftanlagen angewiesen war, eignete sich das Unternehmen auch Knowhow auf diesem Gebiet an. Bereits 1860 wurde die Textilsparte eingestellt. Und in den 1890er-Jahren verlegte das Industrieunternehmen seine Produktion auf das heutige Escher-Wyss-Areal im Westen von Zürich. 100 Jahre später veräusserte die neue Besitzerin Sulzer, die 1966 das Zepter übernommen hatte, die Liegenschaften schrittweise, um Geld für das Kerngeschäft zu gewinnen. Heute wird nur noch ein kleiner Teil des Areals industriell genutzt, mehrheitlich wurde das Gelände umgenutzt.

Die 1891 gebaute Kesselschmiede etwa wurde zum Schiffbau. Dort wurden früher unter anderem Dampfkessel, Lokomotiven und Schiffe angefertigt – beispielsweise die beiden Raddampfer Stadt Zürich (1909) und Stadt Rapperswil (1914), die auch heute noch auf dem Zürichsee verkehren. Die denkmalgeschützte Halle wird heute hauptsächlich vom Schauspielhaus Zürich als Produktions- und Spielstätte genutzt. Daneben befinden sich das Restaurant La Salle, die Venice Bar und der Jazzclub Moods in der Lokalität, die auch für Events gemietet werden kann. Auch sonst hat die industrielle Vergangenheit im Quartier Spuren hinterlassen. So wurde etwa die ehemalige Giessereihalle in den Freizeitkomplex Puls 5 integriert und das frühere Verwaltungsgebäude aus den 1970er-Jahren ist heute als Mobimo-Hochhaus bekannt.

Gundeldinger Feld, Basel:

Die Verlagerung nach Winterthur sorgte für Freiraum

1844 begann Franz Burckhardt mit der Produktion von Industriemaschinen – anfangs für die Textilindustrie, später auch für

andere Branchen. Sein Sohn August baute 1893 eine Maschinenfabrik auf dem Gundeldinger Feld am Rande der Stadt Basel, in der bald schon 130 Angestellte arbeiteten. Obwohl die folgenden Jahre mit Weltkriegen und Wirtschaftskrise nicht einfach waren, konnte sich die Firma behaupten und beschäftigte 1945 bis zu 500 Arbeiter. Anfang der 60er-Jahre folgte der Schulterschluss mit dem Sulzer-Konzern, der die Firma anfangs als Maschinenfabrik Sulzer-Burckhardt weiterführte. 1999 beschloss Sulzer, die Produktion in Basel aufzugeben und sie nach Winterthur zu verlegen.

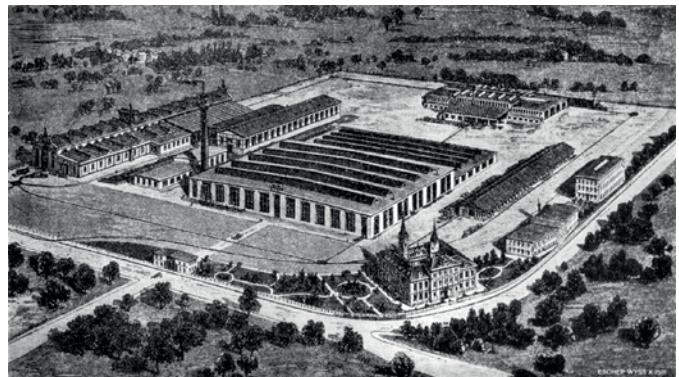
Im Jahr 2000 übernahm die Kantensprung AG die Verantwortung für die Umnutzung des Areals. Die sieben Hallen und acht Bauten werden heute unter anderem als Restaurants (Werk und Bio Bistro), Freizeitstätten (u.a. Brauerei Unser Bier, Kletterhalle K7 und Zirkusschule Basel) und Hostel (Basel Backpack) genutzt.

Reitschule, Bern: Die Pferde gingen, die Jungen kamen

Gebaut wurde die Städtische Reitschule von Bern von 1895 bis 1897 nach den Plänen von Albert Gerster, der unter anderem auch den Neubau des Grand Hotels Gurnigelbad entwarf. Das Ensemble umfasste neben einer grossen Reithalle auch Stallungen, Stellplätze für Kutschen und mehrere Wohnungen. Vor der Reitschule befand sich ein vorgelagerter Reitergarten.

Mit dem Aufkommen des Autos verlor die Reitschule nach und nach an Bedeutung. Zudem büsste das Gelände mit dem zwischen 1936 und 1941 mitten auf dem Vorplatz erstellten Eisenbahnviadukt massiv an Attraktivität ein. Letztlich dienten die Räume, die seit den 60er-Jahren auf der Liste der Abbruchobjekte standen, mehrheitlich als Lager. Die letzten Pferde und Mieter zogen in den 80er-Jahren aus der leicht heruntergekommenen Reitschule aus.

