

Zeitschrift: Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde
Band: 70 (2008)
Heft: 3

Artikel: Von Morgan bis Bond : Schilthornbahn 1959-1969
Kapitel: Der Berg
Autor: Bernet, Daniel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-247360>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.10.2024

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

1. Der Berg

Die Erfolgsgeschichte der Schilthornbahn seit 40 Jahren steht im Kontrast zur manchmal kurzen Lebensdauer heutiger touristischer Inszenierungen. Die Schilthornbahn steht als alpentouristisches Produkt auf dem soliden Fundament einer historischen Reiselandschaft. Gottfried Strasser zitierte 1892 in einem Bruckmann-Reiseführer Josef Viktor Widmann mit den Worten, Mürren sei «die schönste Proszeniumsloge im grossen Theater der Alpenwelt, die ich kenne. [...] Hier nämlich ist die Landschaft in ihrer Unmittelbarkeit so schön, dass die Kunst einmal ausnahmsweise nichts hinzuzuthun braucht.»² Strasser empfahl Mürren als Ausgangspunkt für viele Bergtouren. «Am bekanntesten ist das Schilthorn (2973 m), das sich von Mürren aus in 3–4 Stunden ohne grosse Anstrengung (Reitweg bis fast zur Spitze) erreichen lässt und eine der herrlichsten Aussichten bietet. Hübsche Rutschpartie über den kleinen Gletscher hinunter!»³

Der Verkehrsstrom aus dem Unterland erreichte Mürren 1891 mit einer Adhäsions- und Standseilbahn. Gebaut wurde die Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren (Mürrenbahn) von Initianten aus Biel und Winterthur; Berner und Basler Banken sorgten für die Finanzierung.⁴

Die Bergwelt war längst eine naturwissenschaftlich beschriebene und kulturell angereicherte Landschaft mit Zeugnissen aus Malerei, Literatur und Musik sowie Karten und Panoramadarstellungen. Für das Schilthorn als Aussichtspunkt auf ein Panorama mit zahlreichen Gipfeln waren die topografische Vermessung und Kartierung und die Benennung der Berge von besonderer Bedeutung.⁵

Während einzelne Alpinisten das Hochgebirge bestiegen, wurde das leicht zugängliche Schilthorn, obwohl ohne Zahnradbahn, zu Beginn des 20. Jahrhunderts vergleichsweise intensiv touristisch bewirtschaftet: Organisierte Besteigungen mit Saumtieren führten Feriengäste im Sommer nahe an den Gipfel mit dem berühmt gewordenen Rundblick. Der Ritt im Maultiersattel führte zur Seeli-Furren am oberen Ende des Engetals (370 Höhenmeter unterhalb des Schilthorns) und kostete etwa 12 Franken für das Mietpferd und 8 Franken Führerhonorar.⁶

Im Winter betrieben in Mürren draufgängerische Engländer am Allmendhubel die damaligen Trendsportarten Schlitteln und Skifahren. 1912 wurde deshalb die Standseilbahn Mürren–Allmendhubel (Allmendhubelbahn) als Sportbahn gemeinsam mit einem Bobrun gebaut.⁷ Die Kandahar- und Inferno-Rennen zierten den britisch-schweizerischen Skibetrieb. Noch heute wird auf dem Schilthorn regelmässig zum Inferno-Amateurskirennen gestartet, das viel zur Bekanntheit des Schilthorns beigetragen hat. Die «höllische» Abfahrtsstrecke durchs Engetal über Grütschalp bis nach Lauterbrunnen ist mit Aufstieg und Flachlauf durchsetzt und weist eine Höhen-

