

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

Artikel: Von Morgan bis Bond : Schilthornbahn 1959-1969

Inhaltsverzeichnis

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>

Film ab 1969 hätte sich die Schilthornbahn eine weltweite Bekanntheit nur wesentlich langsamer und mit Geld, das anfangs nicht vorhanden war, erkaufen können. Mit den Bond-Dreharbeiten setzte das Marketing im grossen Stil ein und die Passagierzahlen stiegen rasch an. Beförderte die Luftseilbahn 1968 noch 656 161 Personen (Anzahl der Teilstreckenfahrten), waren es 1969 bereits 984 724 Personen, im folgenden Jahr 9,5 Prozent mehr und 1971 mit 1 430 622 Personen gar 32,7 Prozent mehr als im Vorjahr.¹⁶⁴ Durch die Investitionen der *Eon Productions* hatten die Anlagen auf dem Schilthorn Gipfel zudem eine willkommene Wertsteigerung erfahren.

4. Das touristische Produkt

Trotz Bond-Etikett lebte die Schilthornbahn seither aber ohne Zweifel immer vor allem von der Lage des Schilthorns, das sich als höchstgelegenes Skigebiet im Berner Oberland anpreisen lässt, das den Touristen einen Panoramablick mit Eiger, Mönch und Jungfrau bietet, der bei guter Fernsicht bis zum Montblanc oder ins Elsass reicht. Das Schilthorn als unspektakulärer Gipfel aus verwittertem Schiefergestein war und ist selber kein Sujet, das massenhaft Bergmaler beflügelt hätte oder als alpine Ikone auf Ansichtskarten taugen würde. Zeigt man das Schilthorn hoch aufragend von seiner imposantesten Seite, fehlt das Hochgebirge im Hintergrund; blickt man umgekehrt über das Schilthorn hinweg Richtung Eiger, erscheint der Gipfel bloss als Grat. Die Gipfelstation mit dem futuristischen Rundbau aus Aluminium – aus naturschützerischer Sicht die Verschandelung der Landschaft – machte den Berg bildlich fassbar und leicht wiedererkennbar. Mit der längsten Luftseilbahn, dem ersten Drehrestaurant auf einem Berg und einem damals spektakulären Film war der Grundstein gelegt für die Vermarktung des touristischen Produkts bis heute. Im Zentrum stand dabei fast immer das Panorama, dessen berühmtester Ausschnitt heute das Gütesiegel «UNESCO-Welterbe Jungfrau-Aletsch» trägt. Bereits 1971 spielte James Bond nur eine Nebenrolle in einer Imagekampagne der Werbeagentur Advico, welche die Eigenheiten des Schilthorns im Claim «Ein Ausflug in tausendundein Erlebnis» zu fassen versuchte.¹⁶⁵ Zweifellos erwies sich Bond über alle Jahre als nützliches Argument zur Unterscheidung der Destination von andern Aussichtspunkten und Skigebieten, genauso wie das Drehrestaurant, das allerdings durch ähnliche Bauten in anderen Tourismusregionen seiner Einzigartigkeit beraubt worden ist. Der Bond-Film kreist um die eindrückliche Bergwelt und das Drehrestaurant setzt die umliegenden Gipfel wörtlich in Szene. Während die Aussicht in Mürren und auf dem Schilthorn echt erlebt und fotografiert werden kann, bleibt Bond weitgehend Symbolkonsum, der vor Ort höchstens mit einem Souvenirkauf

dokumentiert werden kann. Ausschnitte aus «On Her Majesty's Secret Service» werden im 1988–1990 ausgebauten «Touristorama» unter dem ehemaligen Helikopterlandeplatz auf Knopfdruck gezeigt – vorab die rasanten Szenen auf Skis und in der Bobbahn.