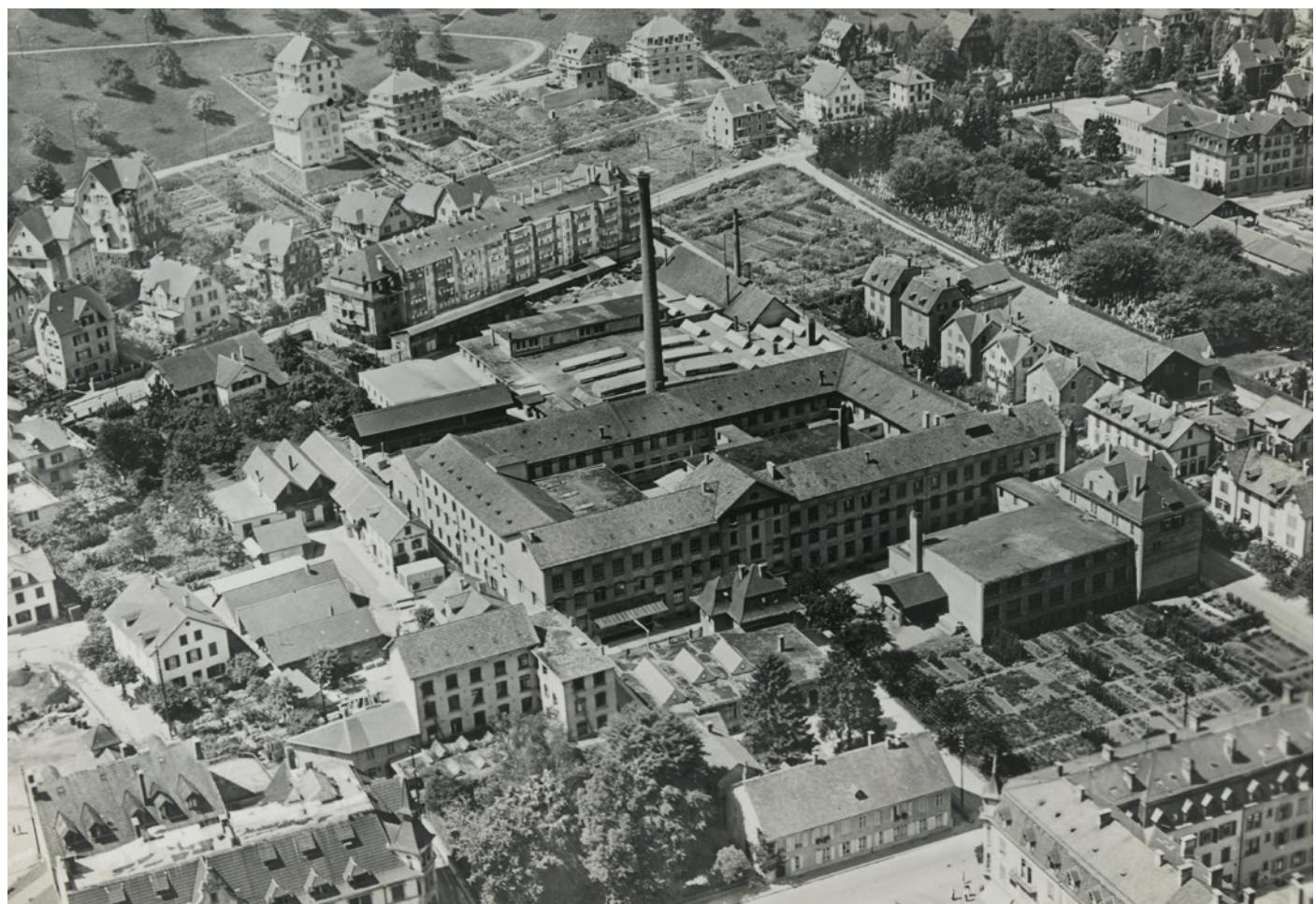
Die Pferde gingen, die Jungen kamen. Im Zuge der Jugendunru-



Das Escher-Wyss-Areal im Jahr 1903: Seitdem hat sich auf dem Gelände einiges getan. Heute wird nur noch ein kleiner Teil des Areals industriell genutzt, mehrheitlich wurde das Gelände umgenutzt.

hen in Bern wurde die Reitschule 1981 ein erstes Mal besetzt. Allerdings nicht für lange: Bereits 1982 wurde die Reitschule durch die Behörden gewaltsam geräumt. Beim zweiten Anlauf waren die Jugendlichen erfolgreicher. 1987 fanden erste illegale Veranstaltungen in den Räumen der Reitschule statt, die in den Jahren seit der ersten Besetzung abgesperrt war und von der Polizei bewacht wurde. Die Forderungen und Proteste der Jungen wurden so laut, dass die Behörden letztlich einlenken.

Heute sind in der Reitschule, die weiterhin regelmässig Anlass zu politischen Diskussionen gibt, nicht nur ein Kino, ein Theater und Kulturlokale zu finden, sondern auch mehrere Gastrobetriebe wie das Restaurant Sous le Pont und die Rössli Bar.



Früher wurden in der 1890 gebauten Merker-Fabrik von Baden Durchlauferhitzer, Waschmaschinen, Spültische und Geschirrspüler hergestellt. Lufaufnahme des Areals zwischen 1918 und 1937.



10 Eisenbahn

Mit der Bahn kamen die Gäste

Die Schweiz war eisenbahntechnisch eine Spätzünderin. Doch um die Jahrhundertwende hat das Verkehrsmittel den Tourismus massgeblich geprägt.

Mischa Stünzi und Roland Flückiger



Olten auf einer Postkarte von 1919: Der Eisenbahnkontenpunkt war damals unter anderem für sein Bahnhofbuffet bekannt.

Im europäischen Ausland begann man bereits in den 1830er-Jahren mit dem Aufbau eines Eisenbahnnetzes – und legten damit den Grundstein für eine touristische Revolution. Auf einmal waren längere Reisen möglich, weil man schneller, nicht mehr so beschwerlich und günstiger reiste. Obwohl auf Schweizer Boden erstmals 1844 ein Zug verkehrte (auf der Linie Basel–Strassburg) und die erste reine Schweizer Zugverbindung erst 1847 in Betrieb genommen wurde (mehr dazu später), profitierte auch der Tourismus in der Schweiz von dieser Entwicklung. Die Gäste reisten einfach ab der Grenze im Schiff oder der Kutsche weiter.

Als in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts dann auch in der Schweiz ein Schienennetz gebaut wurde, waren dafür vor allem Unternehmer wie Johann Jakob Speiser, Karl Geigy und Alfred Escher verantwortlich. Der Staat hielt sich vornehm zurück und überliess es privatem Kapital, die Eisenbahn voranzutreiben. Dieses Vorgehen sorgte dafür, dass mal hier und mal da eine Strecke gebaut wurde. Eine Verbindung der Strecken in der West- mit jenen in der Deutschschweiz entstand beispielsweise erst in den 1860er-Jahren.

1872 wurde die Kontrolle von Bau und Betrieb des Netzes Aufgabe des Bundes. Er erhielt zudem das Recht, Konzessionen zu erteilen. Trotzdem kam es in den 1870er-Jahren zur Krise im

Schweizer Eisenbahnwesen. Viele Bahnunternehmen gingen in Konkurs, und die Idee einer Verstaatlichung der Eisenbahnen wurde immer populärer. Anfang des 20. Jahrhunderts war es sowie: Der Staat kaufte verschiedene Privatbahnen auf und schloss sie zu den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) zusammen.

Das Vorpreschen nach dem verschlafenen Start

Obwohl der Start der Schweizer Eisenbahngeschichte ziemlich träge verlaufen war, war die Schweiz in Sachen Elektrifizierung, die 1888 eingesetzt hatte, eine Pionierin. Ausdruck davon war etwa die Strecke Bern–Lötschberg–Simplon, die bereits bei ihrer Eröffnung im Jahr 1913 elektrifiziert war. Im Historischen Lexikon der Schweiz steht dazu: «Am Vorabend des Zweiten Weltkriegs waren 77 Prozent des schweizerischen Schienennetzes elektrifiziert, während der entsprechende Anteil bei den übrigen europäischen Bahnen durchschnittlich 5 Prozent betrug.»