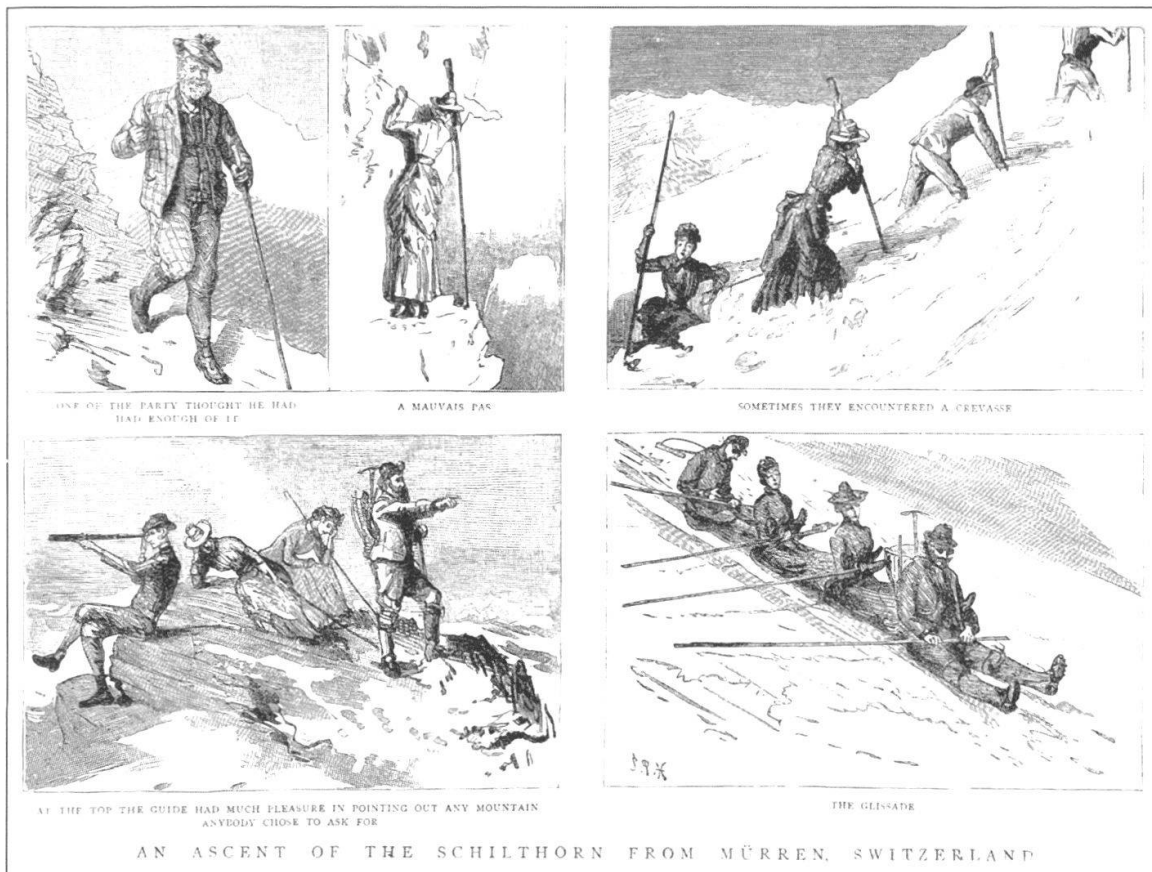


Abb. 1 Eine Schilthornbesteigung als Bildergeschichte. Auf dem Gipfel erklärt der Bergführer das Panorama und die britischen Gäste vergnügen sich mit einer Rutschpartie. *The Graphic*, 26.7.1884 [Ausschnitt]. – Sammlung Daniel Bernet, Bern.

differenz von 2000 m auf.⁸ Der heutige Schilthornbahn-Direktor Peter Feuz schreibt dem Inferno-Rennen eine grosse wirtschaftliche Bedeutung für die Region zu: «Ein Tourismusort lebt auch von Events – die «Möblierung» der Landschaft durch Hotels und Infrastruktur reicht nicht; man muss die Orte beleben.»⁹

1937 liessen Mürrener Hoteliers einen Skilift von Mürren zum Start der Kandahar-Abfahrt bauen, womit die Skiläufer buchstäblich immer mehr zu Skifahrern wurden. Im Emissionsprospekt für die *Skilift Mürren AG* war Mürren 1937 als «vornehmer, gutgehender Wintersportplatz» beschrieben worden.¹⁰ Der Skilift nach Plänen des Zürcher Ingenieurs Ernst Constam war erst die zweite solche Anlage in der Schweiz. Er wurde wie die Mürrenbahn und die Allmendhubelbahn zu einem grossen Teil von fremden Geldgebern und Banken finanziert und glänzte als gute Kapitalanlage. Wichtigster Investor war Jakob Schaffner, Direktor der Nahrungsmittelfabrik Wander in Bern, dessen Tochter mit dem damaligen Kurdirektor Godi A. Michel verheiratet war. Ein 1939 geplanter weiterer Lift aus dem Aegertental nördlich des Allmendhubels zur Würzelegg wurde aufgrund des Kriegs-

9728 Auf dem Wege zum Schilthorn

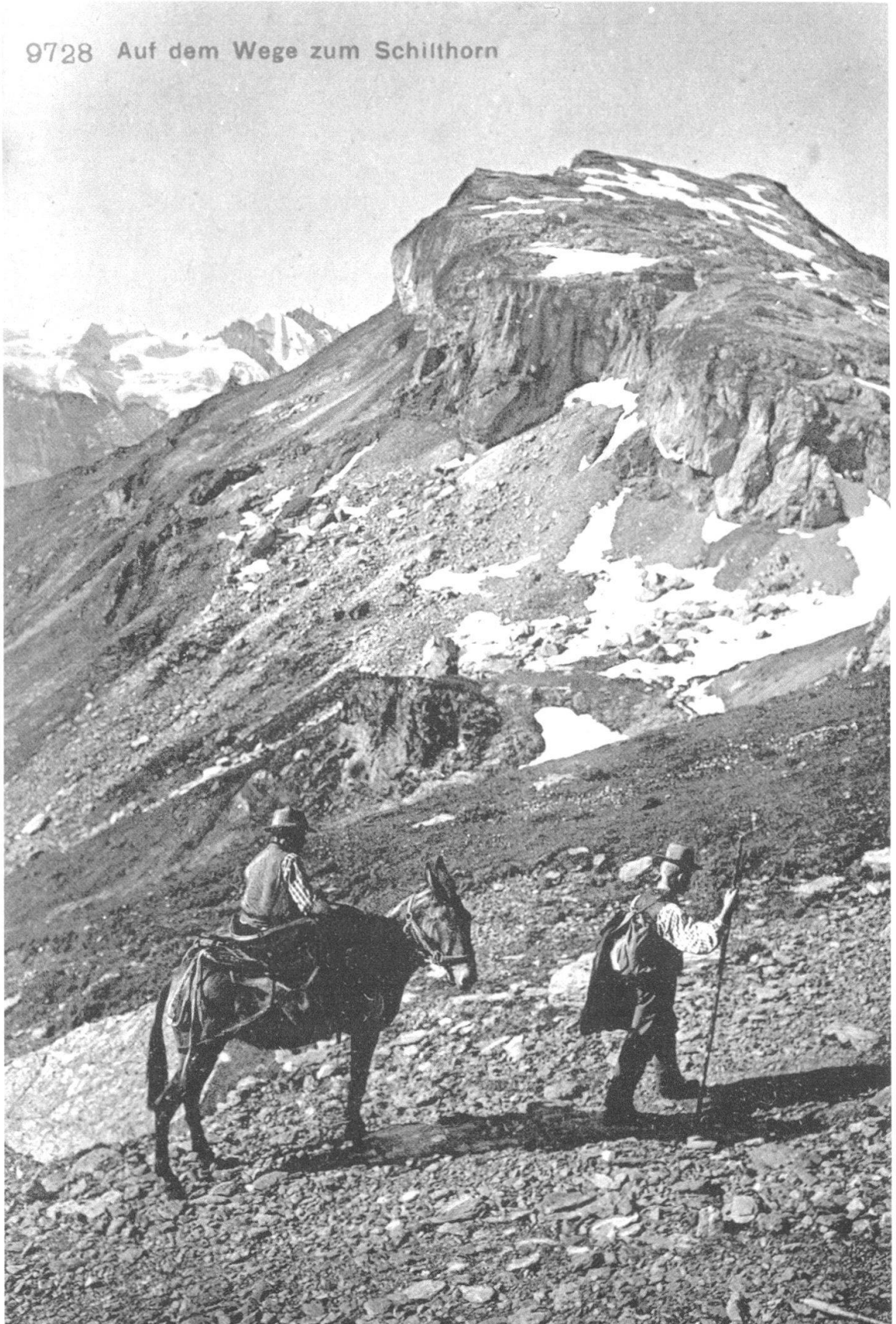


Abb. 2 Früheres Transportmittel. Saumtier auf dem Weg zum Schilthorn. Ansichtskarte, Photoglob, Zürich, Nr. 9728; gelaufen am 24.8.1911. – Sammlung Margrit Bodmer-Jenny, Därligen.



Abb. 3 Gipfel aus verwittertem Schiefergestein. Ein schmaler Pfad führte die Wanderer bis zuoberst auf den Aussichtsberg. *Ansichtskarte, Wehrli AG, Kilchberg-Zürich, Nr. 18495; gelaufen am 28.9.1916. – Sammlung Margrit Bodmer-Jenny, Därligen.*

ausbruchs nicht verwirklicht. Als zu teuer hatte sich in den 1930er Jahren bereits das Projekt einer kleinen Luftseilbahn (mit Kabinen für vier Personen) vom Allmendhubel zum Muttlerenhorn erwiesen.¹¹

2. Die Bahn

Mitte der 1950er Jahre bestand unter den Mürrener Touristikern ein Konsens in der ausführlich diskutierten Frage der Kurortserneuerung – unter anderem sollte als neue Attraktion eine Luftseilbahn gebaut werden. 1958 wurde ein «Fonds Pro Mürren» gebildet zur «Förderung von Bergbahnprojekten, Sportanlagen, Verschönerung des Dorfbildes durch Verbesserung der Kur- und Weganlagen» und somit zur Ergänzung des Sportzentrums des Schweizerischen Landesverbandes für Leibesübungen (SLL).¹² Im Aufsichtsrat des Fonds sassen neben dem SLL-Präsidenten Robert Zumbühl vermischt die späteren Verfechter zweier verschiedener Luftseilbahnprojekte.¹³ Unter mehreren Varianten setzte sich schliesslich das Luftseilbahnprojekt Stechelberg–Gimmelwald–Mürren–Birg–Schilthorn gegen ein Projekt Mürren–Allmendhubel–Engetal durch.