Eine kleine Rutschpartie am Schilthorn vermochte die Touristen um 1900 noch zu entzücken, in den 1960er Jahren verlangte das Skiabfahrtsvergnügen den Bau von Skiliften. Mit der Schilthornbahn wurde die Entwicklung vorgespurt, doch der Sessel- und Skiliftbau fand sehr verzögert statt. Während des Luftseilbahnbaus reichte das Geld nur für einen einzigen Bügellift vom Engetal nach Birg, der einen Skibetrieb oberhalb von Schiltgrat, Allmend- und Maulerhubel überhaupt möglich machte. Die Erweiterung des Skigebiets setzte aufwendige Sicherungsmassnahmen und Anpassungen in der Landschaft voraus. Einige der ursprünglich vorgesehenen und angekündigten Abfahrtspisten erwiesen sich als für durchschnittliche Skifahrer zu schwierig. Auf den (im Konzessionsentscheid als Bedingung aufgeführten) Durchstich des Schwarzgrats und damit auf die lange Abfahrt durchs Saustal bis zur Mürrenbahn-Station Grütschalp wurde ganz verzichtet – vorerst wahrscheinlich aus Finanzknappheit, später möglicherweise wegen des Aufwands zur Pistenpräparation oder auch wegen Naturschutzbedenken.¹⁶⁶ Anders als erwartet war die Schilthornbahn vor allem als Sommer- und Herbstausflugsbahn erfolgreich. Erst in den 1980er Jahren stieg der Anteil der Winterfrequenzen stärker gegen die 50-Prozent-Marke, er liegt aber auch heute noch darunter.¹⁶⁷

Durch stetes Wachstum vermochte die Schilthornbahn alle unabhängig entstandenen Skiliftanlagen der Talseite unter ihrer Führung zu vereinen und übernahm 1998 auch die Allmendhubelbahn. Teile des Unternehmensgewinns von jährlich – seit Ende der 1970er Jahre – rund einer Million Franken wurden in den jüngsten Jahren für eine zunehmende technische Beschneidung und die Erneuerung der Liftanlagen eingesetzt.

Die Schilthornbahn war Ende der 1950er Jahre als ein Werk für die Zukunft angepriesen worden, so wie einst auch die Jungfraubahn den Tourismus in der Region für alle Zeiten garantieren sollte. Trotz weltbekannter Schilthornbahn nahm die touristische Entwicklung Mürens jedoch keinen explosionsartigen Verlauf und Hotelbauten schossen keineswegs wie Pilze aus dem Boden. Das Wachstum verlagerte sich eher von Hotels zu Ferienwohnungen, was aber wohl eine generelle Entwicklung unabhängig vom Luftseilbahnbau darstellt. Nach sehr hohem Kapitaleinsatz und deutlicher Durststrecke entwickelte sich die Schilthornbahn aber tatsächlich zu einem gewinnbringenden und bis heute erfolgreichen Unternehmen. Das Schilthorn als Aussichtspunkt wurde mit Luftseilbahn und Drehrestaurant zur alpinen Ikone – dank dem Bond-Film von 1969 auf einen Schlag. Und aus der unauffälligen Bau-, später Transportseilbahn auf direkter Linie

von Stechelberg nach Mürren wurde im Lauf der Jahre gar eine zweite eidgenössisch konzessionierte Luftseilbahn, womit heute drei mechanische Transportwege nach Mürren führen.¹⁶⁸

Die Untersuchung der Vor- und Entstehungsgeschichte hat gezeigt, dass die Schilthornbahn im Gegensatz zu Mister Bond nicht über Nacht in Mürren aufgetaucht war. Finanzkräftige Geschäftsleute mit dem richtigen Projekt waren zur richtigen Zeit vor Ort. Vor allem aber profitierte das Projekt von einer Reihe bestimmter günstiger Umstände der Topografie und der Regionalpolitik, des Zeitgeists, der guten Wirtschaftslage und der Investitionsfreudigkeit, des touristischen Wandels nach dem Zweiten Weltkrieg, der beteiligten Einzelpersonen und Akteurgruppen – und mit James Bond schliesslich auch von glücklichem Zufall. Durch die Steigerung der blossen Bergbesteigung zur Luftseilbahnfahrt zu einem inszenierten Aussichtspunkt mit Drehrestaurant, Sonnenterrasse, berühmtem Bergpanorama, Skigebiet und einer populären Geheimagentengeschichte wurde aus einem unbedeutenden Berg das profilierte touristische Produkt «Schilthorn – Piz Gloria».