Eine Pionierleistung war auch das Tram vom Genfersee: Nur sieben Jahre nach der Probefahrt der ersten elektrischen Strassenbahn von Siemens in Berlin eröffnete 1888 eine «Tramway» am Genfersee vom Grand Hôtel in Vevey über Clarens und Montreux bis zum Schloss Chillon. Sie verband dadurch alle bedeutenden Hotels am Seeufer und war eine beliebte Aussichtsbahn für die Hotelgäste. 1903 wurde sie verlängert nach Villeneuve, womit sie



Ab 1888 verkehrte eine elektrische «Tramway» am Genfersee vom Grand Hôtel in Vevey bis zum Schloss Chillon. Sie war eine beliebte Ausflugsbahn für die Hotelgäste, die im geschlossenen Coupé oder auf dem Aussichtsdeck Platz nehmen konnten.

auch das ehemals abgelegene Hôtel Byron erschloss. Sie war die erste elektrische Bahn der Schweiz überhaupt. In den vornehmen Wagen konnten die Hotelgäste wahlweise im geschlossenen Coupé unten oder auf dem offenen Aussichtsdeck Platz nehmen. Diese Reise erfreute sich bei den Touristen bald einer so grossen Beliebtheit, dass zahlreiche neue Wagen angeschafft werden mussten und die Bahn seit 1903 in einem durchgehenden Zehn-Minuten-Betrieb fuhr.

Die einspurige Strecke verlief vollständig auf der Hauptstrasse. Der Anfangspunkt war westlich von Vevey, in der Nähe des heutigen Sitzes von Nestlé, Endpunkt der südliche Teil von Villeneuve. In Clarens bestand eine Gleisverbindung mit einer Strassenbahn nach Blonay. In Territet führte bis zum Bau der Unterführung 1952 eine technisch einmalige Kreuzung niveaugleich über die SBB Strecke mit einer seltenen Fahrleitungskreuzung für die unterschiedlichen Spannungen.

Nach erfolgreichen Jahren kamen für die Bahn mit dem zunehmenden Autoverkehr schwierige Zeiten. Als es dann darum ging, das zweiachsige Rollmaterial von 1913 zu ersetzen, entschloss sich das Unternehmen, auf Trolleybusse umzustellen, was etappenweise zwischen 1952 und 1958 geschah.

Repräsentative, statt nur nützliche Bahnhöfe

Zentral für die touristische Nutzung der Bahn waren schon damals die Bahnhöfe. Während heute vor allem der praktische Nutzen dieser Gebäude im Zentrum steht, ging es um die Jahrhundertwende gleichermassen um Nützliches wie Wartsäle, Toiletten und Witterungsschutz und um einen feierlichen Empfang und den Komfort der Gäste. Entsprechend grosszügigen waren die Schalterhallen, die Wartsäle und Bahnhofrestaurants. Oft waren die Räume mit Bildern lokaler touristischer Sehenswürdigkeiten geschmückt. Bekanntestes Beispiel dafür ist vermutlich der 1907 erbaute Bahnhof Basel SBB, wo heute noch Wandgemälde aus den 20er-Jahren für Matterhorn, Engadin, Berner Oberland und Vierwaldstättersee werben.

Auch dem grössten Bahnhof des Landes, dem Zürich Hauptbahnhof, sieht man bis heute seine geschichtlichen Wurzeln an. Im Jahr 1847 war der Bahnhof Endpunkt der ersten Bahnstrecke der Schweiz, der sogenannten Spanisch-Brotli-Bahn, von Zürich nach Baden. Die heute noch erhaltene repräsentative Bahnhofshalle im Neorenaissance-Stil entstand 1871. Bis 1930 waren hier die Gleise anzutreffen. Obwohl Pläne für einen Durchgangsbahnhof in Zürich schon im 19. und im frühen 20. Jahrhundert

diskutiert wurden, wurde der HB Zürich erst 1989 mit dem neu eröffneten Tiefbahnhof Museumstrasse teilweise zum Durchgangsbahnhof.

Nur wenige Bahnhofbuffets haben überlebt

Der repräsentativen Funktion des Bahnhofs entsprechend waren um die Jahrhundertwende oft auch die Bahnhofbuffets reich verzierte, eindrückliche Lokale. Häufig gab es an einem Bahnhof sogar mehrere Restaurants, eines für Reisende erster Klasse und zweiter, eines für Reisende der dritten Klasse (erst seit den 1950er-Jahren gibt es in Schweizer Zügen nur noch zwei Klassen). Viele dieser Restaurants sind im Laufe der Jahre verschwunden. Eines der bekanntesten war das alte Bahnhofbuffet von Olten. Das 1856 eröffnete Restaurant galt wegen seiner zentralen Lage im Schweizer Eisenbahnnetz lange als das Bahnhofbuffet der Schweiz. Hier wurde über die Jahre hinweg so mancher wichtige Verein gegründet, etwa der Schweizer Alpen-Club (1863), der Schweizerische Gewerkschaftsbund (1880), die Freisinnig-Demokratische Partei (1894) und der Schweizerische Fussballverband (1895). Nach einer für die historische Substanz zerstörerischen Erneuerung im 20. Jahrhundert besann man sich 2017 auf die Bedeutung der Geschichte, die im aktuellen Interieur inszeniert wird.

Einige Beispiele haben aber auch überlebt, etwa die Restaurants im Bahnhof Lausanne und Basel Badischer Bahnhof. In den historischen Räumlichkeiten von Lausanne ist heute das Tibits beheimatet. In Basel wurden die Lokale umgenutzt und dienen heute der Kultur.

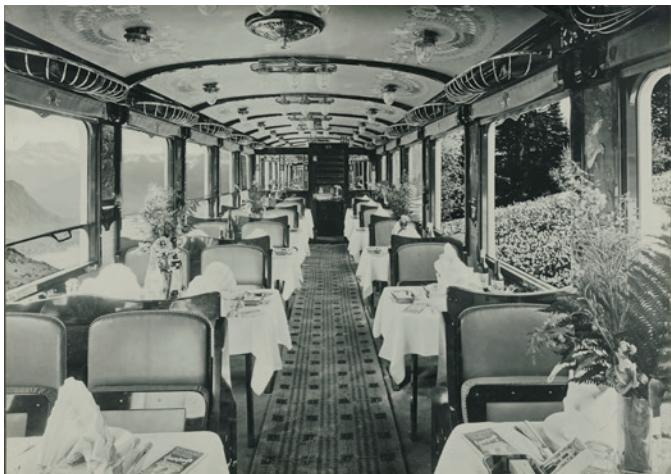
Eine besondere Geschichte zu Gastronomie und Eisenbahn schrieb das Grand Hotel von Gletsch: Nach dem Bau der Furkastrasse als erste (und bis heute einzige) Ost-West-Verbindung durch die Schweizer Alpen entstand im Obergoms in den



Kur- und Posthotel Oberalp auf Passhöhe (2038 m)



Zug mit Dampflok vor dem Kur- und Posthotel Oberalp auf der gleichnamigen Passhöhe. (oben)
Bahnhöfe dieser Zeit waren repräsentative Gebäude, die den Reisenden einen feierlichen Empfang boten. Zürich um 1890.



Speisewagen der Montreux Berner Oberland Bahn (MOB) um 1906. Moderne Züge wie der Pride of Africa und der Royal Scotsman imitieren diesen Stil auch heute noch. (oben)
Wie die Bahnhöfe und die Züge waren auch die Bahnhofbuffet damals oft prunkvoll. Überlebt haben aber nur wenige: Bahnhofbuffet von Chiasso ums Jahr 1916.

1860er-Jahren das Grand Hotel Glacier du Rhône, erbaut durch die berühmte Hoteilierfamilie Seiler aus Zermatt. Mit dem Bau der Strasse über den Grimselpass in den späten 1890er-Jahren wurde der Ort zuhinterst im Rhonetal zu einem bedeutenden touristischen Standort. Im Juli 1926 nahm die neue Furka-Oberalp-Bahn ihren Betrieb auf der ganzen Länge zwischen Brig und Disentis auf. Nach dem Bau der Verbindungsstrasse zwischen Brig und Visp begann im Sommer 1930 die Geschichte des Glacier-Express mit direkten Wagen zwischen Zermatt und St. Moritz. Dieser Zug hielt auf Initiative Seilers in der Sommersaison täglich in Gletsch zum Mittagshalt an, wo die Passagiere im Grand Hotel ihr Essen einnehmen konnten. Mit dieser grossartigen Idee verlieh der initiativ Hotelier dieser alpinen Einsamkeit während einiger Sommerwochen den Glanz eines vorzüglich erschlossenen Hotelstandorts im Hochgebirge.

Die Belle Epoque prägt Luxuszüge bis heute

Ähnlich luxuriös wie die Grand Hotels, die Bahnhöfe und die Bahnhofbuffets dieser Epoche waren auch viele Züge. Das vermutlich bekannteste Beispiel dieser Zeit ist der Orientexpress. Der König der Züge oder Zug der Könige verkehrte erstmals am 5. Juni 1883 von Paris in Richtung Konstantinopel.

Die Kompositionen der Reisezüge der Belle Epoque konnten Schlaf-, Speise-, und Salonwagen umfassen. Das Reisegepäck landete in separaten Gepäckwagen. Grosszügige Abteile, Teakholz, Samtvor-

hänge prägten das Interieur. «Wer hier mitfuhr, hatte ein dickes Scheckbuch», heisst es im Bildarchiv der ETH-Bibliothek zu einem Bild eines luxuriösen Speisewagens aus der Belle Epoque ums Jahr 1880. Interessanterweise war das Innendesign dieser Luxusbahnwagen derart prägend, dass auch moderne Züge wie der Pride of Africa und der Royal Scotsman diesen Stil imitieren. Und die Montreux Berner Oberland Bahn (MOB) setzt unter dem Namen «Goldenpass Belle Epoque» auf der Strecke zwischen Montreux und Zweisimmen historische Wagen ein und verspricht «romantische Atmosphäre mit unvergleichlichem Komfort und Charme».

Wenn nicht das Auto, muss halt die Bahn hinfahren

Weil um die Jahrhundertwende noch kaum Autos auf Schweizer Strassen verkehrten, wurden viele touristische Orte wie Hotels, Kurbäder und Sehenswürdigkeiten per Bahn erschlossen. Die Tramstrecke zum Grand Hôtel in Aigle etwa war ein reiner Hotelzubringer. Zuerst hoffte der Hotelbesitzer die projektierte Bahn nach Les Diablerets werde beim Hotel eine Haltestelle errichten. Als dann aber eine andere Linienführung Ausführung fand erstellte man 1900 die Stichbahn zum 1872 gebauten Hotel.

Nebst den lokalen Tramkursen mussten die zierlichen Trams auch die Personenwagen der Zahnradbahn nach Leysin zwischen Aigle SBB und Aigle Depot AL befördern, da nur ein einziges Zahnradtriebfahrzeug einen zusätzlichen Adhäsionsantrieb besass und die Zahnradstrecke erst beim Depot begann. Während der Krisenjahre hatte das Hotel grosse Probleme und musste 1934 die Türen für immer schliessen. Die Trambahn hatte den Betrieb bereits 1932 eingestellt.

Im Sommer 1875 kam das neue Hotel Rigi-First des Luzerner Architekten Paul Segesser in Betrieb. Der Prachtbau in schönster Aussichtslage unterschied sich als fünfteilige Anlage in neobarocken Formen von allen anderen Hotelbauten an der Rigi deutlich. Um die Hotels in Rigi-First und Rigi-Scheidegg zu erschliessen, entstand im gleichen Jahr eine Zubringerbahn von Rigi-Kaltbad über Rigi-First nach Rigi-Scheidegg, die höchstgelegene Adhäsionsbahn Europas. Ein Jahr später wurde zudem beim heute noch bestehenden und fachgerecht restaurierten Viadukt die Hotel-Pension Rigi-Unterstetten eröffnet. 1931 stellte die Bahn ihren Betrieb ein.

Im ausgehenden 19. Jahrhundert entstanden im Oberengadin nicht nur Hotelbauten, sondern auch zahlreiche weitere Infrastrukturen im Dienst des Tourismus. So pendelte ab 1896 in den Sommermonaten auch eine elektrische Strassenbahn zwischen dem Bad und dem Dorf, einige Jahre bevor die ersten Dampfzüge 1903/1904 das Engadin erreichten. Die Trambahn hatte ihren Ausgangspunkt in St. Moritz Bad bei der Heilquelle. Von dort fuhr die Strassenbahn dem Hotel Du Lac entlang und erreichte die Innbrücke. Dann begann die Steigung nach St. Moritz Dorf, wo die Bahn am Postplatz vor dem Hotel Schweizerhof endete.

In den 1930er-Jahren sollte der Trambetrieb dringend saniert werden. Doch es fehlte das Geld, weshalb der Betrieb im Herbst 1932 eingestellt und durch eine Autobuslinie ersetzt wurde. Die Gleisanlagen wurden 1940 abgebrochen.

Am 24. August 1912 nahm eine schmalspurige Trambahn vom Bahnhof Meiringen über Reichenbach (Station der Drahtseilbahn zum Reichenbachfall) zum Eingang der Aareschlucht den Betrieb auf. Als grosse Neuheit besass die Bahn Endschieben. Den Ersten Weltkrieg überstand sie nur mit grossen Schwierigkeiten. Nach dem Zweiten Weltkrieg als das Auto sprunghaft an Popularität gewann, wurde das Tram in den Strassen von Meiringen plötzlich zum Störfaktor. Nun rächte sich die erzwungene Linienführung über die Hauptstrasse; ein Neuinvestition wäre notwendig geworden. Am 16. September 1956 stellte die rund 3 km lange Bahn den Betrieb endgültig ein.



11 Unterhaltung

Kostüme, Kirchen, Kutschen: Wie die Gäste früher unterhalten wurden

Heute haben Reisende beim Entertainment die Qual der Wahl. Doch auch während der Belle Epoque wurde den Gästen einiges geboten.

Mischa Stünzi und Roland Flückiger



In den Hotels wurde damals manch rauschendes Fest gefeiert: Gäste einer Fancy Dress Party ums Jahr 1925.

H eute buhlen die Destinationen mit immer spektakuläreren Unterhaltungsangeboten um die Gäste: Thrill Walks, Escape Rooms, Big Swings trifft man überall im Land an. Doch wie hielt man die Reisenden während der Belle Epoque bei Laune?

Hauptattraktion – damals wie heute – ist in der Schweiz die Natur. Wer es sportlich mochte, zog mit Seil und Pickel in die Höhe. Bergsteigen war en vogue. Und wer die bequemere Variante vorzog, reise mit der Bahn ins Gebirge. Bergbahnen waren bei den Reisenden entsprechend beliebt. Weil aber nicht überall eine Bahn hinführte, erfreuten sich auch Kutschen- oder im Winter Schlittenfahrten grosser Beliebtheit.

Ebenfalls bequem in die Höhe gelangen die Reisenden mit Fesselballons. Die Ballongondel wurde dabei zur Aussichtsplattform. Bekanntes Beispiel dafür war der Fesselballon der Landesausstellung von 1896 in Genf. Befestigt an einem Hanfseil stieg der Ballon in die Höhe und wurde später mit einer Dampfwinde

wieder zum Ausgangspunkt gezogen. Interessant ist, dass Fesselballone als Tourismusattraktion nach der Belle Epoque verschwanden und erst im Jahr 2000 beim Verkehrshaus in Luzern respektive an der Expo 2002 in Neuenburg wieder zum Einsatz kamen.

Sehen und gesehen werden

Wer lieber festen Boden unter den Füssen hatte, dem boten sich Promenaden fürs Flanieren an. Erste Parkanlagen mit Promenaden entstanden zwar bereits deutlich vor der Belle Epoque. Eine Besonderheit des 19. Jahrhunderts waren aber die Seepromenaden. In Locarno wurden die Giardini pubblici in den 1870ern bis zum See hin erweitert, in Lugano entstand 1855 das erste Hotel am See und ab 1863 der Quai Riva Vincenzo Vela. Luzern erhielt seine Seepromenade 1852. Und in Zürich wurden mit Aufschüttungen ab 1878 die Quaienlagen am See gebaut.

Typisch für die Entstehung repräsentativer Parkanlagen ist das



Saal mit eigener Bühne im Palace Montreux. Musik und Schauspiel waren Bestandteile des Unterhaltungsprogramms.

Vorgehen in Genf: Wie in vielen anderen Städten auch (z.B. Bern und Basel) wurden die alten Befestigungsanlagen zu Parks und Promenaden umgenutzt. Aus der alte Bastion auf der Ile aux Barques, der heutigen Ile Rousseau, wurde 1835 eine Promenade mit Pappeln. Und ab 1853 wurde nach dem Abriss der Festungsanlagen in mehreren Etappen der Quai du Mont-Blanc angelegt. Er gehört heute zusammen mit dem 1854 geschaffenen Jardin Anglais zu den bekanntesten Anlagen der Stadt.

Bauten fürs Seelenheil englischer Gäste

Der Bau englischer Kirchen in der Schweiz verlief parallel mit der Entwicklung des Tourismus im 19. Jahrhundert. Die meisten dieser Gebäude finden sich in den bekannten schweizerischen Fremdenregionen zwischen Genfersee und Graubünden, einige auch in grösseren Schweizer Städten und bei abgelegenen Hotelbauten. Die meisten englischen Kirchen wurden nicht von einheimischen, sondern von englischen Architekten entworfen, die bemüht waren, den Kirchenbau ausser Landes nach einer heimischen Architekturauffassung zu gestalten. Stilgeschichtliches Vorbild war bei den meisten Bauten die englische Neogotik.

Die erste englische Kirche auf Schweizer Boden entstand in Thun, wo der berühmte Tourismuspionier Johann Jakob Knechtenhofer im Sommer 1842 im Park seines Hotel Bellevue eine vom Burgdorfer Architekten Robert Roller Vater entworfene English Church eröffnete. Obwohl um diese Zeit auch andernorts in der Schweiz bereits anglikanische Gottesdienste durchgeführt wurden, kamen weitere englische Kirchen erst etliche Jahre später zur Ausführung, als nächste 1853 die Holy Trinity Church in der von Touristen stark besuchten Grenzstadt Genf.

Die grösseren Fremdenorte erhielten englische Gotteshäuser seit den ausgehenden 1860er-Jahren: Meiringen 1868, Zermatt 1870, St. Moritz 1871, Montreux 1875, Pontresina 1882. Eine besondere Gruppe von englischen Kirchen entstand bei den zahlreichen hochalpinen Hotelbauten im Wallis, beispielsweise 1883 beim Hotel Jungfrau am Eggishorn, 1884 auf der Belalp und auf der Riffelalp oberhalb von Zermatt oder 1908 in Gletsch; aber auch beim Hôtel-Kursaal Maloja entstand 1888 ein eigenes englisches Gotteshaus.

Warum wir das Alphorn den Touristen verdanken

Musik und Schauspiel waren ebenfalls wichtige Bestandteile des Unterhaltungsprogramms um die Jahrhundertwende. Mehrere der heute noch bedeutendsten Veranstaltungsorte des Landes entstanden in dieser Zeit, etwa die Victoria Hall in Genf und die neue Tonhalle in Zürich. Luxuriöse Hotels hatten aber nicht

selten auch Festsäle mit eigenen Bühnen. Vereinzelt boten Hotels damals den Gästen sogar erste Kinovorführungen, etwa das Central Hotel in Berlin.

Viele Destinationen liessen zu dieser Zeit zudem Musikpavillons bauen, oder Musiker traten in ländlicheren Gegenden auf dem Dorfplatz auf. Interessante Anekdot: Das Alphorn, heute für viele das Schweizer Musikinstrument, war im 18. Jahrhundert in Vergessenheit geraten. Weil es von armen Hirten in den Städten gespielt wurde, trug es damals den unschmeichelhaften Übernamen Bettelhorn. Das Alphorn weckte allerdings das Interesse der Touristen, die im 19. Jahrhundert die Schweiz bereisten, und kam so wieder in Mode. Dem Hang der Reisenden zur Folklore verdankt auch die Tracht einen Aufschwung im 19. Jahrhundert. Postkarten mit Trachtenbildern waren gerade bei den englischen Gästen beliebt. Übrigens war auch die Ansichtskarte selbst eine Erfindung dieser Epoche.

Der Hang zur Folklore trieb skurrile Blüten

Die Vorliebe der Reisenden für Folklore führte zudem dazu, dass gerne auch fremde Kulturen inszeniert wurden. So gehörte es etwa zum guten Ton, exotische Köche anzustellen, die in Kostüm und Turban vor den Hotelgästen kochten. Essen und Trinken war so oder so ein wesentlicher Bestandteil des «Unterhaltungsprogramms». Am Nachmittag wartete der Afternoon Tea auf die Gäste. Zu den Hauptmahlzeiten wurden sie in oft pompösen Essenssälen mit erlesenen Speisen verpflegt. Zigarre und Drink gabs anschliessend im nicht minder luxuriösen Salon.

Selbstverständlich wurde in den Hotels damals auch so manch rauschendes Fest gefeiert. Beliebt waren etwa Kostümfeste. Aber auch Tanzveranstaltungen wie Thé dansant und Bälle standen auf dem Programm.



Musikpavillon im Park des Kursaals Interlaken um 1900. (oben)
Ansichtskarten mit Folkorebildern waren gerade bei englischen Gästen beliebt. Postkarte aus dem Jahr 1902.



12 Lebensmittel

Die industrielle Revolution der Lebensmittel

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, als auch die htr hotelrevue gegründet wurde, hat sich die Lebensmittelproduktion grundlegend verändert.

Mischa Stünzi



Sterilisierraum der Genossenschaft für alkoholfreie Obstverwertung Oppligen BE um das Jahr 1915.

Bei Mitte des 19. Jahrhunderts wurden Lebensmittel in der Schweiz mehrheitlich dezentral in kleinen Betrieben hergestellt. Gewerbliche Metzger, Bäcker, Brauer, Landwirte und so weiter versorgten das Land mit Essen und Trinken. Zwar gab es auch damals bereits erste Betriebe mit mechanischen Produktionssystemen. So eröffnete etwa François-Louis Cailler 1819 in Corsier-sur-Vevey eine Schokoladenmanufaktur mit mechanischer Produktion. Seit 1898 wird Cailler, die älteste noch existierende Schokoladenmarke der Schweiz, in der Fabrik in Broc FR hergestellt. Die Schokolade, die seit 1929 zum Nestlé-Konzern gehört, war eine der ersten, die in einem industriellen Verfahren produziert wurde.

In dieser Zeit wurde die Schweiz zum Schokoladeland. 1875 erfand Daniel Peter die Milchschokolade, und 1879 kreierte Rudolf Lindt die Schmelzschokolade, heisst es dazu im Historischen Lexikon der Schweiz. Die neuartigen Produkte fanden auch im Ausland reissenden Absatz. Die Exporte explodierten: von 502 Tonnen im Jahr 1887 auf 27 262 Tonnen 1915.

Bekannte Unternehmen wie Suchard, Lindt & Sprüngli, Tobler und eben Cailler waren damals Ton angebend. Unter anderem dank

der industriell hergestellten Schokolade wurden Lebensmittel in dieser Zeit zu einem der wichtigsten Exportgüter des Landes. Mit einem Anteil von über 15 Prozent an den Gesamtausfuhren übertraf der Sektor vor dem Ersten Weltkrieg sogar die Uhrenbranche und kam praktisch auf das Niveau der Maschinenindustrie.

Der Hotelkönig und die Kondensmilch

Ein Exportschalger dieser Zeit war neben der Schokolade haltbare Milch – sei es in Form von Pulver oder von Kondensmilch. Der deutsche Apotheker Heinrich Nestle, der sich nach seinem Umzug von Süddeutschland nach Vevey Henri Nestlé nannte, begann 1867 mit der Herstellung von Milchpulver für Kinder. Ab 1878 stellte das Unternehmen zudem gezuckerte Kondensmilch her. Die Kondensmilch-Pioniere der Schweiz waren allerdings zwei Amerikaner: Die Brüder Charles und George Page produzierten mit ihrem Unternehmen, der Anglo-Swiss Condensed Milk Co., ab 1867 in Cham ZG Kondensmilch. 1905 fusionierte die Anglo-Swiss mit Nestlé.

Mit der Kondensmilch-Produktion ist auch ein Name verbunden, der in der Hotellerie unvergessen ist: César Ritz. Der Walliser war im ausgehenden 19. Jahrhundert Hotelier an der französi-



Convenience Food wie gedörrte Lebensmittel und Konserven waren damals gefragt. Angestellte verarbeiten Blumenkohl in der Maggi-Fabrik von Kemptthal ZH um 1920.

schen Riviera, als dort eine Cholera-Epidemie ausbrach. Viele Hotelgäste verließen die Gegend und damit Ritz' Hotel panikartig. Ritz reagierte sofort und setzte in seinem Etablissement rigorose Hygienestandards um. So erhielt jedes Zimmer ein eigenes Badezimmer mit fliessendem Wasser und Toilette – eine Weltpremiere in der damaligen Hotellerie.

Ritz suchte darüber hinaus einen Weg, wie er seinen Gästen Milch anbieten kann, die nicht so rasch verdorbt. 1892 gründete er deshalb die Berner Alpen-Milchgesellschaft in Stalden BE, die ab 1895 ungezuckerte Kondensmilch produzierte. Diese feierte nach 1912 vor allem in Deutschland unter dem Namen Bärenmarke grosse Erfolge.

Mit den Exporten realisierten die Firmen aber auch, dass es günstiger kommt, die Lebensmittel direkt im Ausland zu produzieren. Der damals angestossene Globalisierungsprozess ist bis heute spürbar.

Die Geburtsstunde des Convenience Food

Im Zuge der industriellen Revolution veränderte sich auch das Konsumverhalten der Leute. Die Bedeutung des eigenen Gartens nahm ab, entsprechend wurden weniger Lebensmittel haltbar gemacht. Auch hatten Frauen, die nicht selten in den neuen Fabriken arbeiteten, weniger Zeit, Essen für die Familie zuzubereiten. Nicht zuletzt wurde es zunehmend unüblich, Hausangestellte zu haben. Das war die Geburtsstunde des Convenience Food.

Gedörrte Lebensmittel und Konserven waren damals gefragt. Laut Histroischem Lexikon der Schweiz waren anfänglich Gastronomie und Hotellerie die Hauptabnehmer dieser Produkte, ehe die Privathaushalte die Konserven für sich entdeckten.

Maggi begann in dieser Zeit in Kemptthal Fertigsuppen herzustellen. Karl Burkhardt-Gänsli gründete in Frauenfeld die erste Konservenfabrik der Schweiz. Und in Rohrschach produzierten Wallrad Ottmar und Philipp Emil Bernhard Fleisch-, Gemüse- und Fruchtkonserven – daraus ging später die Firma Roco hervor, die unter anderem für ihre ab 1934 produzierten Büchsenravioli bekannt wurde. Die beiden letzteren wurden später von Hero übernommen. Das heute für seine Konfitüren bekannte Unternehmen aus Lenzburg hat seine Wurzeln ebenfalls in dieser Zeit: Es wurde 1886 als Konservenfabrik Henckell, Zeiler & Cie. gegründet und hieß ab 1889 Henckell & Roth, woraus sich Hero ableitet.

Drei Viertel der Brauereien verschwanden

Die Industrialisierung der Lebensmittelbranche führte nicht nur

dazu, dass viele Nahrungsmittel günstiger wurden. Es setzte auch eine Konsolidierung bei den Unternehmen ein. Weil die Firmen grössere Mengen zu geringeren Kosten herstellen konnten, brauchte es bald einmal weniger Hersteller. Eindrücklich zeigt sich das beispielsweise bei den Brauereien: 1883 gab es in der Schweiz noch 483 Brauereien, 1900 waren es noch 245 und bis 1911 sank die Zahl gar auf 138.

Gleichermaßen war bei anderen gewerblichen Betrieben zu beobachten: Knetmaschinen und grosse Öfen industrialisierten die Brot- und neue Walzmühlen die Mehlherstellung. Schlachthöfe wurden aus den Innenstädten verbannt und an den neuen Standorten zum Teil automatisiert. Ein typisches Kind dieser Zeit ist die 1869 gegründete Metzgerei Bell, die 1907 an den Strand von Basel zog und bereits 1912 der grösste Fleischproduzent der Schweiz war.

Die Kuh verdrängte das Korn

Die Landwirtschaft, der Ursprung der Lebensmittelproduktion, wurde im 19. Jahrhundert ebenfalls ordentlich durchgerüttelt. Ein besseres Verständnis für die Produktionsbedingungen und das Düngen sowie die einsetzende Mechanisierung steigerten den Ertrag deutlich. Ab den 1880er-Jahren begann deshalb die Zahl der Beschäftigten im sogenannten ersten Sektor zu schrumpfen. Hundert Jahre später war sie um sagenhafte 75 Prozent geringer.

Eine weitere wesentliche Umstellung, war die Verschiebung vom Getreideanbau zur Milchwirtschaft. Bis dahin war die Milch- und Käseproduktion noch Hauptsächlich in den Bergen anzutreffen. Im Verlauf des 19. Jahrhunderts wanderte sie ins Flachland ab, wo effizienter produziert werden konnte. Dort entstanden Verarbeitungsbetriebe wie Grosskäsereien und Kondensmilchfabriken. Auch Ovomaltine-Herstellerin Wander in Neuenegg BE war auf Milch aus dem Umland angewiesen.

Parallel dazu ging der Ackerbau zurück. Und auch die Rebbaulandschaft schrumpfte in dieser Zeit. Es waren schwierige Zeiten für die Winzer: Schlechtwetter-Jahre, Mehltau-Pilze und Reblaus sorgten für Missernten und eine regelrechte Rebbaukrise. Der Kampf gegen Krankheiten und Schädlinge trieb die Produktionskosten in die Höhe. Zudem sorgten industriellem hergestellte Getränke wie Bier und mit der Eisenbahn importierte ausländische Weine für günstige Konkurrenz. Viele Rebparzellen – vor allem schattige sowie nasse- und frostanfällige – wurden aufgehoben.



Ein Klassiker der Schweizer Küche: Maggi-Würzsauce wird in der Fabrik in Kemptthal ZH abgefüllt. Bild um 1900. Auch Fertigsuppen wurden dort hergestellt.



13 Wintersport

Die Entdeckung des Winters

In den Anfängen des Tourismus in der Schweiz war der Sommer die Reisezeit. Das änderte sich in der Belle Epoque. Und damit kam auch der Wintersport auf.

Mischa Stünzi



Schlittschuhlaufen vor dem Grand Hotel in Les Avants. Eislaufen war damals keineswegs der gehobenen Klasse vorbehalten.

Als im 19. Jahrhundert der Bergtourismus in der Schweiz an Fahrt aufnahm, konzentrierte man sich vorerst auf die Sommersaison. Im Winter blieben die Hotels vorerst geschlossen, und die Bergbahnen standen still. Erst ab den 1860er-Jahren empfingen erste Kurhotels auch im Winter Gäste. Gleichzeitig hielt der Wintersport Einzug in den Alpen. Die Gäste schätzten die Bewegung und den Zeitvertrieb. Einige Bergdörfer entwickelten sich in dieser Zeit zu eigentlichen Hotspots des Wintersports, etwa Davos, St. Moritz, Grindelwald und Leysin.

Ski

Bereits vor tausenden von Jahren nutzten die Menschen in Skandinavien Skis, um sich im Schnee fortzubewegen. In Nordeuropa – genauer in der norwegischen Provinz Telemark – wurden die Bretter im 18. Jahrhundert auch erstmals zum Vergnügen eingesetzt. Um 1850 fanden in Christiana, dem heutigen Oslo, die ersten Skirennen statt – die aber eher an heutige Langlauf-Rennen erinnern. In der Schweiz tauchten die Skis auf, als Alpinisten sie für Bergtouren einsetzten. Doch schon bald wurde daraus ein eigenständiger Sport: 1893 wurde im Glarus der erste Skiclub der Schweiz gegründet. 1902 fanden hierzulande die ersten Skirennen statt, und 1904 wurde der Schweizerische Skiver-

band ins Leben gerufen.

Viel zur Popularität des Skisports in der Schweiz haben britische Touristen beigetragen. Die sportlichen Gäste fanden rasch Gefallen am neuen Sport. Besonders bekannt wurde Skipionier Sir Arnold Lunn, der unter anderem 1922 in Mürren den ersten Slalom der Geschichte steckte. Er prägte auch das Prinzip «downhill only» und half so mit, den alpinen Skisport zu begründen. Das war eine wichtige Voraussetzung, damit Skifahren später zum Massenphänomen werden konnte. In den Anfangsjahren musste man sich die Talfahrt allerdings verdienen. Die ersten Bergbahnen, die sich speziell an Wintersportler richteten, kamen erst in den 1920er-Jahren auf. Die Corvigliabahn in St. Moritz nahm 1928 speziell für die Skifahrer ihren Betrieb auf, wie der Verband Seilbahnen Schweiz schreibt. Zwei Jahre später habe auch die Parsennbahn in Davos die ersten Skisportler transportiert.

Die 1930er-Jahre wurden zur Boom-Zeit für den alpinen Skisport. Die Kapazitäten der Bergbahnen mussten entsprechend erhöht werden. Und im Dezember 1934 wurde in Davos der erste Bügelskilift der Welt eröffnet.

Eislaufen

Noch bevor die Briten den Skisport für sich entdeckt haben, waren sie auf den Eisfeldern der Tourismusorte unterwegs.



Schriftlich erwähnt wurde das Skispringen erstmals 1796 im Zusammenhang mit Norwegen. In der Schweiz fand der Sport aber erst im ausgehenden 19. Jahrhundert Fans. Postkarte aus dem Jahr 1916.

Bereits 1870 gründeten britische Gäste in Davos den ersten Skating Club der Schweiz. Ende des 19. Jahrhunderts entstand im Bündner Bergort die grösste Eislanlage Europas. Davos wurde laut Historischem Lexikon der Schweiz zum Zentrum des europäischen Eissports. Eislaufen war zu dieser Zeit bereits ein Vergügen, das nicht nur der gehobenen Klasse vorerthalten war. Beliebt waren Stahlkufen zum Umschnallen, und gelaufen wurde oft auch auf zugefrorenen Seen. 1911 gründeten Mitglieder der Skating Association St. Moritz den Schweizer Eislauft-Verband, dem 1913 die Eislauftvereine von Lausanne, Genf und Adelboden beitraten. Ebenfalls in St. Moritz fanden 1919 die ersten Schweizermeisterschaften statt. Der Wettbewerb umfasste die Disziplinen Eiskunstlauf im Einzellauf der Männer sowie Eisschnelllauf der Männer durchgeführt. Die Frauen konnten erstmals 1931 in Zürich mittun.

Curling

Es waren ebenfalls die Briten, die gegen Ende des 19. Jahrhunderts den Curling-Sport in die Schweiz brachten. Davor war die Präzisionssportart vor allem in Kanada und in Schottland verbreitet. Das erste internationale Curling-Turnier fand aber 1880 in St. Moritz statt. Im gleichen Jahr gründeten britische Gäste in Davos auch den ersten Curling Club der Schweiz. Im Gegensatz zum Eislaufen war Curling lange Zeit der Sport der noblen britischen Gäste. Der erste schweizerische Curling Club wurde erst 1913 in Grindelwald gegründet.

Eishockey

Wer genau zum erstenmal Hockey auf einer eisigen Unterlage gespielt hat, ist umstritten. Klar ist, dass die Wiege des heutigen Eishockeys in Kanada liegt. Ebenso klar ist, dass die Wiege des Eishockeys in der Schweiz in der Romandie liegt. Die Waadtländer Kurorte Leysin und Les Avants oberhalb von Montreux taten sich dabei besonders hervor. Der in La Tour-de-Peilz VD geborene Max Sillig gründete 1904 die Westschweizer Hockey Liga, woraus wenige Jahre später der Nationale Eishockeyverband hervorging. In Les Avants fanden 1910 auch die ersten Europameisterschaften statt.

Es dauerte nicht lange, bis auch in der Deutschschweiz Eishockey populär wurde. 1925 und 1935 wurde die Schweizer Nationalmannschaft in Davos gar Europameister. Seit 1923 findet in Davos der vom Arzt Carl Spengler gestiftete Spengler Cup statt, der heute zu den ältesten Hockeyturnieren der Welt zählt. Aus klimatischen Gründen fanden Eishockeyspiele damals vor allem im alpinen Gebiet statt. Erst mit dem Bau der ersten Kunsteis-

bahn in Zürich wurde ab den 1930er-Jahren auch in den Städten Eishockey gespielt.

Schlitten und Bob

Ursprünglich waren Schlitten reine Arbeitsgefährte, mit denen die Menschen im Winter Holz und andere Güter transportierten. Es waren die Briten, die sich im 19. Jahrhundert einen Spass daraus machten, mit den Transportmitteln den Hang hinunter zu flitzen. 1872 bauten Engländer hinter dem Hotel Kulm in St. Moritz eine erste künstliche Schlittenbahn. Im Engadiner Kurort, genauer im Ortsteil Cresta, wurde zudem die Sportart Skeleton erfunden, bei der sich die Athleten kopfvoran in den Eiskanal stürzen. Die Bündner Berge waren auch Austragungsort des ersten Schlittenrennens der Geschichte: In Davos brausten wagemutige Rodler von Davos-Wolfgang nach Klosters – auf Schlitten, die heute als Davoser bekannt sind. Ob dieses legendäre Rennen 1881, 1882 oder erst 1883 stattgefunden hat, darüber sind sich die Quellen uneinig. 1883 gründete der englische Literat John Addington Symonds in Davos den ersten Schlittelclub der Schweiz, den Davos Toboggan Club.

Aus dem Schlitten- entwickelte sich um 1890 der Bobsport. Die ersten Bobs waren nichts anderes als zwei Schlitten, die miteinander verbunden wurden. Bereits 1892 fand in St. Moritz das erste Bobrennen statt, und 1903 wurde dort die erste Bobbahn gebaut. Interessant ist, dass der Bobsport damals keineswegs eine reine Männerdomäne war. Frauen, die bei den Olympischen Spielen erst seit 2002 im Bob antreten dürfen, waren beim Rennen Grand National von 1897 in St. Moritz zugelassen.

Manchmal weckte der Schnee aber auch nur das Kind in den Reisenden und sie duellierten sich in einer Schneeballschlacht:



Schneeballschlacht auf der Passhöhe im Thäli bei Avers GR im Jahr 1907. (oben)

Mit der Bahn hoch, mit dem Schlitten runter.