Abkürzungen

BAR	Schweizerisches Bundesarchiv, Bern
BLM	Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren
BOB	Berner-Oberland-Bahnen
EAV	Eidgenössisches Amt für Verkehr
EPED	Eidgenössisches Post- und Eisenbahndepartement
JB	Jungfraubahn
LSMS	Luftseilbahn Stechelberg–Mürren–Schilthorn
Newag	Neue Warenhaus AG
OHMSS	«On Her Majesty's Secret Service»
SAS	Schweizerischer Akademischer Ski-Club
SHB	Schilthornbahn
SMA	Standseilbahn Mürren–Allmendhubel
StAB	Staatsarchiv des Kantons Bern
SWA	Schweizerisches Wirtschaftsarchiv, Basel
WAB	Wengernalpbahn

Anmerkungen

SHB-Archiv

Akten aus der Anfangszeit der Schilthornbahn werden im Stationsgebäude in Mürren gelagert. Der Bestand ist nicht durch ein Inventar erschlossen; die hier verwendeten, behelfsmässigen Signaturen beziehen sich auf folgende beschrifteten Ablegeschachteln und Ordner:

M.01	Ordner Alouette-Holding/SHB: Protokolle, Einladungen ab 1964
M.01.01	Kapitel VR und GV
M.01.02	Kapitel VR-Ausschuss
M.01.03	Kapitel VR Alouette-Holding
M.02	Ablegeschachtel Protokolle VR + VRA + GV, 1962–1968

sitätsbibliothek Bern aus. Bei seinem Amtsantritt erfuhr die Zeitschrift hinsichtlich Titelblatt und Textgestaltung eine leichte Modernisierung. Verschiedentlich gelang es Christian Lüthi, Beiträge zu publizieren, die dank ihres Aktualitätsbezuges weit über den Kreis der Mitglieder hinaus auf Interesse stiessen, wie zum Beispiel das Begleitheft zur Ausstellung über die Schokoladefabrik Tobler (63. Jahrgang 2001, Heft 1) und insbesondere den Bericht über den Absturz eines amerikanischen Flugzeugs im Berner Oberland vor 60 Jahren (Jahrgang 2006, Heft 3).

Aus der Feder des Redaktors selbst stammten ein Beitrag über die Spinnerei Felsenau, ein wichtiges Kapitel der industriellen Vergangenheit Berns (64. Jahrgang 2002, Heft 2), und eine Bestandesaufnahme zur Ortsgeschichtsschreibung im Kanton Bern seit den 1980er-Jahren (67. Jahrgang 2005, Heft 1).

Mit dem vorliegenden Heft übernehmen *Martin Stuber*, Dr. phil.-hist., und *Gerrendina Gerber-Visser*, lic. phil.-hist., gemeinsam die Redaktion. Sie haben sich bereits eingehend mit bernischer Geschichte befasst und verfügen als gut eingespieltes Team über ausreichend redaktionelle Erfahrung. Zurzeit wirken sie am Historischen Institut der Universität Bern beim Nationalfondsprojekt zur Oekonomischen Gesellschaft Bern mit und bereiten eine Festschrift zu deren 250-jährigem Bestehen vor. Auch in das diesjährige Jubiläum «Haller 300» sind sie vielfältig involviert.

Im Namen der Herausgeberkommission danke ich Harald Wäber und Christian Lüthi für ihren grossen Einsatz zum Wohle unserer Zeitschrift an der Schnittstelle zwischen Wissenschaft und Öffentlichkeit. Ich wünsche dem neuen Redaktionsteam Martin Stuber und Gerrendina Gerber-Visser viel Erfolg, damit Ihnen, liebe Leserin, lieber Leser, weiterhin qualitativ hoch stehende, wissenschaftlich fundierte, reich illustrierte und gut lesbare Beiträge aus einem breiten Spektrum von Themen zur bernischen Geschichte vermittelt werden.

Bern, im März 2008

Dr. Emil Erne
Präsident der Herausgeberkommission der
«Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde»